

DDR

Dass ein gutes Deutschland blühe, wie ein
andres gutes Land. *Kinderhymne von Bertold
Brecht und Hanns Eisler*

Die österreichische Zeitung Der Standard schrieb in einer Buchrezension en passant von Ländern, »die von den Nazis besetzt waren oder selbst faschistische Führungen hatten: die DDR etwa, Ungarn, Italien oder die baltischen Staaten. Und natürlich befasst sie [die Autorin] sich mit Österreich [...].«¹

Diese Aufzählung ist Unsinn. Denn weder war die DDR von den Nazis besetzt noch hatte siehemals hohe Alt-Nazis in höchsten Regierungsämtern. (Die zwei herausragenden Ausnahmen waren kleinere aber vor 1933 schon überzeugte Alt-Nazis, die es dennoch bis zum Minister für Landwirtschaft und die chemische Industrie brachten).²

(Dass ihre Regierung, eine »Diktatur der Arbeiter und Bauern«, zu oft vor allem Diktatur war, steht auf einem anderen Blatt, und kann in diesem schon zu lang geratenen Buch nicht diskutiert werden. Siehe dazu Tabelle 15.)

Von solchen Gedanken unbeschwert instrumentalisiert Der Standard die DDR, um Österreich weiß zu waschen und, ob gewollt oder nicht, verharmlost dabei den Holocaust durch die unsinnige Relativierung. So liegt die DDR »begraben unterm Lügenberg« [...] »und wird dämonisiert durch den in jederlei Hinsicht unzulässigen Vergleich mit dem dritten Reich«, wie der Historiker Wolfgang Wippermann treffend schrieb.³

Auch dafür fehlt hier der Platz, und wie beim BRD-Kapitel wird wohl kein*e Leser*in allem zustimmen. Bevor ich zum Auto in der DDR komme, seien daher einige

-
- 1 Steffan Gmünder, Der Standard, Von begrabenen Wahrheiten, 28. Dezember 2018.
 - 2 Die im Standard besprochene Autorin Geraldine Schwarz ist die Tochter zweier hochrangiger deutscher Nazis, ein Arisierungspolizeist und ein Vichy-Kollaborateur. In ihrem familienbiographischen Buch versucht sie, die Geschichte ihrer Familie als auch die der BRD aufzuarbeiten. Nachdem sie die BRD schwer belastet mit Nazivorwürfen, erwähnt sie am Rande die DDR, um ihre Familie und deren Republik zu entlasten. Eine Auseinandersetzung mit der DDR ist das nicht, sondern die Instrumentalisierung im Sinne der Äquidistanzthese.
 - 3 Wolfgang Wippermann, Dämonisierung durch Vergleich: DDR und Drittes Reich.

Gedanken und historische Daten vorausgeschickt. Susan Neiman schreibt, die Obsession, die DDR zu diskreditieren, resultiere aus dem (uneingestandenem) Bedürfnis, die je eigenen Verwandten in der Wehrmacht noch heute zu entlasten: »Das anhaltende Schuldgefühl, das nur wenige Deutsche völlig abschütteln können, lässt sich leichter beschwichtigen, wenn man den Antikommunismus der Nazis aufpoliert. Väter und Großväter haben wohl nicht die Waffe gezogen, um wehrlose Juden zu töten; »sie waren hinter den Bolschewisten her, die Juden standen dabei einfach im Weg«. Je übler die Bolschewiki heute erscheinen, desto besser sehen die Nazis im Rückblick aus. Wenn Faschismus und Kommunismus dasselbe sind, haben Vater und Großvater nicht doch das Böse bekämpft?«⁴

Laut Historikern wie Arno Meyer hat schon im Dritten Reich der Antikommunismus in der Liste der Feindbilder zeitweise über dem Antisemitismus gestanden. Und so war es attraktiv für das Nachkriegs-Westdeutschland, dort weiterzumachen und ihn als pro-US-Amerikanismus zu verkleiden. Einige Wörter wurden vertauscht, statt auf die »jüdischen Bolschewisten« schimpfte man auf »die Russen« und »die Zone«. Statt den heißen führte man nur den kalten Krieg. Weitergeführt wurde der Kampf gegen Linke, in zivilisierterer und meist nicht tödlicher Form, aber eben doch mehrheitlich von den gleichen Richtern, Polizisten, Staatsanwälten, Geheimdienstlern und Journalisten, die sie schon im Dritten Reich gejagt hatten. Auch nicht neu war der internationale Charakter des Antikommunismus.⁵ Hier war der Schritt in die Nachkriegszeit ein sehr kleiner, nur als »jüdisch« durfte man die »Bolschewisten« nicht mehr bezeichnen.

Der Antikommunismus des heutigen Deutschlands richtet sich offensichtlich nicht mehr gegen die Sowjetunion, sondern gegen die schon so lange nicht mehr existierende DDR. Die Bundesrepublik nutzt die zur Projektionsfläche entstellte DDR zu ihrer eigenen Legitimation, und scheinbar braucht sie sie. Statt über das Dritte Reich spricht man über die Stasi, statt über die unfassbare Nazikontinuität in der BRD mit Namen und Adresse spricht man über die angebliche Verwandtschaft von NS und DDR mit Verweis auf Hannah Arendt, die solches nie behauptet hat. Statt sich das ganze Ausmaß der Lüge von der Stunde Null einzugestehen, unterstellt man, die BRD wäre von ganz anderen, das heißt besseren, Deutschen als die DDR gegründet worden. Schließlich hatte die BRD so etwas wie einen »verordneten Antifaschismus« angeblich gar nicht nötig. Schon allein das Wort Antifaschismus wurde von der Hauptrednerin im Bundes-

-
- 4 »Der Aufruf, Europa gegen die kommunistische Bedrohung zu verteidigen war dagegen laut, klar und wirkungsvoll. Manchmal wurden Kommunisten mit den selben Hakennasen dargestellt [...].« Hitler selbst sagte, es ginge vor allem gegen den Bolschewismus. Hitler schrieb nach der Niederlage Frankreichs, also lange vor Stalingrad und einer realen Bedrohung durch die Sowjetunion: »Ich hätte mich mit Leib und Seele in die Ausmerzungen des Bolschewismus gestürzt, das ist Deutschlands eigentliche Sendung, der Ehrgeiz meines Lebens und die *raison d'être* des Nationalsozialismus.« In: Heinrich Himmler, Geheimreden 1933 – 1945 und andere Ansprachen, hg. von B.F. Smith und A.F. Peterson, Berlin 1974. In: Neiman, S. 149.
- 5 Hitler in der Eröffnung des Winterhilfswerks 1942. Die Waffen-SS gewann 1943 nach Stalingrad 200.000 ihrer 900.000 Soldaten aus Osteuropa, zusätzlich zu den freiwilligen Russen und Ukrainern in der Wlassow-Armee. siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Ausl%C3%A4ndische_Freiwillige_der_Waffen-SS.

tag zum 27. Januar 2021 mit keiner Silbe erwähnt, so wenig wie das erneute staatliche Vorgehen gegen die Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes.⁶

Ich schreibe über die DDR, ohne den Standpunkt der generellen Diskreditierung zu übernehmen, aber auch ohne ihn weiter zu widerlegen. Die Prämisse für eine Kritik der DDR, die frei wäre von einer Fortsetzung des Hitlerschen Antikommunismus, ist die bedingungslose Anerkennung ihrer Existenzberechtigung, resultierend aus Stalingrad, Buchenwald und Auschwitz. Von diesem und nur von diesem Punkt aus sollte die DDR in aller nötigen Schärfe kritisiert werden.

Ein anderes gutes Land

Ihrem eigenen Anspruch nach wollte die DDR das andere, das bessere Deutschland sein, in Abgrenzung zum NS, zur BRD und zum Kapitalismus und Imperialismus. Bei Auto und Autobahn ist sie jedoch weder einen ganz eigenen Weg gegangen noch hat sie nur den Westen kopiert. Viele Autor*innen neigen hingegen zu einem schnellen Pauschalurteil: Die DDR habe es nicht geschafft, eine einzige Autobahn zu bauen und hatte einen, oft als moralischen Abgrund geschilderten, Mangel an privaten Autos. Die differenziertere Variante besagt, dass sie der BRD um 10 bis 15 Jahre im Motorisierungsgrad hinterherhinkte, und deren Automobilismus zeitversetzt kopiert hat bzw. es mit noch 15 Jahren Zeit »geschafft« hätte. Was fehlt, ist die dritte Erzählung, deren Cliché ungefähr so wäre: Die DDR hat schon früh die ökologischen, urbanistischen, finanziellen und sozialen Nachteile erkannt und die Fehler des Westens nicht wiederholt. Sie hat ein vorbildliches öffentliches Verkehrssystem eingerichtet, die Fehler und Nachteile der Blechlawine vermieden und keinen Pfennig in neue Autobahnen gesteckt – alle drei Erzählungen sind falsch. Während die Heinrich-Heine-Forschung in beiden Republiken 180 Grad entgegengesetzt gewesen sein mag, ist das Bild beim Automobilismus deutlich differenzierter.⁷ Wir werden im Folgenden sehen, wie es durchaus Versuche und Schritte im gesamten Ostblock in Richtung Variante 3 gab, und wie sich zugleich die Variante 2 gegen erhebliche Widerstände in Teilen durchsetzte. Trotz dessen entwickelte sich ein anderes Mobilitäts-Regime, sowohl infolge von materiellen als auch ideologischen Gründen. Dass die Variante 3 trotz einiger Ansätze nie realisiert wurde, war sowohl dem Zeitgeist geschuldet und als auch Erbschaft jener zwölf Jahre.

6 Unter der SPD-geführten Regierung Berlins begann im Jahr 2019 und 2020 fortgesetzt der Versuch, die VVN-BdA nach 70 Jahren loszuwerden, nicht per Verbotsverfahren, sondern ganz technokratisch über den Entzug der Gemeinnützigkeit. Antifaschismus sei, so das Finanzamt Berlin, nicht gemeinnützig in Deutschland. Grundlage dafür ist die Nennung im bayrischen Bericht des Landesamtes für Verfassungsschutz. Dort ist keine Begründung genannt, man äußert sich nicht auf Nachfrage. Im Frühjahr 2021, nach starken Protesten, ließ das Finanzamt sich herab, die Gemeinnützigkeit wieder anzuerkennen.

7 Heinrich Heine wird in DDR-Publikationen als enger Freund von Karl Marx und als bekennender Sozialist gezeichnet, der Deutschlands Zustände nicht mehr ertragen konnte und nach Paris entkam. In den meines Erachtens sehr misslungenen Einleitungen der gelben Reclam-Heftchen wird nachgerade das Gegenteil behauptet, Marx war nur eine Zufallsbekanntschaft, Paris war einfach attraktiver als Hamburg (wer will das bestreiten) und Heine hatte mit Sozialismus nichts zu schaffen.

Erbschaften jener zwölf Jahre

Es ist wenig bekannt, aber die DDR verfügte sowohl zum Zeitpunkt ihres Untergangs als auch zur Gründung über das dichteste Eisenbahnnetz der Welt (im Verhältnis zur Fläche).⁸ Gar nicht bekannt ist ein zweiter Superlativ, dass sie, gemessen an der Fläche, mit 1387 km auch das dichteste Autobahnnetz ihrer Zeit erbt.⁹ So fand die junge Republik 1949 einerseits schwer zerstörte Städte und Industrieanlagen vor, aber im Verhältnis dazu gute Möglichkeiten, um zwischen ihnen hin und her zu fahren. Eine Bahnfahrt von Dresden nach München konnte dennoch über die Sektorengrenzen 1947 noch 30 Stunden dauern.¹⁰ Überwiegend unversehrt waren hingegen einige Autobahnabschnitte geblieben. Viktor Klemperer hat uns ein dichtes Tagebuch aus jenen Anfangsjahren hinterlassen. Er war froh, nicht mit der Bahn fahren zu müssen wann immer es ging, gleichwohl er dann die heute so wertvollen Alltagsdialoge nicht hätte notieren können. Wenn er ein Auto und Benzin zugeteilt bekam, notierte er stolz immer auch den Wagentyp: »Am Dienstag 26. III. [1947] Morgens $\frac{1}{2}$ 6 stand der Wagen zur Berlinfahrt hier. Ein Mercedes 6 Cyl., der auf der Autobahn lange Strecken pausenlos mit 100 km. lief [...].«¹¹ (Selbst ein eigenes Auto hätte nichts geholfen, denn ohne russische Papiere drohte das Auto eines Deutschen am ersten Straßenposten eingezogen zu werden.) In allen vier Besatzungszonen waren die ersten Jahre viel zu wenige Autos und Benzin vorhanden, um die Autobahnen zu nutzen. So blieb sie immer noch so Auto-leer wie in den 1930er Jahren.

Es liegen keine Statistiken darüber vor, und wir können mit Blick auf Klemperers Anmerkungen vermuten, dass die zivilen Autos, so sie nicht schon die Wehrmacht eingezogen hatte, von den alliierten Militärs beschlagnahmt wurden, oder die ersten Jahre gut genug versteckt wurden.¹² Die sowjetische Besatzungszone (SBZ) wies im Jahr 1946 relativ so viele LKW auf wie das Dritte Reich 1936, aber nur ein Drittel so viele PKW und Motorräder.¹³ Da ein PKW auch 1936 eine Seltenheit war, ist davon auszugehen, dass die ersten Privatautos für Zivilist*innen erst Ende der 1950er Jahre aus heimischer Produktion langsam wieder aufkamen. In den frühen 1950er Jahren war ein Vorkriegswagen

-
- 8 Das liegt zum einen daran, dass sich lange zuvor in Sachsen und Berlin urbane und industrielle Zentren gebildet hatten, die ganz überwiegend die Schiene nutzten. Es lag aber auch daran, dass durch den Wegfall einiger Verbindungen durch Westberlin und die Grenze nach Westen neue Nord-Süd-Trassen gebaut werden mussten und das Netz trotz der berühmten Demontage insgesamt gewachsen ist. (Die sowjetische Militäradministration ließ Fabriken und auch einige Schienenstränge demontieren und als Reparationsleistung für die Zerstörung der Deutschen in der Sowjetunion in diese liefern.)
- 9 Die DDR fand zu ihrer Staatsgründung ein Netz von 1387 km Reichsautobahn vor, von insgesamt 3506 km, die in den verbleibenden deutschen Republiken lagen, entfielen somit 40 % auf die DDR, und 60 % auf die BRD bzw. zuvor die vier Besatzungszonen.
- 10 Victor Klemperer, Tagebücher, 1945 – 1950, S. 378ff.
- 11 Ebd., S. 219 (»Strecken« mit Doppel-K im Original).
- 12 Wären sie das nicht, wären sie wahrscheinlich, Klemperer folgend, alle beschlagnahmt wurden. Mein Urgroßvater rettete seinen Opel über die SBZ-Zeit in die DDR, wo keine Beschlagnahmung mehr drohte.
- 13 In der SBZ 1946: 60.000 LKW, so viele wie 1936; sowie 77.000 PKW, 107.000 Motorräder, nur ein Drittel des Standes 1936.

und eine Benzinration deshalb ein umso größeres Privileg, auf weitgehend Auto-leeren Straßen und Autobahnen. Dass ein Nazi wie mein Urgroßvater seinen Opel P4 vor der Militäradministration verstecken und ab 1949 wahrscheinlich wieder offen ausführen konnte, zeigt, dass die materielle Entnazifizierung der DDR die von Klemperer so bezeichneten »kleinen PGs« (Nazi-Partei-Genossen) oft genug aussparte, wohl in der Hoffnung auf Entgegenkommen für die neue Republik.¹⁴

Die Reichsautobahn blieb überall erhalten, außer die wenigen Kilometer östlich von Görlitz, wo die nationale Getreidereserve in auf der Trasse errichteten Silos gelagert wurde. Die Hakenkreuze und Reichsadler an allen Brücken und vielen Gebäuden wurden wie im ganzen Land schnell entfernt.

