



universität  
wien

# MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

Trabant und Planwirtschaft. Technik und Wirtschaft im  
soziopolitischen System der DDR

verfasst von / submitted by

Markus Geck, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of  
Master of Arts (MA)

Wien, 2022 / Vienna 2022

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

UA 066 803

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

Masterstudium Geschichte

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. Dr. Marija Wakounig, MAS



## Inhalt:

1. Einleitung.....	5
1.1. Fragestellungen .....	6
1.2. Forschungsstand und verwendete Quellen.....	7
1.3. Forschungsmethoden .....	8
2. Geschichte der DDR, die wichtigsten Ereignisse, ihre Strukturen und ihr Ende.....	10
2.1. Sowjetische Besatzungszone (SBZ) und die ersten Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg ..	10
2.2. Gründung der DDR bis zum blutigen Aufstand am 17. Juni 1953 .....	18
2.3. Der Mauerbau 1961 und das Ende der DDR 1989/90 .....	29
3. Technik und Wirtschaft in der DDR anhand des Beispiels des VEB Sachsenring.....	40
3.1. Die ersten Jahre der Kraftfahrzeugproduktion in der SBZ/DDR.....	40
3.2. Innovationen und Aufschwung – die goldene Ära des DDR-Fahrzeugbaues .....	47
3.3. Stagnation und Niedergang der Kraftfahrzeugproduktion in der DDR .....	59
3.4. Betriebliche Sozialpolitik im VEB Sachsenring.....	71
4. Was blieb über? Fazit.....	75
5. Appendix.....	80
Abstract .....	80
Abkürzungsverzeichnis .....	82
Zeitleiste für den VEB Sachsenring und seiner Vorgängerbetriebe.....	84
Quellen- und Literaturverzeichnis.....	85
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	90

### **Danksagung**

Ich möchte mich an dieser Stelle für all die Unterstützung bedanken, die ich von verschiedenen Personen im Laufe meines Studiums erhalten habe, das ohne diese nicht möglich gewesen wäre. Bedanken möchte ich mich herzlich bei all den Menschen, die mich über die Jahre immer motiviert haben, meine diversen Arbeiten gelesen, korrigiert, Verbesserungsvorschläge eingebracht haben und auch ein offenes Ohr für meine Sorgen hatten. Auch bei all meinen ProfessorInnen, die viel Zeit, Energie und Wissen in meine Ausbildung investierten, möchte ich mich bedanken.

Vielen Dank!

## 1. Einleitung

Diese Arbeit untersucht die Wirtschaft sowie technischen Weiterentwicklungen in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) – und der sowjetischen Besatzungszone (SBZ)<sup>1</sup> – in der Zeit von 1945–1990, sowie deren Einbettung in die damaligen sozialen und politischen Verhältnisse. Anhand des Volkseigenen Betriebes (VEB) Sachsenring Automobilwerke Zwickau (weitere Nennung als VEB Sachsenring) inklusive seiner Vorgängerbetriebe – und oberflächlich zur Verifizierung des VEB Automobilwerk Eisenach – soll die besondere soziopolitische Situation der DDR-Betriebe beschrieben, die Systemmängel aufgezeigt und Reformen, oder besser gesagt deren Fehlen, betrachtet werden.<sup>2</sup> Der VEB Sachsenring dient dabei nicht nur als Vorlage für die Automobilindustrie der DDR, sondern auch als Sinnbild für die gesamte DDR-Wirtschaft. Ausgenommen hier ist die Rüstungsindustrie, die speziell im Bereich der Optik und Aufzeichnungstechnik auch international konkurrenzfähig war. Ebenso mit Abstrichen die Schwer- und Chemieindustrie, die mit hohen Summen des Staatshaushaltes unterstützt wurden.