Einen zweiten – angesichts der Abwesenheit von Autos gleichfalls symbolischen – Bruch mit Hitler-Deutschland gab es ebenfalls zur Staatsgründung in der Straßenverkehrsordnung. Beim Tempolimit knüpfte die DDR mit 50 km/h innerorts und 80 auf Landstraßen fast gänzlich an die Weimarer Republik an und führte auch auf Autobahnen ein Tempolimit von nur 100 km/h ein, das bis zum Ende bestand.¹⁵ Gleichwohl behielt sie in Ortschaften schon das höhere Hitlersche Tempo von 50 bei, statt zu 30 aus Weimar zurückzukehren und das Motorrad-Nachfahr-Verbot wurde den Kurorten nicht zurückgegeben.

Dass schnelleres Fahren als Tempo 100 auf »DDR-Autobahnen« sowieso nicht möglich gewesen sei, wie oft geunkt wird, ist Unsinn. Zehn und auch noch 20 Jahre nach Kriegsende waren so wenige Autos auf ihnen gerollt, dass diese noch in gutem Zustand gewesen sind, wo sie nicht im Krieg beschädigt wurden.¹⁶ Dass es »DDR-Autobahnen« waren ist ebenfalls falsch. Die vielen in Erinnerung gebliebenen Platten, die ein ständiges klapperndes Geräusch beim Fahren machen, rührten noch aus der Hitlerzeit her. In den 1990ern wurden sie überall verbreitert und die Platten durch Asphalt ersetzt, welcher schnelleres Fahren ermöglicht, aber heute im Klimawandel-Sommer schnell weich wird. (Die Reichsautobahn wäre Klimawandel-resistenter gewesen.)

Ein Freund berichtete von einer Rekordfahrt seiner Großmutter als Fahrerin Ende der 1980er Jahre auf einer der alten Reichsautobahnen mit 140 km/h im Lada Schiguli (dem kastenförmigen FIAT-Nachbau). Da sich 140 km/h auf der Beton-Platten-Oberfläche im Schiguli subjektiv so anfühlen wie vielleicht 200 in einem heutigen Auto, können wir schlussfolgern, dass Rasen auch in der DDR einem Teil der Bevölkerung möglich war. Die wenigen Besitzer eines Citroens, Volvos, Golfs oder sonstigen »Westwagens« werden wohl getestet haben, wie viel möglich war. Besucher*innen aus der BRD vermieden das meist tunlichst, da ihnen die Volkspolizei gerade an den Transit-Strecken

14 Genutzt hat es der Republik nichts, der SA-Großvater blieb ein Kommunistenhasser, latenter Antisemit und DDR-Hasser sein Leben lang, gleichwohl es ihm materiell sehr gut ging.

15 Winfried Wolf, 50 Jahre Tempolimit-Debatte, 20.4.2020, in: Lunapark 21, <https://www.lunapark21.net/50-jahre-tempolimit-debatte/#more-5943>.

16 Besonders die Brücken waren oft zerstört worden und nicht immer in voller Breite wieder repariert. Vgl. Doßmann.

mit Radarfallen auflauerte. Tempoverstöße wurden im Gegensatz zur BRD streng geahndet, und der Führerschein ging schon nach dem zweiten groben Verstoß verlustig.¹⁷

Mit dem Tempolimit von 100 auf der Autobahn war die DDR weltweit der erste Staat mit einem formal gültigen und auch durchgesetzten Tempolimit auf einer Autobahn. Zudem zählt Tempo 100 zu den niedrigsten Werten im internationalen Vergleich.¹⁸ Als Folge davon waren die Todes- und Unfallzahlen der DDR absolut und relativ zur Größe des Lands und Anzahl der Autos stets niedriger als in der BRD.

Abb. 84: Umnutzung einer Autobahn als Landebahn in einer Übung der Luftwaffe der DDR. Die Autobahn hat bereits eine neue Asphaltdecke und nicht mehr die Platten aus der Hitlezeit; Foto: Luftstreitkräfte, Armeefilmstudie der Nationalen Volksarmee, Reklamefilm »Vor dem Start«, Berlin 1984/heute: Bundesarchiv.



Automobilisierung ohne Moskaus Segen

Ab ungefähr 1956 lag die DDR im Motorisierungsgrad deutlich hinter der BRD.¹⁹ 1960 besaßen 3,2 Prozent der Staatsbürgerinnen ein eigenes Auto, das waren halb so viele wie im Westen, aber mehr als in den meisten sozialistischen Ländern.²⁰ Ein BWM-Werk in Eisenach und die Auto-Union-Werke in Sachsen bauten bis Ende der 1950er Jahre zum Großteil für die Kriegs-Reparaturen an die Sowjetunion. Der in EMW umbenannte

17 In einer Stempelkarte waren fünf Felder, die von Verkehrspolizistinnen gestempelt werden konnten, an Ort und Stelle. Jedoch waren vier Stemple auf einmal die Höchststrafe, beim Fünften war ein Fahrverbot fällig.

18 siehe Fußnote 51 im vorherigen Kapitel. vgl. ebd. Rieger, Klenke, Hochstetter.

19 Doßmann, S. 99.

20 https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf%C3%BCgbarkeit_von_PKW_in_der_DDR.

vormalige BMW war technisch auf der Höhe der Zeit.²¹ Die Versuche und Initiativen der »volkseigenen« Autofabriken für erhöhte Stückzahlen, um auch die heimischen Wünsche zu erfüllen, scheiterten am Mangel an Rohstoffen, was hieß, am Placit von oben, und ganz oben hieß bekanntlich: Moskau. In der selbst noch ihre schlimmsten physischen Kriegsschäden reparierenden Sowjetunion wird das Verständnis für Ansprüche aus Deutschland nach Stahl, Aluminium und Erdöl so rar gewesen sein wie ein Neuwagen aus Eisenach.²² Noch bis weit in die 1960er Jahre standen Kriegsrüinen in vielen Städten der DDR und Osteuropa, und wohnten Menschen in schwer beschädigten, feuchten, zugigen, schlecht beheizbaren Häusern. Eine Anekdote aus Halle wollte beide so vereint wissen: Ein Mann bekommt nach zehn Jahren Wartezeit endlich den ersehnten himmelblauen Trabant 601 Deluxe aus Zwickau. Da von den Jungendstil-Fassaden der Häuser so viel abbröckelte und herabfiel, liefen Kindergärtnerinnen angeblich in der Mitte kleinerer Straßen. (Was immerhin ging, Autos waren seltener, langsamer, kleiner, die Fahrer*innen rücksichtsvoller.) Autofahrer konnten jedoch schlecht in der Mitte parken. Dieser nun parkte aber auf dem Fußweg, vielleicht aus Angst vor einer Schramme in einer engen Straße von einem anderen Auto. Er erhielt jedoch nicht den verdienten Strafzettel, sondern direkt den Entzug. Er fand nur noch die Reste eines herabgefallenen Balkons, wo vormalig sein Trabbi gestanden hatte. Ob er sich gleich auf die nächsten Zehnjahresfrist beworben hat, ist nicht überliefert.

Im Januar 1960 lag die Säuglingssterblichkeit noch auf dem Niveau von Entwicklungsländern (46/1000) und halbierte sich erst 1970 (21).²³ Dennoch wurden PKW für den privaten Besitz gebaut, auf ausdrückliche Anweisung von Walter Ulbricht, der darüber hinaus ein sozialistisches Äquivalent zum Mercedes 220 wollte. Mit dem P240 wurde der Daimler aus Eisenach tatsächlich produziert, jedoch nur in sehr kleinen Stückzahlen von wenigen Tausend.²⁴ Diese wenigen, es liegt meines Wissens keine Studie vor, sind an Funktionäre und Beamte geliefert worden, sofern sie nicht in die Sowjetunion exportiert wurden. Das Bedürfnis, dem Nachkriegselend in den langsamen und überfüllten Bahnen zu entkommen, war groß. Ruth Berlau schildert ausführlich, wie Brecht sie nach München schickte, um ihm einen österreichischen Steyr-Sportwagen zu kaufen, noch bevor er nach dem Krieg wieder einen Fuß auf deutschen Boden setzte.²⁵ Die zurückkehrenden Exilant*innen werden, gleichwohl sich einige freiwillig für das Land der Täter entschieden hatten, froh gewesen sein über etwas Abstand zu den verkaterten Volksgenoss*innen. Ruth Berlau geriet beim Kauf eines Bahnfahrscheins

21 Vgl. Doßmann, S. 99.

22 Zum Verhältnis von Demontage der Industrie und Hilfe von der UdSSR siehe Tri-Continental Institute, *Risen from the Ruins: The economic history of Socialism in the German Democratic Republic*, 2021, <https://thetricontinental.org/studies-1-ddr/>.

23 Vgl. statistisches Jahrbuch, 1990, S. 383

24 In den 1950ern wurden in sehr kleiner Stückzahl Autobahn-fähiger Luxuswagen mit Viertaktmotor gebaut. Die Eigenentwicklung P240 fuhr 140 km/h Spitze bei 80 PS und wurde nur 1300-mal von 1956 bis 1959 gebaut. Das war für die Zeit, wie von Ulbricht gewünscht, mit dem Mercedes 220 vergleichbar. Ein letzter Versuch eines Sportwagens war der RS1000 ab 1968, von dem nur einige hundert Stück gebaut wurden. Vgl. Doßmann und Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/Sachsening_P_240.

25 Vgl. Susanne Kebir.

einige Jahre später gegenüber einem Mann, der sie gebeten hatte, in der Schlange vor sie rücken zu dürfen, in Rage und fluchte auf alle Anwesenden, »daß Dänen den Deutschen gegenüber zu keiner Freundlichkeit verpflichtet seien, ›ihr habt uns lange genug unterdrückt!« Als Kollegin von Berthold Brecht konnte sie es sich leisten, auch noch die herbeigerufenen Polizisten als Nazis zu beschimpfen, die darüber ernstlich betroffen waren.²⁶

Ohne Moskaus Zustimmung kamen die Oberklassewagen nie über geringe Stückzahlen von einigen Tausend hinaus. Wegen einer nicht abreißenden Kette von »Kinderkrankheiten« mussten sie schließlich ebenso wie ein DDR-eigener Flugzeugbau aufgegeben werden. Flugzeuge und luxuriösere Autos wie der Wartburg mit Zweitakt-Motor musste die DDR fortan aus der Sowjetunion importieren, und das dürfte auch das gewünschte Ergebnis gewesen sein.

Der symbolische Wert von Autos und Motorrädern zeigt sich ferner an der Lieferung einer gesamten Motorradfabrik von BMW aus der DDR in die Sowjetunion, wo die Beiwagen-Motorräder unter dem Namen Ural weitergebaut wurden. Dennoch konnte die DDR viel länger die Motorrad-Vorkriegsmodelle weiter produzieren als die der Autos, da sie viele Fabriken auf ihrem Territorium vorfand. Es gab sogar einige Verbesserungen und Weiterentwicklungen. Schließlich wollte EMW in Eisenach eine neue Variante des typischen Wehrmachtsmotorrads von BMW und Zündapp mit Zweizylinder-Boxermotor bauen, womit die DDR die Sowjetunion überflügelthätte. Dazu kam es jedoch nicht. Auf Weisung von oben kam 1961 der völlige Produktionsstopp für diese Serie. Stattdessen wurden ab 1961 die später landestypischen Zweitaktmotorräder und -mopeds von Simson und MZ gebaut.

Schon seit Mitte der 1950er Jahre hatte die staatliche »Plankommission« den Bau einer großen PKW-Flotte vorangetrieben, und die »Abteilung Transport und Nachrichtenwesen« im Zentralkomitee²⁷ war eine weitere Fürsprecherin der Massen-Automobilisierung.²⁸ Damit waren die Weichen gestellt.

1958 wurde die Weiterentwicklung der Vorkriegsautos zugunsten der Neuentwicklungen eingestellt. Sie wurden ersetzt durch den später zu Berühmtheit gelangten »Trabbi« und den Wartburg. Damit begann auch überhaupt so etwas wie eine Massenproduktion in Größenordnungen, die ein Auto für jeden Haushalt erreichbar erschienen ließ. Bezeichnenderweise endete der Export in die Sowjetunion mit der Umstellung auf die kleineren Autos mit ihren schwächeren Zweitakt-Motoren. Vielleicht war der Wechsel zu weniger attraktiven Autos die einzige Chance der DDR, nicht nur Moskaus Zustimmung zu erhalten für die Massenproduktion, sondern sie auch selbst behalten zu dürfen.

Die Modelle P50 und P60 wurden 1965 abgelöst durch den Trabant 601, der 2.8 Millionen Mal gebaut wurde. Der größere Wartburg wurde ebenfalls in großen Stückzahlen ab Mitte der 1960er Jahre gebaut (1.1 Millionen). Ein kleiner Teil davon wurde exportiert,

26 Kebir, S. 33.

27 Das Zentralkomitee war nach dem Politbüro das zweithöchste politische Gremium mit ca. 60 – 120 Mitgliedern.

28 Vgl. Doßmann.

jedoch auch einige Autos aus den »Bruderländern« importiert. Mit großen Mühen gelang es so bis 1989 57 Prozent der Haushalte mit knapp 4 Millionen Autos zu versorgen.²⁹ Damit war die Auto-Quote der BRD zu 61 Prozent eingeholt.³⁰

Tabelle 13: Prozentwert der Haushalte mit eigenem Auto von 1950 bis 2007 in DDR/Ostdeutschland

	alle Haushalte in Prozent	Rentnerhaushalt ohne Einkommen	Niedriges Einkommen 800–1000 Mark	Mittleres Haushaltseinkommen (1600–1800 Mark)	Hohes Haushaltseinkommen (2400–2800 Mark)	PKW in Millionen ³¹	Säuglingssterblichkeit im Januar auf 1.000
1955	0,2					0,1	
1960	3					0,3	46
1965	8					0,7	
1970	16					1,3	20,8
1975	26					1,9	
1980	38	5				2,6	14,4
1985	48	11				3,4	10,2
1989 ³²	57	13	14	53	76	4 (vor dem 3.10.1990)	
2007	72						

Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR

Wenn wir differenzieren nach Single-Haushalten und Familien oder Pärchen, dann fällt ein besonders großes Gefälle auf. Allein-Lebende und Pensionäre hatten sehr wenige Autos. Familien oder Paare mit zwei oder mehr Personen jedoch besaßen über-

29 Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR und https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf%C3%BCgbarkeit_von_PKW_in_der_DDR.

30 Nach absoluten Zahlen war die Quote etwas niedriger, demnach kamen in der DDR 190 Autos auf 1000 Einwohner, nur 49 % des Wertes von 412 in der BRD. Es gab in der BRD wesentlich mehr Haushalte mit zwei oder drei Autos, was in der DDR durch die staatliche Zuteilung verhindert wurde. Umweltreport DDR, S. 154 Tab. 4.1. nach den statistischen Jahrbüchern DDR und BRD.

31 Alle absoluten Zahlen bis 1990 aus: Winfried Wolf, S. 199.

32 Alle Daten zur DDR bis 1989 von Statista. Der Wert zu 1989 weicht deutlich von 1990 ab. Scheinbar wurde vom Bundesamt für Statistik oder dem Bundesamt für Kraftfahrzeuge anders methodisch gearbeitet als vom DDR-Ministerium für Verkehr. Die tatsächliche Zahl der Autos je Haushalt wird sich kaum verändert haben in zwölf Monaten. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2492/61/umfrage/ausstattung-der-ddr-haushalte-mit-ausgewaehlten-technischen-konsumguetern/>.

wiegend schon eines (>51 %). Für den Haushalt aus drei Personen, und das waren ganz überwiegend heterosexuelle Familien mit einem Kind, lag die Quote schon bei 63 Prozent und für vier Personen bei 69 Prozent.

Wenn wir annehmen, dass Ein-Personenhaushalte überwiegend junge Menschen in Ausbildung waren, dann erklärt sich, warum diese *noch* kein Auto hatten.

Im vorletzten Jahr der DDR 1989 verteilten sich 3,9 Millionen private Autos ungleichmäßig auf acht Millionen Männer und 8,7 Millionen Frauen.³³ Bei einer Haushaltsbesitzquote von 55 Prozent und der Annahme, dass fast alle traditionelle heterosexuelle Familien waren – und folglich das Modell Frau mit Führerschein und Mann ohne die exotische Ausnahme war –, können wir eine Autoquote der erwachsenen Männer von über 50 Prozent annehmen. (Die meisten Männer werden wohl ein gemeinsames Auto primär als das ihre reklamiert haben.) Die Erzählung von der schlimmen Unterversorgung mit Autos stimmt also nicht.

Car-Sharing

Noch 1960 war ein Überfluss an Autos, Staus, Smog und Flächenknappheit nahezu undenkbar. Die Linke in Westeuropa teilte größtenteils den Glauben an Fortschritt, Auto und Straßenbau.³⁴ »Es handelt sich nicht darum, das Auto als ein Übel zu bekämpfen. Nur seine extreme Konzentration in den Städten läuft auf die Verneinung seiner Rolle hinaus.«³⁵

Der Generalsekretär des Zentralkomitees der UdSSR, Nikita Chruschtschow, war ähnlicher Meinung: »Wir werden unsere öffentlichen Taxigaragen, wo die Menschen sich einen Wagen ausleihen können, immer mehr ausbauen. Wozu muss man sich mit einem eigenen Wagen abplagen?«³⁶ Der Versuch eines Car-Sharing scheiterte jedoch, der Preis für die Autos war so niedrig, dass Vorbestellungen gehamstert wurden.³⁷ Das Staatsoberhaupt der DDR, Walter Ulbricht, erklärte ein Jahr nach Chruschtschow im gleichen Ton: »Wir werden das System der Taxis ausbauen, wir werden kein uferloses Anwachsen des Privatautos zulassen und nicht viel verkaufen, sonst wird der Verkehr im Zentrum zu sehr verstopft werden. Man würde dann wie in Paris, New York, London schneller zu Fuß vorwärts kommen. In solchen Fällen werden viele Menschen kein Interesse haben, ein Privatauto zu besitzen. Wir werden im Verkehr U-Bahn und Taxis kombinieren müssen.«³⁸ Das nachlassende Interesse am Auto war also eine so große Bedrohung, dass Privatautos besser gar nicht erst verkauft werden sollten. Ob Ulbricht

33 Vgl. Statistisches Jahrbuch, 1990, www.digizeitschriften.de/.

34 »In Amerika hat 1965 das Auto, dessen Wuchern den Gebrauchswert immer mehr beschränkt, so dass es sogar allmählich zum Gadget wird (die Verkehrsverantwortlichen in New York beginnen, die Notwendigkeit eines lokalen Verbots seines Gebrauchs ins Auge zu fassen), eine Verbreitungsrate von zwei Stück in einem Viertel aller amerikanischen Familien (11 Mio) erreicht.« SI No. 10, Über die Entfremdung: Untersuchung mehrerer konkreter Aspekte, in: Situationistische Internationale, Band II, S. 117.

35 Guy Debord 1960, in: Gietinger, S. 160.

36 Nikita Chruschtschow, in: Wolf, 1992, S. 197.

37 Doßmann, S. 138.

38 Beratung im Politbüro, 11. April 1961, in: Durth, S. 281f., in: Doßmann, S. 138.

die Abkehr vom Privatauto ernst gemeint hat wissen wir nicht, sicher jedoch ist, dass das Politbüro, dessen Vorsitz er innehatte, nicht überzeugt war.³⁹

Das Car-Sharing endete in der Sowjetunion sehr bald wieder, und das Ziel von 20 Prozent Mietautos bis 1970 wurde weit verfehlt.⁴⁰ 1970 kam nur ein Auto auf 150 Bürger*innen, während es in der DDR bereits eines je 15 Personen war.⁴¹ Wollte Chruschtschows Politbüro keine Autobahnen und Cadillacs, oder wollte er sie nicht wollen, weil sie zu teuer gewesen wären? Jedenfalls dürfte man nicht sehr froh gewesen sein, zu sehen, dass die Deutschen schon wieder voraus waren. In den 1980er Jahren expandierte dann die Autoproduktion in der Sowjetunion sehr schnell, und lieferte massenhaft Lada-Schigulis, Wolgas und Moskwitschs. Dass die Dystopie der Auto-Stadt von Le Corbusiers auch im Osten Fuß gefasst hatte bezeugen die überflüssig breiten Straßen in so gut wie allen Stadtzentren von Rostock bis Wladiwostock. Zu ihrer Entstehung waren sie völlig überdimensioniert und heute sind sie eine Plage, da sie eine Menge von Autos ermöglichen, die weder das Stadtleben noch die Luft zum Atmen erträgt. Andererseits wurden jedoch Tramnetze, O-Busse und U-Bahnen großzügig ausgebaut. Einen Abbau von Tram und Bahn-Fernverkehr wie in den USA und ganz Westeuropa gab es nicht.

Autobahnen

Wenn genügend Kraft und Baumaterial vorhanden war für die teuren U-Bahnen, hätte es auch für einige Autobahnen ausgereicht. Jedoch gab es in der ganzen UdSSR kein Autobahnbauprogramm. Um Moskau wurde 1962 lediglich eine Ringstraße gebaut.⁴² Im gesamten Staatssozialismus ist mit Ausnahme der DDR keine Autobahn neu gebaut worden. Lediglich Polen und die CSSR haben einige Hitler-Autobahnen geerbt.

Die DDR wollte vor allem mit der BRD mithalten. Die hatte 1957 ihr großes Bauprogramm beschlossen und auch im großen Stil begonnen. So beschloss die DDR 1959 ebenfalls den Autobahnneubau, als sie noch nicht einmal eine nennenswerte Autoproduktion oder alle Kriegsschäden an den bestehenden Straßen, geschweige denn in den Städten, repariert hatte. Immerhin ging der Bau sehr langsam vonstatten. Erst 1971 wurde die Strecke Leipzig-Dresden fertiggestellt und 1978 Berlin-Rostock. Die sogenannte Transitstrecke von West-Berlin nach Hamburg wurde von der BRD bezahlt und 1982 fertig. Alle drei waren noch vor dem Krieg geplant worden.

Dennoch gab es die Stimme der Vernunft. Neben Ulbricht und Chruschtschow wandte sich das Verkehrsministerium anfangs gegen den Autobahnbau. Um es zu umgehen, etablierten die Autobahner nach NS-Tradition eine Parallelstruktur namens »Oberbauleitung« ausschließlich für den Autobahnbau. Im NS wurde der Reichskommissar für den Bau der Reichsautobahn ebenfalls unabhängig und gegen das Verkehrsministerium mit außerordentlichen Befugnissen ausgestattet.

39 Das Politbüro bestand aus 15 – 25 Mitgliedern der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) und war das ranghöchste politische Gremium.

40 Vgl. Doßmann.

41 Pirani, S. 88.

42 <https://de.wikipedia.org/wiki/MKAD>.

Für die wichtige Güterverkehrsstrecke Mitteldeutschland – Berlin – Rostock sollte ein neuer Nord-Süd-Kanal und eine Bahnstrecke 91 Prozent des Verkehrs aufnehmen und nur 9 Prozent auf Autos entfallen.⁴³ Jedoch arbeitete eine weitere Parallelstruktur zum Verkehrsministerium, die »Fachabteilung Verkehr- und Verbindungswesen«, im Zentralkomitee dagegen und initiierte 1958 eine Autobahn Berlin – Rostock als vermeintliche Alternative zur Eisenbahn. Wenn das mit Blick auf die Fotos von bröckelnden Innenstädten Ende der 1980er Jahre heute großwahnsinnig wirkt, ist zu bedenken, dass 1958 keine Bescheidenheit angesagt war. Ein Jahr zuvor hatte der sowjetische »Sputnik« erstmals die Erde umkreist, die Atomkraft war noch eine Hoffnung und die ehemaligen Kolonien befreiten sich mit oder ohne Unabhängigkeitskrieg und entschieden sich überwiegend für den Sozialismus. Und so herrschte trotz Ruinen noch eine Zuversicht in die eigene Stärke und einen baldigen Sieg im globalen Kampf der Systeme.⁴⁴

Die neue »Oberbauleitung« begann noch 1958 mit der Planung und konnte sich auf Ulbrichts Rede vom »Überholen und Einholen« der BRD berufen. 1961 stellte die SED gar das völlig illusorische Ziel auf, den Westen in der Konsumgüterproduktion zu überholen.⁴⁵ In einer Denkschrift dieser Autobahn-Lobbyorganisation (in einem Land, in dem es keine Lobbyorganisationen gab und geben durfte) hieß es, es würden auf der neuen Autobahn Urlauber aus dem sozialistischen Ausland nach Mecklenburg kommen. Diese Behauptung steht in der Liga der Reklamelügen für Autobahnen ganz oben.⁴⁶ Zum einen nützte polnischen Tourist*innen, die ja aus Osten gekommen wären, eine Nord-Süd Autobahn herzlich wenig. Und zum zweiten war es völlig abwegig, dass Pol*innen oder Tschech*innen zwei Jahrzehnte nach der Besatzung schon wieder Sehnsucht nach Deutschen hatten, und sei es nur beim Strandurlaub. Schließlich ist die polnische Ostseeküste ebenso sandig und beschaulich wie die ostdeutsche. Auch der zunehmende landwirtschaftliche Verkehr sollte »die Notwendigkeit einer Autobahnverbindung zwischen Rostock und dem mitteldeutschen Raum« beweisen.⁴⁷ Der landwirtschaftliche Verkehr war für eine Autobahn natürlich noch unwirklicher als die polnischen Tourist*innen. Industrieverkehr wurde gar nicht erwähnt, denn der war per Beschluss der Schiene zugeteilt und die baldige Produktion hunderttausender LKW samt Benzin wäre scheinbar doch eine zu dicke Lüge gewesen.

Das Verkehrsministerium legte einen weiteren Stein in den Weg mit einer berechneten Wachstumsrate des Autoverkehrs von 250 Prozent in den kommenden Jahren – was ungefähr so eintraf. Jedoch war das immer noch zu wenig, um damit Autobahnen zu füllen. So griff die Oberbauleitung ähnlich wie die DEGES im Ostdeutschland in den 1990er Jahren zu dem Trick, ein unrealistisch starkes Bevölkerungswachstum

43 Doßmann, S. 149.

44 Siehe die Rede Ulbrichts auf dem V. Parteitag, in: Doßmann S. 153.

45 Umweltreport DDR, S. 51 (dort Weymar 1985).

46 Beispiele aus der Gegenwart: Die A 143 bei Halle muss Halle laut IHK dringend mit den Nordseehäfen verbinden und die A 49 durch den Danneröder Forst sei nötig, damit die naheliegende Ferrero-Fabrik die Schokolade in die Supermärkte bringen könne, weil sonst die Werkschließung drohe.

47 23.12.1958 in: Doßmann, S. 158.

anzunehmen, 40 Prozent bis 1980 sollten es sein.⁴⁸ Bei so viel Zuwachs konnten dann rationale und naheliegende Erwägungen zurückgestellt werden. Doßmann kritisiert im Rückblick: »Fast nie wurde die eigentlich entscheidende Frage nach der Verkehrsdichte gestellt oder zwischen den verschiedenen Verkehrsarten differenziert (LKW, PKW, privat, dienstlich). [...] Auto-Suggestionen, die wesentliche Argumente für den Bau neuer Straßen in der DDR lieferten: vage Verkehrsprognosen, ökonomische Selbstüberschätzung und Technikkult.«⁴⁹ Im Sommer 1958 wurde von den Gegner*innen der Pläne eine Verkehrszählung vorgenommen, aus der wie zu erwarten kein Bedarf hervorging. Doch die Autobahner griffen zum naheliegenden Kniff und bewogen Ulbricht, im September 1959 den »Bau der Jugend« staats-offiziell hinauszuposaunen, scheinbar ohne vorher das Ministerium zu konsultieren. Es gelte die »Werk tätigen in bequemen Reiseomnibussen oder mit den eigenen Motorrädern und Wagen schnell und verkehrssicher in die schönen Urlaubs- und Ausflugsgebiete [...] zu bringen.«⁵⁰ Verschiedene Ministerien werden sich die Haare gerauft haben, denn mit der Erklärung des Staatsoberhauptes war das Projekt im Realsozialismus kaum noch zu stoppen. Als 1960 schon große Mittel in den Neubau flossen, waren nicht einmal die Kriegsschäden an der Brücke der A9 bei Dessau behoben.⁵¹ Die »Plankommission«, die über dem auf Autobahnkurs umgeschwenkten Verkehrsministerium stand, versuchte noch 1960 den Bau durch die Verweigerung der Finanzierung zu stoppen.⁵² 1961 wurde dann zunächst die Mauer gebaut und ließ keine Kapazitäten übrig. Im März 1963 gelang es der Anti-Bau-Fraktion im Politbüro eine Halbierung der Mittel zu erreichen.⁵³ Baumaterial war in der DDR knapp und die Autobahn ging auf Kosten aller anderen Vorhaben. Auf diese Weise ging die Ostseeautobahn erst nach 19 Jahren, 1978, in Betrieb, als die doppelgleisige Bahnlinie schon drei Jahre fertig und dicht befahren war.

Es zeigt sich einmal mehr, dass keine Begründung zu weit hergeholt sein konnte, um damit eine Autobahn zu begründen. In dem Punkt waren sich die vier deutschen Staaten sehr ähnlich. Trotz der langen Bauzeit und des Mangels an Baumaterial war die Ostseeautobahn nicht das Ende. Es wurde danach noch ein kleines Stück nach Wismar gebaut. Die wenigen Inlandsflüge von Dresden nach Rostock wurden 1980 ganz eingestellt, aber der Autobahnbau offiziell nie.

Wieso so irrational?

Der sich entfaltende bürokratische Diskurs strotzte vor Optimismus auf baldige Automassen einerseits, und war andererseits voller Furcht vor einem Stocken des baldigen dichten Verkehrsflusses. Doßmann rät hier ausnahmsweise zu einer psychoanalytischen Methode. In der rational unbegründeten Angst vor einem Stocken des Verkehrsflusses könnten männliche Impotenzängste sublimiert sein.⁵⁴ Wahrscheinlich hat keine

48 Oberbauleitung 1958/59 in: Doßmann, S. 159.

49 Doßmann, S. 160f.

50 Reder vor der Volkskammer, 30. September 1959, in: Doßmann, S. 163.

51 Ebd. S. 185.

52 Ebd. S. 205.

53 Ebd. S. 227.

54 Ebd.

Autobahn staatliche Behörden so intensiv beschäftigt wie diese. Dass staatliche Behörden auch Stellung gegen eine Autobahn beziehen, ist im NS oder der BRD ohnehin nicht geschehen. So hat die einzige große Autobahn der DDR die bisher umfangreichste bürokratische »Autobahnprosa« hervorgebracht.⁵⁵ Gelegentlich äußert sich heute nur das Umweltbundesamt deutlich gegen den Automobilität, jedoch ist es kein Ministerium und hat sich bisher auch nie deutlich gegen den Autobahnbau grundsätzlich positioniert.

Gemessen an der Bauzeit ist die Strecke Rostock – Berlin mit sehr wenig Aufsehen eingeweiht worden. Es mag der Staatsführung unwohl dabei gewesen sein, mit viel Pomp eine Autostraße zu eröffnen, während Millionen noch auf ihr erstes Auto warten mussten. Ebenso ist es möglich, dass von den Ambitionen vom siegreichen Sozialismus nach zwei Jahrzehnten nur der schale Nachgeschmack der geplatzten Träume blieb und man das leidige Thema schnell los sein wollte. Die Differenz zwischen der Bedeutungslosigkeit im kollektiven Gedächtnis der Ostdeutschen und den bürokratischen Kämpfen für diese Autobahn ist erstaunlich.

Ein naheliegendes Motiv ist die nicht-reflektierte Fortsetzung der reaktionären Moderne des Nationalsozialismus bei gleichzeitiger Konkurrenz in dieser Disziplin gegen die BRD. Um sich von diesem Anspruch zu lösen, hätte der Staatssozialismus eine Kunst, Wissenschaft und kritische Öffentlichkeit gebraucht, um die Wünschbarkeit der Wünsche infrage zu stellen. Das hätte bedeutet, die offiziellen Ziele des ZK, des Fünfjahresplanes und der Sowjetunion in Zweifel zu ziehen, und das war bekanntlich verboten. Wo das Perfekte schon gefunden war, war jede Neuerung zwangsläufig Häresie. So konnte Agnes Heller ihre post-marxistische Soziologie des Begehrens nicht in Budapest, sondern erst in Australien schreiben.