Die Analyse des VEB Sachsenring soll dessen Organisation, Aufgaben, Produktionszahlen etc. und zusätzlich auch die Situation der Beschäftigten umfassen.<sup>3</sup> Auch der sogenannte Graue Markt – Tauschhandel von verschiedenen Waren und Ressourcen zwischen Betrieben aber auch zwischen Privatpersonen – wird Beachtung finden, welcher nicht nur im Alltag enorm wichtig war, sondern auch praktisch bis zum Ende der DDR existierte und alle Gesellschaftsschichten umfasste.<sup>4</sup>

Die Ereignisse nach dem Zweiten Weltkrieg führten zum Kalten Krieg – und damit verbunden eine strikte Teilung in West und Ost – und zu bis dahin nicht gekannten Verhältnissen. Die Gebiete Ostdeutschlands gehörten für einige Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts zum Osten Europas beziehungsweise dessen politischer Welt und entwickelten sich unabhängig von Westdeutschland. Der Eisernen Vorhang beziehungsweise die Berliner Mauer im Speziellen trennten zwei ideologisch-politisch unterschiedliche Welten und für einige Jahrzehnte beeinflusste diese Trennung auch die (vor allem ökonomische) Entwicklung der Staaten des Westens (der NATO<sup>5</sup>-Staaten) und des Ostens (der Warschauer-Pakt Staaten) massiv. Während in den westlichen Staaten Kapitalismus und freie/liberale Marktwirtschaft dominierte, setzte man in den Ostblock-Staaten auf sozialistische Planwirtschaft und

---

<sup>1</sup> Vgl. André Steiner, *Von Plan zu Plan. Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR*, Berlin 2007, 21.

<sup>2</sup> Vgl. Oskar Schwarzer, *Sozialistische Zentralplanwirtschaft in der SBZ/DDR. Ergebnisse eines Ordnungspolitischen Experiments (1945–1989)*, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 143, Stuttgart 1999, 31–44. Eberhard Wilms, *DDR*, München 2005, 14f. und 26–29.

<sup>3</sup> Zur Organisation der DDR-Betriebe und der betrieblichen Sozialpolitik, vgl. Rüdiger Gerlach, *Betriebliche Sozialpolitik im historischen Systemvergleich. Das Volkswagenwerk und der VEB Sachsenring von den 1950er bis in die 1980er Jahre*, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte* 227, Stuttgart 2014, 107. Steiner, *Plan*, 49f.

<sup>4</sup> Zur Thematik des Grauen bzw. Schwarzen Marktes, vgl. Nina Grunenberg, *Die Wundertäter. Netzwerke der deutschen Wirtschaft 1942 bis 1966*, München 2006, 57–59. Burghard Ciesla, *Winner Takes All. The Soviet Union and the Beginning of Central Planning in Eastern Germany, 1945–1949*, in: Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier (Hgg.), *The East German Economy, 1945–2010. Falling behind or catching up?*, Washington D.C./Cambridge 2013, 53–75, hier 67–69.

<sup>5</sup> North Atlantic Treaty Organization bzw. Nordatlantikpakt-Organisation.

vom Staat zentral gesteuerte Eingriffe in die Märkte. Beide Systeme hatten und haben ihre Vor- und Nachteile und führten während der Phase des Kalten Krieges neben der grundsätzlichen Systemkonkurrenz auch zu einer ökonomischen.

Um diese Konkurrenzsituation und vor allem die Entwicklungen beim VEB Sachsenring besser verstehen und analysieren zu können, sollen im zweiten Kapitel die grundlegenden wirtschaftlichen, infrastrukturellen und politischen Strukturen, die nach dem Zweiten Weltkrieg in dem zu behandelten Raum herrschten, betrachtet werden. Ergänzend werden die wichtigsten Ereignisse von 1945 bis zum Ende der DDR genannt. Danach soll anhand des Beispiels des VEB Sachsenring dessen Entwicklung, Handlungsmöglichkeiten, Schwierigkeiten etc. beleuchtet werden, um so auf die gesamte DDR-Wirtschaft rückschließen zu können. Zudem wird ein Vergleich mit dem Volkswagenwerk (VW) in der Bundesrepublik Deutschland (BRD) bezüglich Entwicklung der Produktion und oberflächlich der technischen Entwicklung erfolgen, um auch die einmalige deutsch-deutsche Konkurrenzsituation zu betrachten. Abschließend sollen in einer Schlussfolgerung die wichtigsten Erkenntnisse und Faktoren zusammengefasst und die Forschungsfragen beantwortet werden.

### **1.1. Fragestellungen**

Die zentrale Forschungsfrage dieser Arbeit lautet, warum die DDR beziehungsweise der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) im technologischen und wirtschaftlichen Wettstreit mit dem Westen nicht reüssieren konnten. Trug dies, neben vielen weiteren Gründen, zum Auseinanderbrechen ihres politischen Systems bei? Die Konstellation einer deutsch-deutschen Konkurrenz war einmalig und bietet die Gelegenheit, die Entwicklung von zwei Staaten mit verschiedenen politischen, sozialen und wirtschaftlichen Systemen zu vergleichen, die durch die Teilung eines vormals gemeinsamen Staates hervorgingen und somit eine sehr ähnliche Ausgangslage und gemeinsame Geschichte hatten. Hierfür soll ein Vergleich zwischen dem VEB Sachsenring und dem Volkswagenbetrieb (VW) in der Bundesrepublik Deutschland (BRD) erfolgen. Zur Beantwortung der zentralen Frage sollen mehrere Teilfragen beantwortet werden wie: War die Erhaltung des Machtmonopols der SED (Sozialistische Einheitspartei Deutschlands) wichtiger als die zukünftige Leistungsfähigkeit des Staates? Wer hat sich in der DDR (die politische Führung, Betriebsleiter etc.) gegen neue Entwicklungen und Innovationen speziell in der Automobilindustrie gestellt und warum? Wie wirkte sich dies auf die Motivation, Moral und Arbeitsleistungen der Beschäftigten aus? Wie funktionierte das soziopolitische System in der DDR und welche Aufgaben hatten die VEBs neben ihren Fertigungsaufgaben noch? Mussten Betriebsleiter mit Konsequenzen rechnen, wenn die Produktionsziele nicht erreicht wurden oder der Betrieb stark defizitär war? Hierfür sollen neben der Erfassung und Auswertung der wissenschaftlichen Literatur auch Quellen aus dem Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz herangezogen werden.

## 1.2. Forschungsstand und verwendete Quellen

Der Forschungsstand zur DDR, deren Wirtschaft und Gesellschaft hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten an Qualität und Quantität gewonnen, ist aber zu den einzelnen Zeitabschnitten der DDR sehr unterschiedlich ausgeprägt. In dieser Arbeit sollen vor allem die Forschungen von André Steiner<sup>6</sup> Anwendung finden, der aktuell zu den wichtigsten Forschern zur Wirtschaftsgeschichte Deutschlands und Osteuropas im 20. Jahrhundert gehört. Auch die Arbeiten von Rüdiger Gerlach zur betrieblichen Sozialpolitik sowie von Oskar Schwarzer zur sozialistischen Zentralplanwirtschaft im Sozialismus werden hier Beachtung finden.<sup>7</sup> Hermann Weber hat ab den späten 1980er bis zu den frühen 2000er Jahren ebenfalls wertvolle Forschung in diesem Feld betrieben und offizielle Dokumente der SBZ und DDR analysiert und aufgearbeitet.<sup>8</sup> Als nützliche und kompakte Überblickswerke dienen die Arbeiten von Marcel Boldorf, Hedwig Richter und Eberhard Wilms.<sup>9</sup> Im Speziellen zum Automobilbau im Sozialismus beziehungsweise in der DDR finden die Werke von Sönke Friedreich und Peter Kirchberg (dessen Arbeit derzeit als Standardwerk zum DDR-Automobilbau gilt) Berücksichtigung, wobei besonders die Wiedergabe von zahlreichen Interviews von ehemaligen Beschäftigten des VEB Sachsenring bei Friedreich recht anschaulich die Stimmungslage in den 1970er und 1980er Jahren zeigt.<sup>10</sup> Zusätzlich sind auch die Forschungsergebnisse von Nina Grunenberg sehr aufschlussreich, besonders im Hinblick auf wirtschaftliche Verflechtungen. Für den Vergleich mit VW in der BRD werden die Arbeiten von Manfred Grieger, Ulrike Gutzmann und Ulrich von Pidoll herangezogen.<sup>11</sup> Alle verwendeten Quellen wurden im Sächsischen Staatsarchiv in Chemnitz gefunden und bearbeitet, wo größere Bestände zum VEB Sachsenring und allgemein zur Automobilindustrie der DDR archiviert sind. Leider sind einige Bestände – vor allem Fotografien von Kraftfahrzeug-Prototypen und einzelnen Personen – weiterhin gesperrt (in erster Linie, weil die Urheberrechte nicht geklärt sind),