Die leuchtenden Augen der Männer bei der Vorstellung des ersten Trabant 601 auf der Leipziger Messe lassen ahnen, wie schwer es gewesen wäre, ihnen das Auto-Begehren in Zweifel zu ziehen.

Einer der wenigen, vielleicht sogar der einzige überlieferte öffentliche Versuch kam von der damals noch wenig prominenten Schriftstellerin Christa Wolf:

»Es musste Anfang der sechziger Jahre gewesen sein, ein hoher Wirtschaftsfunktionär hatte eine Rede gehalten und darin erwähnt, dass sich die Jugendlichen über den Mangel an Motorrädern beschwerten, und er hatte prophetisch ausgerufen, auch ihr würdet in gar nicht langer Zeit eure Jugend mit Motorrädern versorgen können, die in euren eigenen Betrieben gebaut sein würden. Du aber musstest wieder mal schlau sein wollen, du musstest dir einen Ruck geben, dich zu Wort melden und zum Rednerpult marschieren, um zu widersprechen: Dies könne doch euer Ziel nicht sein. Ihr könntet euch doch nicht vornehmen, die kapitalistischen Länder in der Produktion trivialer Konsumgüter einzuholen. Ihr müsstet euch doch auf andere Werte konzentrieren, die Bedürfnisse der Jugend doch auf wichtigere Ziele lenken. Ach, sagt der Redner, gutgelaunt, du hast wohl Angst vorm Motorradfahren? Unter dem Gelächter des Saals schlichst du an deinen Platz zurück.

55 Selbst Doßmann hat scheinbar vor den endlosen Aktenordnern kapituliert. Deren Auswertung harret auf eine wissenschaftliche Untersuchung.

Ich musste an die Menschenmassen denken, meine Landsleute, die, wenige Tage nach der Maueröffnung und nachdem sie ihr Begrüßungsgeld abgeholt hatten, mit Tüten und Taschen und Kartons voller bisher unerreichbarer Waren bepackt, von ihrem ersten Westbesuch glücklich zurückkamen. Dies also war des Pudels Kern, aber was hatte ich denn gedacht.«⁵⁶

Der Versuch, mit dem Westen im Wettstreit um Konsumgüter mitzuhalten, verstärkte noch die Abhängigkeit von den westlichen Wunschmaschinen, die mit dem Westfernsehen (ARD und ZDF) jeden Abend Millionen Wohnzimmer erreichten.⁵⁷ Von einer Reflexion der Kontinuitäten des NS in manchen Wünschen war die DDR weit entfernt. In der offiziellen Theorie konnte es sie gar nicht geben, also durfte es sie nicht geben. Gleichwohl, an der Oberfläche hatte der Redner gegen Wolf Recht gehabt. Die Legitimität des Sozialismus hing für nicht wenige an der Verfügbarkeit von Wurst, Autos und Motorrädern.

Ulbricht schon wollte keinen anderen als den von Hitler popularisierten und von der BRD erreichten Weg der »Vollmotorisierung« beschreiten. Wenn schon seine Pläne für einen VEB Mercedes oder einen Flugzeugbau von Moskau nicht goutiert wurden, dann blieben wenigstens Autobahn und Zweitakt-Motor. Dass die BRD 1961 mit einigem Stolz die Ur-Autobahn, die Strecke Hamburg – Frankfurt – Basel, nach 30 Jahren eröffnen würde, kam nicht überraschend, und man wollte gerne sagen, »das können wir auch«.⁵⁸

Mehr Autos und weniger Zufriedenheit

Den schnellsten Anstieg der Automobilisierung erlebte die DDR in ihren letzten 15 Jahren, während es in der BRD die ersten zwei Jahrzehnte waren. Die Zufriedenheit mit ihrem Staat jedoch kam eben in ungefähr jener Zeit ab 1979 bis Ende der 1980er Jahre immer mehr Menschen in der DDR abhanden. Hinweise darauf liefert die sogenannte »Stellvertreterbefragung« von Infratest ab 1968 im Auftrag der Bundesregierung. Die Ergebnisse müssen als durchweg sehr ungenau und wenig repräsentativ gelten, da nur westdeutsche Personen über ihren Eindruck einer »Person X« in der DDR, nach ihrem Besuch dort, gefragt wurden. Die Menschen in der DDR konnten offensichtlich nicht befragt werden und eine Sozialforschung in der DDR selbst gab es, jedoch nicht mit so langen Zeitreihen und staatskritischen Fragen. Nichtsdestotrotz bleibt heutigen Wissenschaftler*innen nicht viel anderes übrig, als mit den auch in handwerklicher Sicht methodisch fragwürdigen Infratest-Daten mit der gebotenen Distanz zu arbeiten.⁵⁹ Eine neuere Studie der Rohdaten von Everhardt Holtmann und Anne Köhler entspricht leider immer noch »nicht geschichts- und sozialwissenschaftlichen Standards.«⁶⁰

56 Christa Wolf, Stadt der Engel: oder the Overcoat of Dr. Freud, Suhrkamp, 2011, S. 115f.

57 Zum Konzept der Wunschmaschinen siehe Felix Guattari/Gilles Deleuze, Tausend Platos: Kapitalismus und Schizophrenie, Berlin 1997 (1980).

58 Doßmann, S. 104.

59 Gieseke.

60 Norbert Grube: Rezension zu: Everhard Holtmann; Anne Köhler: Wiedervereinigung vor dem Mauerfall. Einstellungen der Bevölkerung der DDR im Spiegel geheimer westlicher Mei-

Bis 1979 war die Zufriedenheit mit der DDR gar nicht so gering, wie viele heute denken angesichts des düsteren Bildes, das meist gezeichnet wird. Durchgängig bis 1978 hielten mehr Menschen den Lebensstandard für gut oder sehr gut als Personen, die ihn als schlecht einstufen. Erst 1979 und 1980 kippen viele Werte in die andere Richtung. Mehr Menschen fanden ihren Lebensstandard schlecht als gut oder sehr gut. Auch die Zahl der Personen, die sich eine bessere Zukunft eher in der BRD vorstellen konnten, stieg von anfangs 53 Prozent auf zuletzt 81 Prozent an. Selbst die Gruppe der DDR-Befürworter*innen begann scheinbar im letzten Viertel der 1980er Jahre am Staatssozialismus der SED zunehmend zu zweifeln.⁶¹

Bei aller Vorsicht gegenüber der Aussagekraft der Daten zeigt sich im Verhältnis zur Autoquote eine konstant negative Korrelation ab 1979. Je stärker der Motorisierungsgrad mit PKW anstieg, desto geringer wurde die allgemeine soziale, materielle und politische Zufriedenheit. Natürlich lässt sich dies auch andersherum lesen: Immer mehr private Autos wurden ausgeliefert von einer regierenden Klasse, die damit hoffte, den sich zuspitzenden Verlust an Legitimation zu verlangsamen. Geholfen hat es scheinbar wenig, entweder hat das private Auto zu wenig allgemeine und persönliche Zufriedenheit gestiftet, oder es hatte die gegenteilige Wirkung. Ebenfalls möglich ist, dass die Personen ohne PKW umso unzufriedener wurden, je mehr Autos schon vorhanden waren.

nungsumfragen. Frankfurt a.M. 2015, in: H-Soz-Kult, 29.03.2016, www.hsozkult.de/publicationreview/id/reb-23150.

61 Vgl. Giesecke.

Tabelle 14: Ergebnisse der Stellvertreter-Studie der BRD über die Zufriedenheit in der DDR von 1955–1989.

Jahr	Autobesitz der Haushalte in Prozent ⁶²	Glaubt die Person X (in der DDR) an eine bessere Zukunft für sich in der BRD? ⁶³	Hielt die Person X die Lebensbedingungen in der DDR für [...] schlecht? ⁶⁴	[...] für sehr gut oder gut ⁶⁵	Die Menschen in der DDR sind hilfsbereit untereinander ⁶⁶
1955	0,2				
1960	3				
1965	3 (8)				
1966	9				
1967	3,5 (11)				
1968 ⁶⁷	12			33	
1969	14				
1970	16		13	25	
1971	17				
1972	19				
1973	21	53	16	27	48

62 Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR, in: Digi-Zeitschrift.de.

63 »Bessere Lebensperspektiven für sich selbst im Westen Deutschlands«, Item aus der Stellvertreterumfrage von Infratest im Auftrag der Bundesregierung, 1968 – 1989, damals »strenge Verschlussache«, heute nur in Teilen und erst ab 1973 oder später publiziert, Infratest zitiert nach Everhard Holtmann, Volkes Stimme hinter der Mauer, in: Bundeszentrale für politische Bildung, www.bpb.de/261037, 14.12.2017.

64 Jens Gieseke, Auf der Suche nach der schweigenden Mehrheit Ost. Die geheimen Infratest-Stellvertreterbefragungen und die DDR-Gesellschaft 1968–1989, in: Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History, Online-Ausgabe, 12 (2015), H. 1, URL: <https://zeithistorische-forschungen.de/1-2015/5182>.

65 Gieseke, ebd.

66 Gieseke, ebd.

67 Im Jahrbuch 1969 ändert sich die Methode der Berechnung der PKW je Haushalt, die Zahlen sind hier rückwirkend nun höher als zuvor angegeben. Die höheren Werte sind hier in Klammern angegeben. Scheinbar wurden nun auch »Kombifahrzeuge«, also Dienstwagen, die auch privat genutzt werden können, gezählt.

1974	24				
1975	26		13	28	55
1976	29				
1977	32				
1978	34	65	16	26	
1979	36				
1980	37		33	20	54
1981	39				
1982	40				
1983	42	70	35	11	
1984	44				
1985	48		29	16	64
1986	48				
1987	50				
1988	52	72	27	20	
1989 ⁶⁸	57	81	37	14	61
2007	72				

Auto-Sehnsucht ohne Auto-Zwang

Das private Auto war für seine meisten Besitzer*innen keine Notwendigkeit, sondern ein Luxus. Es gab im Vergleich zu heute einen nur sehr geringen strukturellen Zwang zum PKW, da öffentlicher Nah- und Fernverkehr dicht ausgebaut und so gut wie kostenlos waren. Zur Arbeit Pendeln war ungewöhnlich und sehr selten nötig, und die Verdrängung aus den Städten aufgrund explodierender Mietkosten war gänzlich unbekannt. Kopfsteinpflaster in Städten und auf dem Land machte die Fahrt holperig und unbequem und zwang zu niedriger Geschwindigkeit, was die Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende verbessert hat. Wie heute auch war der stärkste Zwang zum eigenen Gefährt im ländlichen Raum vorhanden. Allerdings waren Mopeds allgemein verfügbar und wurden auch sehr viel genutzt und der Autobesitz je Haushalt auf dem

68 Der Wert zu 1989 weicht deutlich von 1990 ab. Scheinbar wurde vom Bundesamt für Statistik oder dem Bundesamt für Kraftfahrzeuge anders methodisch gearbeitet als vom DDR Ministerium für Verkehr. Die tatsächliche Zahl der Autos je Haushalt wird sich kaum verändert haben in 12 Monaten. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249261/umfrage/ausstattung-der-ddr-haushalte-mit-ausgewaehlten-technischen-konsumguetern/>.

Land war dem der Stadt um zehn Jahre voraus und lag schon 1980 bei 56 Prozent und 1989 bei 75 Prozent.⁶⁹

Bäcker, Schulen, Konsum-Laden und Kneipen gab es in den meisten Dörfern, so dass der Zwang zur regelmäßigen Fahrt wesentlich geringer war als heute. Die privaten Autos fuhren durchschnittlich nur 9300 km jährlich und waren noch mehr »Stehzeuge« als zur selben Zeit in der BRD.⁷⁰ Trotz alledem ging der Anteil des motorisierten öffentlichen Verkehrs (MÖV) bis 1985 auf einen Anteil von 50 Prozent aller Wege je Person zurück (BRD nur 21 Prozent).⁷¹ Fußverkehr und Fahrrad wurden jedoch nicht wie in der Schweiz flächendeckend erhoben, weshalb die Statistik hier wie üblich ungenau ist. Mit Blick auf Fotos der Einkaufsstraßen der 1980er Jahre halte ich es für naheliegend, dass auch Rad- und Fußverkehr wesentlich größere Anteile hatten als in der BRD. Dennoch hatte die DDR 1987 den kritischen Schwellenwert von 50 Prozent PKW-Quote je Haushalt überschritten und sich somit in eine Autogesellschaft verwandelt, wie die meisten Nationen Westeuropas schon ein Jahrzehnt zuvor.⁷² (Nach Haushalten gerechnet hatten die Drei- und Vier-Personen-Haushalte schon 1980 eine 50 Prozent Auto-Quote erreicht.) Da das Benzin im Verhältnis zum Einkommen sehr günstig – für die Volkswirtschaft zu günstig, und das heißt somit subventioniert – war, gab es keinen Grund, das einmal ergatterte Auto nicht auch viel zu nutzen. Einziges Nadelöhr waren manche Ersatzteile und ab Ende der 1980er Jahre auch die Parkplätze in den Innenstädten.⁷³

Viele Autos und dennoch kein Automobilismus

Beim LKW-Bestand lag die DDR 1989 weit hinter der BRD und beim Transport auf der Schiene weit vor ihr. 72 Prozent der Güter der damals viert- oder fünftgrößten Industrienation rollten über das damals noch dichteste Schienennetz der Welt.⁷⁴ In der BRD waren es nur 24 Prozent.⁷⁵ Mit LKW wurden nur 19 Prozent der Güter gefahren (BRD 51 %).⁷⁶ Die DDR folgte der in den 1960er Jahren in Japan, USA und BRD begonnen Verlagerung von der Schiene auf die Straße nicht und blieb bis zum Ende bei der Bahn als Hauptverkehrsmittel für den Warenverkehr.⁷⁷

69 Das ist die Quote für Haushalte von LPG-Mitgliedern, die offensichtlich alle im ländlichen Raum beheimatet waren. Vgl. statistisches Jahrbuch 1990, S. 324.

70 Zahlen für 1989, Verfügbarkeit von PKW in der DDR, https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf%C3%BCgbarkeit_von_PKW_in_der_DDR.

71 Umweltreport DDR, S. 155 Tab. 4.2.

72 Vgl. Dofsmann.

73 Siehe unter anderem die Fotos von Helga Paris und anderen von zugeparkten Plätzen und Straßen.

74 Umweltreport DDR, S. 53. Allerdings würde sich der Wert wieder etwas reduzieren, wenn die Braunkohle, auf die ein Drittel davon entfällt, herausgerechnet würde. Durch die Braunkohleindustrie war das pro-Kopf Güteraufkommen sogar leicht höher als das der BRD, vgl. Umweltreport DDR, S. 154.

75 »Wirtschaft auf einen Blick«, 1988, Bank-Verlag Köln, S. 116 (Schaubild).

76 Umweltreport DDR, S. 156 Abb. 4.1.

77 Schon 1960 war die Schienenquote in der BRD auf 40 % gefallen, womit sie dem amerikanischen bzw. japanischen Modell folgte, die Schiene durch die Straße zu ersetzen. vgl. Winfried Wolf, S. 41.

Dass der MÖV noch Ende der 1980er Jahre einen hohen Anteil hatte und die vorhandenen Autos wenige Kilometer fuhren, war zumindest auch durch ein gutes Angebot begünstigt. Während im Westen die Straßenbahnen von San-Francisco bis West-Berlin ab den 1950er Jahren abgebaut wurden, wurden sie im Sozialismus sogar ausgebaut.⁷⁸ Jedoch, trotz Straßenbahn und geringerer PKW-Quote beteiligte sich der Osten an dem »außerordentliche[n] Ausmaß von Barbarei und Stadtzerstörung« der 1950er und 1960er Jahre.⁷⁹ Vier- und selbst sechsspürige Straßen durch die Städte wurden in den 1930er Jahren geplant, und international von Le Corbusier beworben, als gar kein Bedarf bestand. Während Corbusiers Auto-Umbau Moskaus in den 1930er Jahren noch auf taube Ohren stieß, folgten seiner Vision der Autostadt leider auch die meisten östlichen Pläne der Nachkriegszeit.⁸⁰ Die Kriegszerstörungen machten die großen Autostraßen möglich, die sonst kaum durchsetzbar gewesen wären. Seine extremsten Erscheinungsformen wie Stadtautobahnen, dichte Netze von Parkhäusern und die westdeutsche Politik der Halbierung der Fußwegbreite gab es in der DDR jedoch so wenig wie im sonstigen sozialistischen Raum.⁸¹ Nur ein einziges großes öffentliches Parkhaus entstand am Alexanderplatz in Berlin, und Umgehungsstraßen und Stadttangenten wurden so wenig gebaut wie Möbelhäuser und Einkaufszentren am Stadtrand auf der »grünen Wiese«.

Kaum Mobilitätsarmut

Der öffentliche Verkehr in der DDR, auch der Fernverkehr, war allgemein erschwinglich. Eine Fahrt mit der Fähre in Dresden oder ein Fahrschein in der S-Bahn oder Tram kostete 20 Pfennige, und war somit im Verhältnis zum Einkommen fast kostenlos.⁸² Ebenso Bus und Tram. Heute sind es 2,40 Euro für eine Person und eine Flussüberquerung, was heißt, eine alleinerziehende Person mit zwei älteren Kindern und niedrigem Einkommen in einem Pflegeberuf müsste jedes Mal bis zur nächsten Brücke laufen, weil 14,40 Euro hin und zurück zu viel wären. Wenn ein natürliches Hindernis wie ein Fluss wie in der Vormoderne wieder ins Reich der natürlichen Hindernisse rückt, liegt eindeutig Mobilitätsarmut vor. Der VCD definiert Mobilitätsarmut als »Einschränkung von Möglichkeiten zur Ortsveränderung, was dazu führen kann, dass Menschen sich ausgeschlossen fühlen.«⁸³

78 Umweltreport DDR, S. 52.

79 Heiner Monheim, 125 Jahre Autopolitik – ein kurze Schadensbilanz, in: Candeias, Mario, Globale Ökonomie des Autos, VSA 2011, S. 125.

80 In vielen Städten wie z.B. Köln wurden die letzten Stadtviertel, die den Krieg überstanden hatten, dem Straßenbau für die autogerechte Stadt geopfert, in Berlin sollte eine Schneise quer durch SO36 geschlagen werden, was Proteste verhinderten.

81 Der ADAC setzte in allen Großstädten der BRD die Halbierung der Breite der Fußwege durch, um den Platz an die Auto-Straße abzugeben, außer in Westberlin. In der DDR wurden nur sehr selten Fußwege verkleinert, und der Prenzlauer Berg hat wahrscheinlich die breitesten Schinkelschen Fußwege im Land. Vgl. Monheim, S. 126.

82 Vgl. zum Fahrscheinpreis, statistisches Jahrbuch der deutschen demokratischen Republik, 1990.

83 <https://www.vcd.org/artikel/mehr-oder-weniger-mobilitaet-warum-die-oekologische-verkehrswende-auch-gegen-mobilitaetsarmut-hilft>.

1992 wurden in Erfurt die Trampreise erhöht auf 60 West-Pfennig, was damals noch für einen kleinen Aufschrei reichte, heute werden ohne Skandal auch in Kleinstädten über zwei Euro, das heißt vier Westmark, genommen.⁸⁴ Der MÖV der DDR war hingegen selbst im Verhältnis zum niedrigsten Einkommen fast kostenlos. Heute ist eine Monatskarte für viele niedrige Einkommen eine große Belastung oder schlichtweg unerschwinglich, was im verbreiteten Freifahren seine logische Konsequenz findet. Selbst internationale Bahnreisen waren für *jedes* Arbeiter*innen-Einkommen samt Kindern erschwinglich. Der Kilometer Fernzug kostete acht Pfennig, sodass Berlin – Leipzig z.B. 16 Mark gekostet hätte statt heute 48 Euro. Bei einem Monatseinkommen um die 1000 Mark und fast kostenloser Miete war das kein großer Posten im Budget.⁸⁵ Vielleicht mit der Ausnahme Portugals ist heute der Fernverkehr für mittlere und gehobene Einkommen vorbehalten. Für viele Familien ist die Bahn unerreichbar und das Auto keine Freiheit, sondern ein finanzieller Zwang ohne Alternative.

Nach dem ersten Wiederaufbau nach ungefähr zwei Jahrzehnten waren extreme Mobilitätsarmut, Wohnungslosigkeit, Prostitution und extreme Altersarmut so gut wie verschwunden.⁸⁶ Heute sind bis zu ein Drittel der Insassen im Gefängnis Berlin Plötzensee wegen Fahrens ohne Fahrschein inhaftiert. Wegen der Unterschlagung von 2 Euro und 60 Cent sitzen Hunderte im Gefängnis – ein Skandal, dessen ausbleibende Skandalisierung auf die Normalisierung von Klassengegensätzen verweist.⁸⁷ Wie viele müssten im Gefängnis sitzen, wenn Steuerhinterziehung ab 2,60 aufwärts derart gehandelt würde?

84 Winfried Wolf, S. 465.

85 Vgl. auch das statistische Jahrbuch, in dem Transportkosten für die Haushaltseinkommen marginal sind.

86 Vgl. Ghodsee. Falls es Obdachlosigkeit gab, war sie nicht zu sehen und sehr selten. Selbst wer obdachlos sein wollte, wurde zumindest in den 1970er und 1980er Jahren in eine Plattenbau-Wohnung verfrachtet. Selbst wer aus dem Gefängnis kam, erhielt eine Wohnung zugewiesen. Besetzungen von leerstehenden Altbauten waren mehr oder weniger legal oder wurden geduldet. Zwangsräumungen gab es nicht. In den Nachkriegsjahren war die Wohnungslage allerdings noch prekärer. Einen ökonomischen Zwang zur Prostitution gab es nicht, da selbst geschiedenen Müttern keine absolute Armut drohte. Hunger gab es auch nicht, da Nahrung und insbesondere Brot subventioniert war. Ein negativer Effekt war, das viel Brot weggeworfen wurde. Senior*innen hatten im statistischen Mittel je nach Umrechnungskurs weniger Geld zur Verfügung als im Westen, aber eine extreme Armut mit ungeheizter Wohnung, Zwangsräumung, Obdachlosigkeit und Flaschensammeln wie in Berlin heute unübersehbar, gab es nicht, auch wenn das für viele heute nicht vorstellbar ist. Auf Mobilitätsarmut geht der Haupttext noch ein. Mit Blick auf den Ost-West-Vergleich ist anzumerken, dass die verschiedenen Aspekte von extremer Armut in der alten BRD wesentlich seltener und weniger schlimm waren als heute. Dass eine Aufzählung der sozialen Sicherheiten der DDR heute zwangsläufig wie Reklame klingt, hat viel mit dem Abbau dieser Sicherheiten in der neuen BRD seit 1990 zu tun. Der Abstand wird immer größer, und was einst als »normal« galt wirkt heute fast utopisch, zum Beispiel die Abwesenheit von Wohnungslosigkeit.

87 <https://www.tagesspiegel.de/berlin/strafen-jeder-dritte-in-ploetzensee-sitzt-wegen-schwarzfahrens/1396434.html>.

Versteckte NS-Kontinuitäten

Das »Nationalkomitee freies Deutschland«⁸⁸ suchte noch im Exil, während des Krieges, nach »Quellen des Nationalstolzes«, die nicht zum Faschismus führen würden, und fand sie im »Klassizismus«, der laut Moskauer Lesart für den Sozialismus geeignet sei. Unter Walter Ulbricht wurde daraus der Wunsch nach einer »nationalen Bauform« und dem offiziellen Motto »national in der Form, demokratisch im Inhalt.« Die »originalgetreue Wiederherstellung in klassischer Bauweise« bedeutete für einige Autobahnbrücken die Wiederherstellung der NS-Architektur, teils durch NS-Architekten.^{89, 90} Um die Entnazifizierung der Sprache hatte sich Viktor Klemperer verdient gemacht, und dies wurde weitgehend ernst genommen.⁹¹ Jedoch im Bereich von Architektur, Ästhetik oder gar Mobilität gab es kein Äquivalent.

Wo es nicht zur Rekonstruktion der Nazi-Brücken kam, dann ausschließlich wegen knapper Mittel, worüber zu jammern ehemalige Nazi-Architekten (in der DDR) schamlos genug waren.⁹² Teilweise wurde selbst die NS-Tradition fortgesetzt, Beton mit lokalem Naturstein zu verblenden.⁹³ Eine solche Brücke über die Saale bei Jena wurde von ihren Erbauern gepriesen als »schönste Brücke der DDR [...] In ihrer edlen Form gleicht sie einer Römerbrücke; sie ist aber größer in den Feldweiten.«⁹⁴ Die historischen Hintergründe wurden anonymisiert und im hier zitierten Loblied ausgeblendet,⁹⁵ gleichwohl dürfte jedem* jeder Architekturkenner* in klar gewesen sein, welcher »Klassizismus« da rekonstruiert wurde.⁹⁶

Wie in anderen Bereichen wie den jungen Pionieren, dem Fahnenappell, den NVA-Uniformen, dem Stechschritt, dem Salutieren in der Schule und der Reichsbahn waren militaristische Formen teilweise erhalten. Gleichwohl viele vor dem NS existiert hatten, waren sie doch unzweifelhaft von ihm schwer belastet. Man glaubte jedoch, die Formen unbeschwert vom alten Inhalt fortführen zu können. In dem Sinne wurde aus der »Straße des Führers« »unsere Autobahn«.⁹⁷

Die Kontinuitäten beim Personal waren wesentlich kleiner als im Westen, aber es gab sie. Der NSDAP-Karrierist Johannes Nadoll aus der Organisation Todt und dem

88 Das NFD war eine kleine Gruppe von deutschen Kommunist*innen, die rechtzeitig in die Sowjetunion geflohen waren und dort in Radiosendungen die deutschen Soldaten zum Kapitulieren zu bewegen versuchte und zudem versuchten, die Grundlagen für ein anti- bzw. postfaschistisches Deutschland zu legen.

89 Doßmann, S. 106.

90 Doßmann, S. 110.

91 Vgl. Klemperer, Viktor, *Lingua Tertii Imperii – LTI – Sprache des dritten Reichs*.

92 So am Berliner Ring mit den Brücken von Wilhelm Tischer und Friedrich Tamms. Vgl. Doßmann, S. 111.

93 An der A9 südlich Berlins im Fläming und an der Elbbrücke bei Hohenwarthe, die Brücke über die Striegis und die Göschwitzer Saalebrücke bei Jena. Doßmann, S. 112ff.

94 Fachzeitschrift *Das Straßenwesen* 1961, In: Doßmann S. 113.

95 Vgl. Doßmann, S. 114.

96 Die erste Brücke in gleicher Bauweise wurde 1938 fertig gestellt und ahmte die Engelsbrücke in Rom nach. Sie war eines der häufigsten propagandistischen Fotomotive der Autobahnkunst im NS. Vgl. Doßmann, S. 114 und Schütz 1984, S. 97.

97 Überschrift in der Festschrift in *Das Straßenwesen*, in Doßmann, S. 114.

Autobahnbau Berlin – Stettin war in leitenden Positionen, jedoch nicht an der Spitze tätig, wo man jüngere und somit weniger belastete Architekten vorzog.⁹⁸ Meist wurden Ex-NSDAP'ler in der zweiten Reihe »versteckt«. Der NS-Auto-Diskurs blieb jedoch mit seinen Begriffen vom »Großverkehrsraum« und den »schwingenden Kurven« durchweg erhalten.⁹⁹ Das ist freilich homöopathisch verglichen zum Lob des NS im westdeutschen Automobilismus (vgl. Kapitel 12). Ob Ingenieure wegen der Sklavenarbeit in der Kriegszeit vor Gericht gestellt wurden, ist in der wissenschaftlichen Literatur nicht erwähnt.

Ein eigenes Kapitel wäre der Vorsitzende des allgemeinen deutschen Motorsportverbandes der DDR wert, Manfred von Brauchitsch. Obwohl er in hoher Position unter Hitler diente und frühes Mitglied der Freikorps-Brigade Ehrhardt und somit ein tätiger Feind des Sozialismus, der Arbeiterbewegung und der Weimarer Republik gewesen ist, erhielt er 1955 von der DDR Asyl, als er sich einem Gerichtsprozess in München entzog. Zwei Jahre später wurde er Präsident des Automobilclubs und blieb bis zum Ende wohlgeleiteten es bis zum Ruhestand.¹⁰⁰ Die Genugtuung, einem Flüchtling aus dem Westen Asyl zu gewähren, scheint das Politbüro korrumpiert zu haben.

Energiekrise

Das Auto, der Autobahnbau und damit die Pfadabhängigkeit in Richtung Automobilismus hat der DDR geschadet. Für den damit verbunden stark steigenden Verbrauch an Benzin musste sie immer größere Mengen Erdöls aus der Sowjetunion importieren und sich dafür zusehends verbiegen. Erdöl machte ab den 1970er Jahren den mit Abstand größten Posten ihrer Ausgaben für den gesamten Import aus.¹⁰¹ Obendrein erhöhte die Sowjetunion ihre Preise ab 1975 auf (steigendes) Weltmarktniveau und ab 1983 sogar noch 10 Prozent darüber.¹⁰² In den 1980er Jahren musste die DDR ihren weiterhin steigenden Bedarf mit harten US-Dollar bezahlen.¹⁰³ Schon ganz zu Beginn der Massenproduktion von Autos 1961 musste Ulbricht Bettelbriefe um mehr Erdöl nach Moskau

98 Z.B. Rolf Nässer, Doßmann, S. 155f.

99 Doßmann, S. 191 – 201.

100 Uwe Day, S. 256. Nicht zu verwechseln mit Walther von Brauchitsch, dem Oberbefehlshaber des Heeres, ein Verwandter von Manfred von Brauchitsch.

101 »Von 260 Mrd. Mark Valutagegenwert Importe im Zeitraum von 1975 bis 1985 waren allein 154 Mrd./VGM Preissteigerungen für Erdöl und Erdgas. Die DDR musste diese Aufwendungen mit Lieferungen im Rahmen ihrer traditionellen Exportstruktur bezahlen.« In: Siegfried Wenzel, »Plan und Wirklichkeit«, Scripta Mercaturae Verlag 1998, S. 104 u. 87, In: Mai, Karl, Für eine objektive Aufarbeitung der DDR-Geschichte: War die DDR bankrott und total marode? – Fiktion und Wirklichkeit 1989, Flugschrift im Eigenverlag, 2006, S. 12.

102 Erdöl und Erdgas im RGW-Intrablockhandel, in: DIW-Wochenberichte 50 (1983) 51–52, S. 625–632, S. 630, In: Andreas Reichel, Zur Rohstoffbasis der DDR und den Einfuhren sowjetischen Erdöls, In: <https://offen-siv.kommunistische-geschichte.de/zur-rohstoffbasis-der-ddr-und-den-einfuhren-sowjetischen-erdoels/#122>.

103 Realiter steigerte die DDR ihren Import von Ende der 1970er Jahre bis Ende der 1980er von 19 auf 20 Millionen Tonnen jährlich. Offiziell wurde aber nur die ab 1982 verminderte Menge von 17 Millionen Tonnen importiert. Die Differenz zu 20 Millionen wurde mit ca. 600 Millionen US-Dollar

schicken.¹⁰⁴ Er selbst fand es »sehr unangenehm, daß wir uns alljährlich mit solchen Bitten um Hilfe an das Präsidium des ZK der KPdSU wenden.«¹⁰⁵ Später schickte er dann seine Minister vor, um sich von Ministern aus Moskau demütigen zu lassen.¹⁰⁶ Gleichwohl lieferte die Sowjetunion von Ende der 1960er Jahre bis Anfang der 1980er stetig steigende Ölmengen gegen Industrieimporte aus der DDR zu Bedingungen, die Moskau im RGW (Raum Gemeinsamen Wirtschaftens) letztlich selbst festlegen konnte. So waren die Trabis und alle PKW fast vollständig abhängig von einem einzigen Öllieferanten. Die von der DDR mitgebaute (und das heißt mitfinanzierte) Pipeline »Freundschaft« brachte das Öl aus Sibirien zu den Raffinerien in Schwedt bei Frankfurt und Leuna bei Halle.

Das Land lieferte im Gegenzug Maschinen, Eisenbahnwaggons, Chemierzeugnisse und in der damaligen Zeit Hochtechnologie wie die ersten Personalcomputer (Nachbauten von IBM), LKW, in geringem Umfang Waffen und langlebige Robotron-Drucker.¹⁰⁷ Ab 1977 jedoch stagnierte das Niveau bei 19 Millionen Tonnen Rohöl, und in den 1980er Jahren bei 20 Millionen, wovon ab 1982 drei Millionen zu Weltmarktpreisen in US-Dollar bezahlt werden mussten. Um die einzunehmen, wurde Müll aus Westberlin übernommen, Motorräder im Quelle-Katalog verkauft, Halberstädter Würstchen und Praktika-Kameras exportiert und in größerem Umfang LKW und leichte Waffen vor allem an den Irak geliefert.¹⁰⁸

von Schalck-Golodkowski jenseits des offiziellen Haushalts beglichen. Die 17 Millionen offiziellen Tonnen wurden offiziell in Transferrubel beglichen.

Vgl. Erdöl und Erdgas im RGW-Intrablokhandel, a. a. O., S. 627; A. K. Fischer: Sowjetische Erdölwirtschaft in schwerer Krise, in: Osteuropa-Wirtschaft 26 (1991) 2, S. 106-117, S. 114 und Gespräch mit Dr. Günter Mittag vom 10.12.1993, in: T. Pirker et al.: Der Plan als Befehl und Fiktion. Wirtschaftsführung in der DDR. Gespräche und Analysen (Opladen 1995), S. 19-31, S. 26 und H. G. Schröter: Ölkrisen und Reaktionen in der chemischen Industrie beider deutscher Staaten. Ein Beitrag zur Erklärung wirtschaftlicher Leistungsdifferenzen, in: J. Bähr/D. Petzina (Hg.): Innovationsverhalten und Entscheidungsstrukturen. Vergleichende Studien zur wirtschaftlichen Entwicklung im geteilten Deutschland 1945–1990 (Berlin 1996), S. 109-138, S. 123, alle in: Reichel.

104 Schreiben W. Ulbrichts an N. S. Chruschtschow vom 4. August 1961 und Brief W. Ulbrichts an N. S. Chruschtschow vom 19. Januar 1961, In: Reichel.

105 H. Mehringer (Hg.): Von der SBZ zur DDR. Studien zum Herrschaftssystem in der Sowjetischen Besatzungszone und in der Deutschen Demokratischen Republik (München 1995), S. 242-254, S. 252. In: Reichel.

106 »Doch umgekehrt ließ auch die Sowjetunion auf verschiedene Weise durchblicken, was sie davon hielt. Eine abschlägige Antwort erhielt z.B. der Minister für Chemische Industrie, Günther Wyschofsky, als ihm auf der Leipziger Frühjahrmesse im März 1964 ein hochrangiger sowjetischer Besucher erklärte, daß die DDR Verständnis dafür aufbringen müsse, daß die Sowjetunion einen Teil ihres Erdöls an kapitalistische Staaten verkaufe, auch wenn die DDR dadurch Einbußen hinnehmen müsse. Die Einwände Wyschofskys hatte er kurzerhand mit einer Handbewegung weggeschickt.« R. Karlsch/R. G. Stokes: »Faktor Öl«. Die Mineralölwirtschaft in Deutschland 1859–1974 (München 2003), S. 337, In: Reichel.

107 Ich selbst konnte einmal einen solchen Drucker in der Ukraine in einem Fahrkartenschalter der Bahn bestaunen. Leider sträubte er sich just in dem Moment aus falscher Bescheidenheit. Er schien aber doch nach rund 20 Jahren noch im täglichen Einsatz zu sein – und ist im Gegensatz zu seinen heutigen Verwandten reparabel.

108 Im Gegensatz zur staatsoffiziellen Unterstützung der Befreiungskrieg in Vietnam, Nicaragua oder Mosambik galt der Irak-Iran-Krieg nicht als gerechter Befreiungskrieg. Die Unterstützung war da-

Um Energie zu sparen, wurde 1980 die einzige Inlandsfluglinie eingestellt, als die BRD gerade erst mit der Flug-Expansion begann und kräftig im Verbrauch arabischen Erdöls expandierte.¹⁰⁹ Warum es nicht gelang, wie von Chruschtschow vorgeschlagen, Öl aus dem zeitweise sozialistischen Algerien zu kaufen, ist nicht bekannt.¹¹⁰

Tabelle 15: Jährliche Autoproduktion der DDR¹¹¹

	jährliche Auto-Produktion
1950	7000
1955	22.000
1960	64.000
1965	103.000
1970	127.000
1975	160.000
1980	177.000
1985	210.000
1989	217.000

Da sich von 1977 bis 1989 die Zahl der Autos mehr als verdoppelte, war Benzinknappheit die logische Folge. Ein Ausweg sollte die »tiefe Spaltung« sein, verbunden mit der Substitution durch Kohle. Es gelang mit großem technischem Aufwand, das Erdöl so zu verarbeiten, dass der gewonnene Benzin- und Dieselanteil gegenüber dem Heizölanteil von anfangs 50 Prozent deutlich erhöht werden konnte. Um das so verknappte Heizöl

her zum einen geheim, und zum zweiten weniger eine Hilfe für einen Verbündeten als ein Geschäft mit einem Verbündeten des US-Imperialismus.

109 Umweltreport DDR, S. 52. Pax Americana = der amerikanische Frieden (ironische Bezeichnung für den Raum des kapitalistischen Blocks während des kalten Krieges unter Führung der USA).

110 Chruschtschow zu Ulbricht 1964 in Moskau: »Wir verstehen die DDR und die CSSR. Sie können sich nicht selbst versorgen. Einerseits sind wir bereit, unsere materiellen Hilfsquellen zu verbinden, aber andererseits sind sie beide doch industriell hoch entwickelte Länder. Sie können in Ägypten und Algerien kaufen. Warum müssen sie unbedingt bei uns kaufen? [...] Warum passen sie sich diesen Märkten nicht an? Sie zahlen uns doch auch. Zahlen sie also denen.« Zit. nach D. Kosthorst: »Sie sind ein Opfer unserer Propaganda.« Die letzten Gespräche Ulbrichts mit Chruschtschow 1964 in Moskau – Eine Dokumentation, in: Deutschland-Archiv 29 (1996) 6, S. 872-887, S. 880, In: ebd., S. 12.

Der Westen wird um die Schwierigkeiten gewusst haben und sich entsprechend bemüht, Algerien und anderen Ländern vom Ölverkauf an den Feind im Osten abzubringen. Tatsächlich bezog die DDR geringe Mengen aus dem Nahen Osten, jedoch nie in nennenswertem Umfang.

111 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249245/umfrage/automobilproduktion-in-der-ddr/>.

einzusparen, wurde wo immer möglich auf heimische Kohle gesetzt und eine, wie manche meinen, geplante Umstellung der Chemieindustrie vom sehr umweltschädlichen Karbid (aus Kohle) auf Öl abgesagt.¹¹²

ZK und Politbüro jedoch sahen ausschließlich ein Angebotsproblem und somit die Schuld allein bei der lieferunwilligen Sowjetunion.¹¹³ Eine kluge Planwirtschaft hätte die Nachfrageseite anpassen müssen. Das hätte bedeutet, ab Ende der 1970er Jahre die absolute Zahl der Autos stabil zu halten und den Neubau stark zu drosseln. Dass das zu erheblichem Neid und Ärger bei den auf ihr Auto Wartenden geführt hätte, ist offensichtlich. Aber die Kosten der verweigerten Realitätsanpassung waren noch viel größer: Die Tagebaue für Kohle fraßen sich immer tiefer in die Landschaft, die Luftverschmutzung der Karbid-Chemie im Raum Halle-Leipzig verdunkelte den Himmel und zerstörte die Gesundheit vieler Menschen, vor allem von Kindern, ebenso die Kohlekraftwerke in der Lausitz.¹¹⁴ Ganze Industrien mussten ab 1981 Strom sparen – was natürlich ökologisch löblich war, aber nicht so begründet wurde – mit dem Ziel, Kohlestrom zu sparen um dafür umso mehr Öl verbrauchen zu können.¹¹⁵

Das ganze Land geriet zusehends tiefer in eine Energiekrise, um die Knappheit nicht an die privaten Autofahrer weiterzugeben. Denen wurde ähnlich wie heute die bequeme Illusion gelassen, es gäbe keine Grenze des Wachstums und Autofahren sei billig. Die Alternative wäre eine stetige Steigerung des Benzinpreises gewesen, und der Weltmarktpreis hätte das Auto zu einem Luxus für den Einzelnen gemacht, statt für die Gesamtheit der Bevölkerung und die gesamte Volkswirtschaft.

Dieser Schritt war jedoch ideologisch versperrt. Honeckers Prämisse war es, den Privatkonsum um jeden Preis zu steigern.¹¹⁶ Nur aus diesem Denk-Gefängnis wird seine Verzweiflung (die sicher repräsentativ war für die Regierung) verständlich. In seinem Bettelbrief nach Moskau jammerte er, eine leichte Drosselung der Öllieferung würde »die Grundpfeiler der Existenz der Deutschen Demokratischen Republik untergraben«. ¹¹⁷ Freilich war die Prämisse, mit dem Westen ausgerechnet in dessen Königsdisziplin mithalten zu wollen, viel älter als Honeckers Regentschaft. Schon als Ulbricht vom VEB-Mercedes träumte, sorgten sich staatliche Stellen ein den 1950er Jahren »daß ein Teil der Bürger die vorbeifahrenden Autos aus dem Westen verherrlicht und das Vertrauen zu unserem Staat geschmälert wird.«¹¹⁸

112 Dies war einer der großen Beiträge zur Luftverschmutzung im Raum Halle – Leipzig in den 1980er Jahren. Laut Umweltreport DDR (1990) wies die Region die stärkste Luftverschmutzung des Landes – und wahrscheinlich Mitteleuropas – auf.

113 Vgl dazu die Quellen in: Reichel.

114 Ich selbst litt als Kind unter der Luftverschmutzung der Karbid-Industrie im Halle der 1980er Jahre. Die stärkste Häufung der Krankheiten aus den Lausitzer Schloten war jedoch im westlichen Polen zu verzeichnen. Der Westwind blies die Rauchwolken über die Oder.

115 Von 1981 bis 1985 wurde das Äquivalent von 82 Mio. t Kohle eingespart. Vgl. A. Bönisch/W. Heinrichs: Langfristige Sicherung der Energie- und Rohstoffbedarfs – ein lösbares globales Problem, in: *Wirtschaftswissenschaft* 35 (1987) 5, S. 641-661, S. 653, in: Reichel.

116 Insbesondere seit dem VII. Parteitag 1971.

117 Schreiben E. Honeckers an L. I. Breschnew vom 4. September 1981, in: ebd.

118 LAM und BDVP Magdeburg, über Schaulustige an der Tankstelle Möser, die eigens anreisen um westdeutsche Autos zu beschauen. In: Doßmann, S. 133.

Der kubanische Sozialismus hat bekanntlich einen viel tieferen Sturz des Ölimports ab 1990 überstanden, woran ersichtlich wird, wie sehr sich die DDR über den Konsumismus legitimierte und wie schwach ihre Legitimität jenseits dessen war. Paradoxe Weise war sie ein energiereiches Land mit dem seinerzeit größten Uranvorkommen der Welt – musste den Treibstoff für Bombe und Atomkraftwerke jedoch bis 1990 als Kriegsreparation, das heißt kostenlos, an die Sowjetunion abliefern.¹¹⁹ Die Koinzidenz von Energiekrise und Umschlagen von allgemeiner Zufriedenheit in Unzufriedenheit 1979/80 wäre eine eigene Untersuchung wert.

Automatische Massenmotorisierung?

Der Republik ist zu Gute zu halten, dass sich auch sonst kein Land auf der Welt in dieser Epoche dem Sog des Autos mit allen seinen Nachteilen entziehen konnte. In allen Industrienationen, auch im Realsozialismus, kam es zur »Massenmotorisierung« und Verdrängung des MÖV, des Fuß- und Radverkehrs. Winfried Wolf definiert als Rubikon dieser »Schlacht der Systeme« den Zeitpunkt, an dem die Anzahl aller privat gefahrenen Kilometer die der öffentlich gefahrenen übersteigt, also der MIV den MÖV überholt.¹²⁰ Das geschah in Italien, BRD und Belgien 1965 und 1975 in Österreich, um 1980 in Jugoslawien, Ungarn und DDR, in der ČSSR 1985.¹²¹

Im Gegensatz zum »Westen« nahm zugleich auch der MÖV zu, aber eben nicht als Alternative zum privaten Auto, sondern parallel dazu. Einen traurigen Beweis für die Folgen dieser Unterlegenheit im inner-sozialistischen Konkurrenzkampf lieferte die Bahn der DDR zu ihrem Ende. Der Zustand der Waggons kam immer mehr herunter, die Fernzüge fuhren wegen schlechter Brücken und Oberleitungen nur noch durchschnittlich 70 km/h, und die Pünktlichkeitsquote unterschritt 50 Prozent.¹²² Mit dem MIV und dem deutschen Hang zur Fetischisierung des Autos ließ sich das Land auf einen von vornherein verlorenen Wettkampf ein. Statt ein Mobilitätsregime gut einzurichten, wurden zwei davon schlecht betrieben. Einen patriotischen Gewinn für das Projekt des Sozialismus leistete der MIV nicht, während er im real existierenden Kapitalismus zu einer ideologischen Stütze wurde.

119 Die Wismut AG, die das Uran förderte, war bezeichnenderweise nicht wie üblich ein VEB (Volks-eigener Betrieb), sondern eine höchst exotische »deutsch-sowjetische Aktiengesellschaft«. Vgl. Mai.

120 Der Terminus »battle of the systems« kommt aus der Forschung um Energiesystem. Vgl. Thomas Hughes: *Networks of Power. Electrification in Western Society 1880–1930*, Baltimore 1983, S. 79.

121 Winfried Wolf, S. 201.

122 Studie der Hochschule für Verkehr in Dresden, in: Wolf, S. 205f.

Tabelle 16: Vergleich des Automobilismus anhand einiger Kennzahlen in DDR, BRD und UdSSR

	DDR	BRD (bis 1990)	UdSSR
Autobahnkilometer Neubau	437	6695	0
Ein doppelt so dichtes Autobahnnetz wie die andere Republik ¹²³	1949	1985	-
Narrativ »aber Hitler hat die Autobahn gebaut«	sehr selten, wenn dann gut versteckt	offen und häufig vorgetragen	-
Nationalstolz auf Autoindustrie	nein	ja	nein
Nationalstolz auf »unsere Autobahnen«	nein	ja	-
städtische Mobilitätsarmut	nein	ja	?
MIV > MÖV in gefahrenen Kilometern	~ 1980	~ 1965	?
$\frac{1}{2}$ der Bevölkerung mit privatem Auto	~ 1985	~ 1975	nie
Tempolimit	überall	innerorts kurz, Landstraße lange, Autobahn bis heute ohne	überall
Strafen für Autofahrende	hoch	Niedrig	?
relative Quote Verkehrstote	niedrig	hoch	?
Höchstgeschwindigkeit von Oberklassewagen in den 1980er Jahren	140 km/h (Lada), Westimporte deutlich mehr	260 km/h	140 km/h (Lada) jedoch ohne Straßen dafür.
Höchstgeschwindigkeit von Oberklassewagen in den 1960er Jahren	110 – 140 (Wartburg, EMW, P240)	110 – 140	110 – 120

123 Gemessen in Kilometern und im Verhältnis zur Fläche des Landes. 1985 hatte sich das Verhältnis umgekehrt, war das Netz an Autostraßen in der BRD doppelt so dicht wie das der DDR. Vgl. Hopf, R., Verkehrswesen, in: DDR-Handbuch, in: Umweltreport DDR, S. 52.

Jugendliche Selbstüberschätzung

Während die Westsektoren und die junge BRD vom Marshallplan profitierten, lieferte die viel kleinere DDR bis 1953 Uran, Stahl aus den Schienen und ganze Fabriken an die UdSSR als Kriegsentschädigung.¹²⁴ Es sprach wenig dafür, dass sie mit preiswertem und schier unerschöpflichem Erdöl beliefert werden würde wie der Westen. Spätestens mit der Ölkrise und der kräftigen Preiserhöhung 1975 hätte die Regierung die Notbremse ziehen müssen. Stattdessen spottete man über den Club of Rome und dessen Warnung vor den »Grenzen des Wachstums«.

Noch nicht einmal zur Nicht-Produktion von Motorrädern konnte sich die Republik entschließen. Die junge Schriftstellerin Christa Wolf war die einsame Cassandra.¹²⁵ Der Zeitpunkt von Wolfs Intervention Anfang der 1960er Jahre war der Wendepunkt. Die Republik hatte sich in die Pfadabhängigkeit Richtung Automobilismus begeben. Deren Grundlage war eine Reihe von Selbstüberschätzungen, zuallererst in das ewige Wachstum der Ölproduktion der Sowjetunion und deren Gutwilligkeit, es preiswert zu liefern. Doch auch die Fähigkeit der eigenen Industrie, dauerhaft Autos bauen zu können, die den »Westautos« ebenbürtig waren, wurde überschätzt. Und schließlich lag diesem Denken ein methodischer Fehler resultierend aus zwei falschen Prämissen zugrunde: dass die Mehrheit der Deutschen für den Sozialismus gewonnen werden, wenn sie nur genug Konsumgüter hätten, und dass das richtige Konsumgut das Auto wäre und die Mehrheit der Männer und deren Wunsch wichtiger seien als die Wünsche der Frauen.

Fremde Wunschmaschinen

Man war selten froh über die Annehmlichkeiten, die es gab: keine Ausbeutung am Arbeitsplatz und keine Angst vor Arbeitslosigkeit, keine Altersarmut, kostenlose Schulen und Hochschulen, keine staatliche Kriminalisierung von Schwangerschaftsabbrüchen und Homosexualität. §151 Verbot von homosexuellen Handlungen wurde 1968, §218 Verbot von Schwangerschaftsabbruch 1972 gestrichen. Viele beschwerten sich lieber über das, was sie nicht hatten: Auto, West-Reisen, Konsum-Flitter. Über die Abwesenheit vieler Nebenwirkungen des Autos freute sich niemand.¹²⁶

Diese Subjektivität hatte ihre politischen Gründe im »Marxismus-Leninismus« und dem Glauben an die Verheißung von moderner Technik, Industrie und Wachstum. Fragen nach Postwachstum, Ökologie oder gutem Leben mussten immer im Vordergrund, gegen den offiziellen wissenschaftlichen Sozialismus gestellt werden. Selbst

124 Bis 1953 zusammen im Wert von 14 Milliarden US-Dollar nach Preisbasis 1938. Laut Wenzel überstiegen die DDR-Reparationen den Marshallplan für die BRD in US-Dollar um den Faktor zwölf. Vgl. Siegfried Wenzel, Plan und Wirklichkeit, 1998, S. 4, in: Mai, S. 10.

125 Christa Wolf, Stadt der Engel: Oder the Overcoat of Dr. Freud, Suhrkamp, 2011, S. 115f.

126 Staus, zugeparkte Gehwege, volle Notaufnahmen, allgegenwärtiger Lärm, Flächenversiegelung, Enteignung für Straßenbau, überteuertester MÖV, Kinder-und-Alten-Unfreundlichkeit der Städte, automobile toxische Männlichkeit, Auto-Zeitschriften, SUV.

nach Tschernobyl galt die Atomkraft als wünschenswert. So etwas wie ein solidarisches Post-Wachstum war nicht denkbar.¹²⁷

Der Realsozialismus hatte keine Technologie- und Ökologiekritik, obwohl diese in Marx' Spätwerk bereits angelegt war.¹²⁸

Noch 1986 träumte ein Ingenieur von einer Autobahn für Mosambik: »fünfgeschos- sige DDR-Typen Neubaublocks, Markt, Basar, Geschäfte, Dienstleistungseinrichtungen [...] eine vierspurige Autobahn. Fast fünf km bis zum Sambesi soll sich die Zukunfts- stadt einmal erstrecken. 16.000 Einwohner. Vier Bauphasen bis zum Jahr 2000.«¹²⁹

Die Republik kehrte nicht zur Auto-Kritik der KPD der 1920er Jahre am »dandyhaf- ten Sport reicher Müßiggänger« zurück. Vom amerikanischen Fordismus übernahm die Sowjetunion die Wünsche und Ziele des Massenkonsums, und für die DDR war das identisch mit der Übernahme von Hitlers Versprechen des »Volkswagens«. So behielt Hitler leider Recht. Er hatte den Deutschen ihre Abneigung gegen das Auto als Mani- festation der Klassenherrschaft entschieden ausgetrieben.

So war das Auto sowohl eine geerbte als auch eine vom Westen permanent ange- feuerte Wunschmaschine. Und sie hatte das Politbüro und andere Genossinnen selbst infiziert. Einem Bertolt Brecht und Victor Klemperer mag es nachgesehen werden, dass sie von »ihren« Landsleuten etwas Abstand wollten. Aber dass selbst lokale SED-Gran- den Luxuswagen fuhren, anfangs die großen Tschaika und später importierte »Westwa- gen«, war nicht weniger als ein Verrat am Sozialismus – oder soziologisch ausgedrückt, ein Element der Klassengesellschaft, wo es doch keine mehr geben sollte. Welche Ant- wort an die Neidischen blieb dann noch, als dass bald alle ein Auto besitzen würden?

Im Film über die Ehrung Juri Gagarins anlässlich des ersten Weltraumfluges 1961 sehen wir Gagarin und Freunde an einem herrlichen Frühlingstag durch ein geschmücktes Moskau und jubelnde Menschen in riesigen Limousinen fahren.¹³⁰ Es ist schwer, sich dem zu entziehen. Die Zuschauerin möchte direkt selbst im Wagen sitzen und so glücklich sein. Ähnlich glückliche Gesichter einer Menschenmenge sehe ich nur auf den Fotos der Kubanerinnen und Kubaner nach ihrer Befreiung vom Kolo- nialismus, und sie waren durchaus froh, Che Guevara, Fidel Castro und Cienfuegos in stundenlangen Reden zu lauschen. Nur eine schnelle Durchfahrt im Auto wäre ihnen zu wenig gewesen.

Diese gelegentlichen Autokorsos der Staatschefs waren Teil der Wunschmaschine und nicht sehr geschickt vor der Auto-losen Bevölkerung. Als der eiserne Vorhang löch- rig wurde, fanden in den 1980er Jahren zunehmend auch »Westautos« den Weg in die DDR, der Golf I und teure Modelle von Citroen und Volvo konnten importiert werden.¹³¹

127 Der »Green Marxism« aus den USA der 1980er Jahre hat den Realsozialismus nicht erreicht.

128 Siehe dazu z.B. John Bellamy Foster oder James Rice zum Green Marxism.

129 Landolf Scherzer, Das Camp von Matundo, Verlag neues Leben Berlin 1986, S. 73.

130 Vgl. Piere Paolo Passolini, La Rabia, der Zorn.

131 Sicherlich waren viele Besitzerinnen Teil der Nomenklatura. Wer sein Geld leicht »schwarz« verdie- nen konnte wie Klempner, Elektriker oder Dachdecker, konnte bei einem Überangebot von Kauf- kraft und einem ständigen Mangel an Handwerkern auch in der DDR reich werden. Schwieriger war dann die Geldwäsche und die Erklärung, wo das Geld herkam. Insofern das gelang, stand dem Citroen nichts im Wege. (Und viele andere Dinge gab es nur mit guten Beziehungen und im Tausch, nicht jedoch für Geld, wie z.B. die sanierte Villa am Stadtrand) Mit Geld und Geschick gab es ei-

Gender Trouble

Die Parteien des Staatssozialismus, vielleicht die SED als erste, haben mit dem Auto ein trojanisches Pferd ins Projekt ihrer sozialistischen Moderne geholt. Mit dem Automobilismus setzte sie auf ein Projekt, das tief in der reaktionären Moderne verwurzelt war. Sie konnte das nicht erkennen, da ihrer Theorie nach das Auto nur ein weiteres harmloses Konsumobjekt sei. Oder anders gesagt: Wenn der Staat als Fahrrad erscheint, auf das sich die bessere Regierung einfach schwingt und in eine andere Richtung steuert als zuvor, wie Rosa Luxemburg spottete, dann erscheint natürlich auch ein Auto als bescheidenes technisches Artefakt, das »man« beherrscht und von dem »man« so wenig beherrscht wird wie die bessere Regierung von der schlechten Form des vermeintlich regierten Staates. Dieser vulgär-materialistischen Theorie nach, konnte der Realsozialismus den Automobilismus nicht verstehen, und sah immer nur das einzelne, beherrschbare Konsumobjekt. So unterschätzt, konnte und musste das Auto sich zum trojanischen Pferd wandeln, zum Ismus werden, ohne richtig verstanden zu sein. Dabei war es ein Danaergeschenk nicht weniger als die geerbte Reichsautobahn. Im Auto verbargen sich unerkannte Gefahren: Maskulinismus, Individualismus, »Volksgemeinschaft« und ein Nationalismus für die ewig stärkere Auto-Nation auf der anderen Seite des Eisernen Vorhangs.

Es wäre gleichwohl falsch, zu behaupten, die SED hätte die Moderne des NS einfach fortgesetzt. Aber im Nachhinein ist zu konstatieren, dass der Bruch zu schwach ausfiel. Dass es zu einer gewissen Kontinuität der reaktionären Moderne kommen würde, war schon im Namen der SED angelegt. Wer die Einheit bedingungslos über den nötigen Konflikt auch mit den »post-faschistischen Hypotheken« der Mehrheit der Bevölkerung stellte, konnte nicht anders, als am Ende schlechte Kompromisse zu machen.¹³² Die SED ist diesen Bedürfnissen im Ästhetischen und Subjektiven zu weit entgegengekommen, in der falschen Annahme, diese Kontinuitäten seien weniger machtvoll als die materiellen und personellen. Und freilich hätte sie eigene Kontinuitäten und die ihrer Mitglieder erst einmal in den Bereich des Möglichen stellen und dann kritisieren müssen, statt sich a priori als unzweifelhaften Hort des Antifaschismus zu definieren. Ein guter Schritt in dieser Richtung war die von der Mehrheit der Besucher*innen (67 %) verschmähte »erste deutsche Kunstausstellung« mit abstrakter Kunst 1946 in Dresden.¹³³ Richtig wäre es gewesen, die Mehrheitsbevölkerung – ähnlich wie später in der BRD – mit immer weiteren Ausstellungen in ihrem ästhetischen post-Faschismus zu verunsichern. Stattdessen kam das Kunstprogramm des Bitterfelder Weges dem Geschmack der Mehrheit weit entgegen, ganz so, als wäre diese Mehrheit nicht von BDM und Wehrmacht so-

nen legalen Markt für Gebrauchtwagen. Ein Automechaniker aus Thüringen erfüllte sich sogar den Traum vom Porsche 911. Vgl. Doßmann.

132 Zur post-faschistischen Hypothek vgl. Konrad Jarausch, *Die Umkehr: Deutsche Wandlungen 1945–1995*, München 2004, in: Gieseke.

133 »Gute gab die höchst interessante Statistik eines Fragebogens. Von 73.000 Besuchern haben 65 % die Ausstellung abgelehnt, abgesehen von 2 %, die sie angepöbeln haben. Die meiste Zustimmung gab es auf weiblicher Seite, bei Hausfrauen und jungen Mädchen. Expressionismus und abstrakte Malerei sind durchweg unbeliebt.« Tagebuch, 27.10.46, vgl. Klemperer, S. 317.

zialisiert worden. So mutete die SED »ihrer« Bevölkerung in vielen Lebensbereichen ästhetisch weniger einen Neuanfang zu als die BRD.

Der Wunsch nach dem Auto war überwiegend einer von privilegierten Männern, denn die allermeisten Menschen hatten wie in der Zeit vor Hitler dringendere Sorgen. Der Wunsch nach dem Neubau von Autobahnen war, soweit bekannt, ein ausschließlich männlicher. Hingegen war der minoritäre Zuspruch von 33 Prozent der Besucher zur Dresdner Ausstellung einer von überwiegend jungen Frauen. Hier wäre eine Keimzelle gewesen für eine Überwindung der »deutschen Moderne«.

Frauen jedoch schrieben keine Artikel in der Staatszeitung Neues Deutschland, in denen sie die Regierung unter Druck setzten, indem sie ihren Konsum-Standard mit der von Frauen im Westen verglichen. Zur Chile-Solidaritäts-Tombola wurde keine private Annehmlichkeit für Frauen verlost wie z.B. die Befreiung von der ihnen größtenteils zugemuteten Hausarbeit, sondern eben ein Oberklassewagen, ein ausgesprochen männliches Konsumobjekt.¹³⁴ (Ich unterstelle hier, dass Frauen andere Wünsche hatten, als den Neid der Nachbar*innen mit einem großen Auto zu erregen.)

Dass es vonseiten verschiedener Ministerien und aus dem Politbüro wiederholte Versuche gab, die Massenproduktion und den Autobahnbau zu torpedieren, wird nicht durch Reflexion der Folgen des Automobilmus, sondern wegen der Konkurrenz um knappe Mittel motiviert gewesen sein. Die Wünschbarkeit wurde, soweit bekannt, nur von Christa Wolf in Frage gestellt. Ein Kunstprojekt wie »Frauto«, das sich über das Auto und seine Fetischisierung von und für heterosexuelle Männer lustig gemacht hat, gab es in der DDR nicht und konnte es ihrem Kunstverständnis nach nicht geben.¹³⁵ Eine ironisch-satirische Dekonstruktion ihrer männlichen Fahrer, ihrer Sexualität und automobilen Wünsche wäre sicherlich ein heilsamer Skandal gewesen.

Das deutsch-deutsche Männer-Duell

Wo der Angriff auf den Automobilmus ausblieb, ging er selbst zum Angriff über. So z.B. in der Konstruktion des Autos als Mittel für das männliche Duell. Das Deutsche Duell auf Leben und Tod – traditionell mit Degen oder Pistole – wird von George Mosse als Urform zur Stabilisierung verunsicherter Männlichkeit analysiert. Es war freilich in vielen Nationen zu Hause, aber nirgends so präsent wie in Deutschland. Noch 1926 akzeptierte das letzte jüdische Mitglied einer Burschenschaft ein Duell auf Leben und Tod, um die Ehre aller Juden zu verteidigen.¹³⁶ (Noch 1999 holte sich der Verteidigungsminister Joseph Fischer innere Erbauung beim metaphysischen Lobredner dieses Duells, dem faschistischen Romancier Ernst Jünger: »Jetzt werden sie [Bündnis 90/Grüne] gehärtet oder zu Asche verbrannt.«¹³⁷ Es scheint geholfen zu haben, Fischer überzeugte die Mehrheit der »Grünen« für die völkerrechtswidrige Bombardierung Serbiens.)

134 In der Zeitung Freiheit im Bezirk Halle, 1976.

135 Vgl. Hugo Schuhmacher, Frauto. Siebdrucke, Ausstellung in der BRD, 1970.

136 Mosse, S. 34.

137 »Die Grünen wollen regieren, sagt Fischer auf seine düstere Art. »Jetzt werden sie gehärtet oder zu Asche verbrannt.« In: Der Spiegel, 12.4. 1999. Vgl. Jutta Ditfurth, Krieg Atom Armut – die Grünen, was sie reden – was sie tun, Rotbuch Verlag Berlin 2011, S. 135. Ditfurth beschreibt Fischer als Anhänger Ernst Jüngers, der Satz war kein Ausrutscher.

Im Auto freilich ist das Duell wesentlich alltäglicher und im Allgemeinen weder völkerrechtswidrig noch tödlich. Dass es gar nicht tödlich ist, lässt sich hingegen nicht sagen, denn die wirkliche Zahl der Unfälle mit Todesfolgen aus Autorennen ist eine unbekannte Dunkelziffer. Das Autorennen war seit dem »Motorsport« der 1920er Jahre die modernisierte Fortsetzung des Duells und ist es bis heute geblieben. Die illegalen Autorennen in Innenstädten sind nur seine neueste Metamorphose. Deutlich wird der Übergang in einem von vielen Autofilmen: »Kampf« von 1932. Der später in die DDR geflüchtete Manfred von Brauchitsch wird verfolgt von seinem Widersacher. Das Filmplakat lässt keine Zweifel am potentiell tödlichen Charakter dieses Duells, zumal Autorennen in der Zeit noch relativ mehr Todesopfer forderten als heute. In der automobilen Form des Deutschen Duells war eine starke Anziehungskraft, die die DDR glaubte, für sich nutzen zu können.

Tabelle 17: Autoquote nach Größe der Haushalte an der Anzahl ihrer Mitglieder gemessen, DDR 1988

Autobesitz nach Haushaltsgröße, 1988, Quelle: statistisches Jahrbuch	
Haushaltsgröße	Autobesitz in Prozent
1	21
2	51
3	63
4	69
5 und mehr	58

Abb. 85: Manfred von Brauchitsch 1932 im Film für Mercedes/Daimler Benz »Kampf« als Auto-Held im Auto-Duell; Elite Films Genf 1932.



Die für den »kleinen Mann« erreichbare Form war und ist die öffentliche Straße, und natürlich die Autobahn. 1956 druckte das »Neue Deutschland« einen Erfahrungsbericht von der westdeutschen Autobahn, der beweisen sollte, dass die eigenen Autos schneller fahren als die von drüben und der ostdeutsche Mann seine Männlichkeit im Zweikampf beweisen konnte:

»Dort, wo wir auf die Route von Hamburg nach Frankfurt stoßen, müssen wir wohl plötzlich zwischen lauter Weltmeister geraten sein. Das jagt und zischt und brummt aneinander vorüber, als müsse jeder Fahrer noch heute Abend in Monte Carlo melden. [...] Wir weichen auf die Überholspur aus. AH 766516, der schwarze Opel Olympia Rekord wird 110 Stundenkilometer fahren. Wir brauchen gerade 115 km/h um ihn in wenigen Sekunden hinter uns zu lassen. [...] Wir überholten dabei; ohne selbst ein einziges Mal überholt zu werden, insgesamt 35 Wagen; in jeder Minute also einen.«¹³⁸

Wahrscheinlich war der Artikel eine Anerkennung für den neuen P240, Ulbrichts Mercedes-Äquivalent mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit dem Lob in der Staatszeitung wurde nicht nur das Auto, sondern diese Art von Maskulinismus anerkannt und somit der automobiler Maskulinismus aus der Nazi-Zeit fortgesetzt. Zeitungsartikel, die Werbung machen fürs Rasen und Gewinnen von Zweikämpfen auf öffentlichen Straßen gab es in der Weimarer Republik nicht. Im Dritten Reich gab es sie nur in versteckter Form, offiziell sollte materialsparend gefahren werden. So plump und offensichtlich warb kein NS-Artikel für Duelle auf einer Reichsautobahn. Die DDR schloss hier an den NS-Topos vom solitären Geschwindigkeitsrekord auf der Autobahn an und verschmolz ihn mit dem Duell im Rennsport. Als dritte Zutat kam das »Volkswagenversprechen« hinzu, dass dieses Erlebnis nun erreichbar sei für jede und jeden, denn dieser Wagen war theoretisch allgemein käuflich zu erwerben. Was die Zeitung nicht schrieb, aber jeder wusste, war, dass das Auto sowohl viel zu teuer als auch ohne die richtigen Beziehungen unerreichbar blieb. Diese Art von Artikeln scheinen dann nicht mehr oft gedruckt worden zu sein. Spätestens als der Trabant 1960 den P240 ablöste, war an siegreiche Auto-Duelle auf Bundesautobahnen nicht mehr zu denken. Mit dem Zweitaktmotor hat das Land sich vom inner-deutschen Auto-Duell verabschiedet.

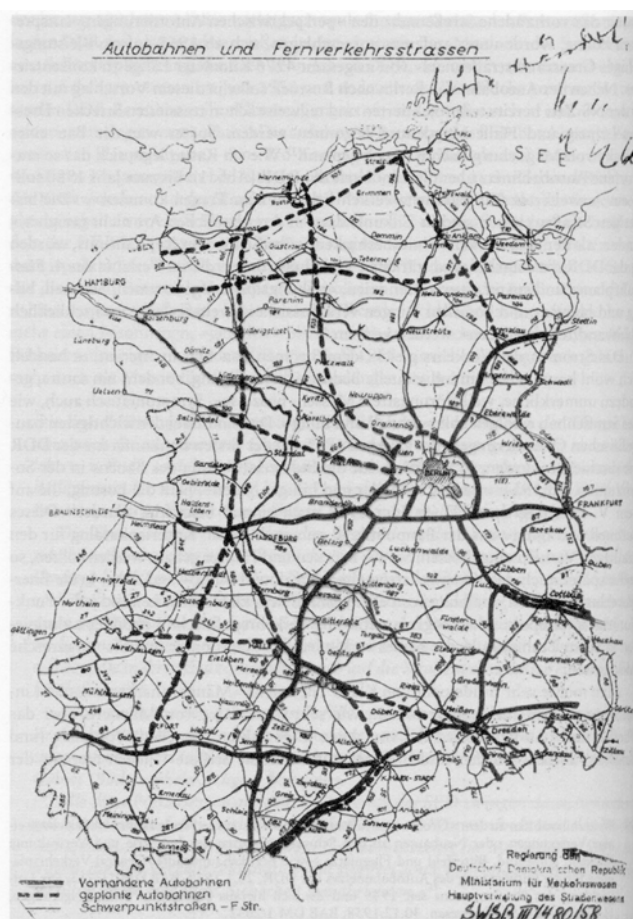
Es mag uns heute lächerlich erscheinen, aber selbst der kleine und schwach motorisierte »Trabi« wurde derart beworben. Sein wahrscheinlich erster Werbefilm zeigt ihn als friedlichen zivilisierten Kleinwagen. Natürlich wird es auf dem ersten Foto vom Familienvater gelenkt, die Frau auf dem Beifahrersitz, das Kind hinten. Dafür sehen wir viele Minuten lang in der Fabrik viele Frauen, die ihn montieren.¹³⁹ Wir sehen dann die technischen Spezifikationen und er wird angepriesen als komfortabel und praktisch. Soweit wirkt der Film nicht wie eine Fortsetzung des NS-Narrativs vom kriegerischen »Ritter der Motorisierung«. Doch zu seinem Ende nimmt der Film eine jähe Wendung, plötzlich fährt unser kleiner zivilisierter Trabi als Rennwagen über eine Staubpiste abseits der Straße, als gelte es nicht mehr zu sparen und ihn sorgsam zu pflegen, sondern um Sieg oder Niederlage im Kampf. Auf Feldwegen muss er sich plötzlich jenseits der

138 Neues Deutschland am 12. Februar 1956. In: Doßmann, S. 134.

139 VEB Sachsenring/Gerhard Jentsch, Werbefilm für den ersten Trabant P50, 7 Minuten, Zwickau 1959.

Zivilisation bewähren, und die Bilder mussten die Zuschauer*innen 1959 an Wochenschau-Aufnahmen von Nazi-Autos auf staubigen sowjetischen Straßen denken lassen. Zu sehen sind nun nicht ein, sondern zwei Wagen, womit abermals ein Duell inszeniert wird. Da der Trabbi mit 110 Spitze zu langsam war für ein Rennen auf der Autobahn, blieb hier nur die off-road-Variante als Ausweg. Doch dass es überhaupt ein Bedürfnis gab, ein so graziles und kleines Auto im Duell zu zeigen, ist abermals Indiz für das Fortbestehen älterer Traditionen.

Abb. 86: Karte der Autobahnen der DDR mit geplanten Neubaustrecken; Ministerium für Verkehrswesen/Hauptverwaltung des Straßenwesens der DDR, Berlin 1958/heute: Bundesarchiv.



Maskulinismus als Legitimationsressource

Die SED meinte, nicht auf den Maskulinismus der überwiegend männlich angesprochenen Arbeiterklasse verzichten zu können und natürlich waren ihre männlichen Mitglieder selbst davon betroffen.

Eine Absage an den gesamten Automobilismus wäre nicht weniger gewesen als eine Absage an eben die vom NS und dem 20. Jahrhundert geprägte Männlichkeit. Die Republik hätte einen Bruch wagen und ein klares Ziel für eine Transformation aufstellen müssen. Stattdessen mühte sie sich, mitzuhalten und stellte früh die nur durch Lügen aufrecht zu erhaltende Behauptung auf, sie würde es tatsächlich schaffen.

Wir wissen, dass Autofahren dem Führerscheinbesitz noch immer zu 2/3 auf Männer und 1/3 auf Frauen entfällt und dass der motorisierte öffentliche Verkehr hingegen wesentlich stärker von Frauen genutzt wird.¹⁴⁰ Indem die DDR auch den MÖV ausgebaut und flächendeckend sehr preiswert verfügbar gemacht hat, hat sie Bedürfnisse von Frauen erfüllt. Wenn wir jedoch den Aufwand, der für den MIV betrieben wurde, zum MÖV in Verhältnis setzen, ergibt sich eine große Ungleichheit der Berücksichtigung beider Bedürfnisse im Staatshaushalt. Je mehr die Waage sich in Richtung MIV neigte, desto mehr arbeitete die gesamte Volkswirtschaft für die Bedürfnisse einer automobilisierten Männlichkeit.

Der nicht beschrittene Weg

Spätestens mit Beginn der Öl- und Energiekrise Ende der 1970er Jahre hätte ein anderer Pfad eingeschlagen werden müssen. Der Stand der privaten PKW hätte bei zwei Millionen verharren und der Benzinpreis dem steigenden Weltmarktpreis angepasst werden müssen. Mit den eingesparten Mitteln für die weitere zwei Millionen Autos und vor allem ihr Benzin, wäre eine hervorragende Bahn wie in der Schweiz und Japan möglich gewesen. Statt den stinkenden ungarischen Ikarus-Bussen hätten bessere Modelle aus dem Westen importiert werden können und statt Mikrowelle und Viertakt-Trabbi hätten Fahrradtasche, Rollator und ebenerdiger Einstieg in Tram, Bus und Bahn erfunden werden können. Das alles ist nicht passiert, und es hätte sicherlich einen kleinen Aufstand der auf ihr Auto wartenden Männer provoziert. Um ihn nicht allein gegen die Regierung zu wenden, wäre ein Aufstand der Frauen und nicht-Autofahrer nötig gewesen. Vor allem Frauen und nicht-automobile Männer hätten das automobiler Patriarchat offen in Zweifel ziehen müssen. Das alles jedoch wäre ein Ende der so gepflegten Harmonie der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) gewesen. Da die SED selbst das Resultat des Sieges der unkritischeren »Ost-Emigrant*innen« gegen die der Tendenz nach freidenkerischen »West-Emigrant*innen« war, gab es kein politisches

140 »Anteil der PKW weiblicher Halter«: 34 % vgl., Kraftfahrbundesamt 2020, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Ueberblick/archiv/2019_bestand_node.html;jsessionid=DD30F98358A668FED404F93754810C23.live!1292.

Subjekt für diesen Schritt.¹⁴¹ Es bleibt das Gedankenexperiment, was aus einer inner-sozialistischen Revolution in der CSSR 1968 hätte werden können und was ein Aufstand der Frauen wie im westlichen 1968 erreicht hätte. Stattdessen hat die Republik bis zum letzten Atemzug (wie ihr Vorbild die UdSSR) auf das falsche historische Subjekt gesetzt: die hegemoniale und somit automobiler Männlichkeit als einzige Repräsentation der »Arbeiterklasse«.

Scheitern

Peter Richter überliefert uns einen der letzten Monologe seines geschätzten Lehrers kurz vor dem Ende der Republik:

»Dort ging in einem blauen Kittel Herr S. auf und ab, und erklärte, warum es völlig in Ordnung sei, dass der neue Viertakt-Wartburg 30.000 Mark kostet. Ein Auto ist Luxus, das darf teuer sein. Brot ist ein Grundnahrungsmittel, das muss billig sein, deshalb wird Brot auch subventioniert, Wartburgs mit VW-Motoren dagegen nicht, Fragen? [...]«

Richter und seine Freundin L sahen das als Jugendliche genauso:

»L fand auch, dass ein Auto mehrere Jahresgehälter kosten sollte und ein Brötchen 10 Pfennig. Alles andere wäre gegen jede menschliche Vernunft.«

»Aber der Abschied von der Ideologie des Zweitaktmotors war damit eingeleitet. Der Zweitaktmotor war in jenem Land so sakrosankt wie der Führungsanspruch der SED. Dass jetzt hier Viertakter verbaut wurden, hätte einem im Grunde schon Symbol genug sein müssen, für das nahende Ende. Aber wir sahen das trotzdem nicht. Wir freuten uns auf Porschemotoren für Trabant.«¹⁴²

Die vielen offenen NS-Zitate aus der Autoliteratur der BRD hatten kein Pendant in der DDR. Die Autobahnen waren nicht symbolisch aufgeladen, dass daraus die zweite Nationalhymne wie die von »Kraftwerk« werden konnte.¹⁴³ Die schlechten Straßen und das große Angebot an preiswertem öffentlichem Verkehr haben das private Auto gebremst, aber der »Geschwindigkeitsvirus«, wie Gietinger ihn nennt, ließ sich nicht eindämmen und hatte schon früh die Staatsspitze selbst infiziert. Auch irrte Herr S., denn das Benzin war subventioniert.

Wahrscheinlich befriedigte das erste Auto die Status-, Rausch-, und Bequemlichkeitsbedürfnisse der überwiegend männlichen Besitzer für einige Jahre. Aber die Nachfrage wuchs nicht nur nach mehr, sondern auch nach stärkeren und größeren Autos. Dass die Republik daran gemessen wurde, zeigt ein Zufallsfund aus der einzigen Umfrage zu Neo-Nazismus von 1988. Die 11 Prozent der Jugendlichen, die der Aussage »Der

141 Arbeitskreis der Naturfreundejugend Berlin: Stalin hat uns das Herz gebrochen, Antisemitismus in der DDR und die Verfolgung jüdischer Kommunist*innen, Edition Assemblage Verlag: Münster 2017.

142 Peter Richter, 89/90, S. 91f.

143 Vgl. Melanie Schiller, Fun on the Autobahn.

Faschismus hatte auch seine guten Seiten« zustimmten, gaben als Gründe an: die Autobahn, die Vielfalt an Motorrädern und PKW, das Ende der Arbeitslosigkeit bei Hitler.¹⁴⁴

Die für die Hälfte der Bevölkerung ausreichend vorhandenen Autos reichten nicht als Männlichkeits-Prothesen im Vergleich mit den »Westautos«. Die symbolische Zweitrangigkeit noch hinter der CSSR, die Skodas mit Viertaktmotor bauen durfte, scheint die Intention der Sowjetunion gewesen zu sein und wurde auch so empfunden. Die vielen, die sich trotz des 8. Mais als Feiertag und allgegenwärtigem Antifaschismus nicht an Stalingrad und Auschwitz erinnern wollten, hatten natürlich kein Verständnis für solche Zumutungen. Auch war das »Herrenmenschentum« des gewöhnlichen Deutschen keineswegs so überwunden wie offiziell dargestellt.¹⁴⁵

In einem Foto ist eine symbolträchtige Szene festgehalten. Am letzten Tag des Untergangs der DDR, dem 3. Oktober 1990, steht eine Menschenmenge in Ostberlin um einen DDR-Oberklassewagen, einen Wartburg mit Zweitaktmotor. Der Wagen wird mit einer Flagge der DDR verbrannt. Das Nummernschild zeigt 9 – 11. Das bedeutet den 9. November als Tag der Maueröffnung 1989 und – bewusst oder unbewusst – den Pogrom 1938 und die Revolution 1918.

Schon in der Nacht vom 2. auf den 3. Oktober haben west- und ostdeutsche Neonazis ihre Einheit vollzogen mit zahlreichen Brandanschlägen auf (von Linken) bewohnte Häuser. Im nationalistischen Geist des historischen Momentes weigerten sich die (West-)Massenmedien zu berichten und die Episode wurde nie allgemein bekannt.¹⁴⁶

144 Willfried Schubert, DDR, 1988, damals verboten und nicht publiziert, heute ebenfalls nicht verlegt.

145 Vgl. Interview mit Jutta Harnisch 2020.

146 Vgl. www.derzweiteoktober1990.de.