---

<sup>6</sup> André Steiner, Die DDR-Wirtschaftsreform der sechziger Jahre. Konflikt zwischen Effizienz- und Machtkalkül, Berlin 1999. André Steiner, Die Wirtschaftsreform der sechziger Jahre in der DDR. Vom Plan zum Markt?, in: Gerd Bender, Rainer Maria Kiesow, Dieter Simon (Hgg.), Steuerung in den Diktaturen des 20. Jahrhunderts, Studien zur europäischen Rechtsgeschichte 208, Frankfurt am Main 2006, 109–129. Steiner, Plan.

<sup>7</sup> Gerlach, Sozialpolitik. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft.

<sup>8</sup> Hermann Weber, Geschichte der DDR, München 1985. Hermann Weber, DDR. Dokumente zur Geschichte der Deutschen Demokratischen Republik 1945–1985, München 1986. Hermann Weber, Die DDR 1945–1990, Oldenbourg Grundrisse der Geschichte 20, München 32000.

<sup>9</sup> Marcel Boldorf, Deutsche Wirtschaft und Politik. Vom Kaiserreich bis ins 21. Jahrhundert, Darmstadt 2018. Hedwig Richter, Die DDR, Paderborn 2009.

<sup>10</sup> Sönke Friedreich, Autos bauen im Sozialismus. Arbeit und Organisationskultur in der Zwickauer Automobilindustrie nach 1945, in: Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde 25, Leipzig 2008. Sönke Friedreich, Kleinwagen im Innovationsstau. Der Pkw-Bau in der DDR, 1955–90, in: Jürgen Schneider, Die Ursachen für den Zusammenbruch der Sowjetunion und der DDR (1945–1990). Eine ordnungstheoretische Analyse, Stuttgart 2017, 689–699.

Sönke Friedreich, Kollegialität – Geselligkeit – Repression. Kollektives Arbeiten im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, in: Volkskunde in Sachsen 28, Dresden 2016, 29–47. Peter Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR, Zettlitz 42020.

<sup>11</sup> Manfred Grieger, Ulrike Gutzmann (Hgg.), Vom Käfer zum Weltkonzern. Die Volkswagen Chronik, Historische Notate 17, Wolfsburg 2015. Ulrich von Pidoll, VW Käfer. Ein Auto schreibt Geschichte. Erlebnisse, Daten und Fakten von 1930 bis heute, Hamburg 1997.

weshalb einige sehr interessante Abbildungen im Rahmen dieser Arbeit nicht veröffentlicht werden dürfen. Die recherchierten Daten und Fakten dürfen aber angeführt werden.<sup>12</sup>

Durch die Kombination bereits bestehender Forschungsergebnisse soll diese Masterarbeit besonders die systembedingten Entscheidungen und deren Auswirkungen auf die Wirtschaft der DDR untersuchen und so im Allgemeinen ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte geleistet werden. Durch die mikrogeschichtliche Analyse des VEB Sachsenring soll im Speziellen die Handlungsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten eines DDR-Betriebes beschrieben und außerdem die Auswirkungen auf die Belegschaft durch die Bedingungen in diesem sozialistischen System beleuchtet werden.

### 1.3. Forschungsmethoden

In dieser Arbeit wird die Untersuchung eines einzelnen Unternehmens (VEB Sachsenring) ein zentraler Teil sein und dabei u.a. seine Spezifika und einzelne Lebens- und Arbeitsumstände von Beschäftigten betrachtet, um hier aus dem Einzelfall auf die gesamte DDR-Automobilindustrie beziehungsweise der DDR-Wirtschaft zu schließen.<sup>13</sup> Deswegen bietet sich hier die Mikrogeschichte als beste Forschungsmethode an, um das hier behandelte Thema und die Forschungsfragen zu bearbeiten. Mit Hilfe der Mikrogeschichte können große und abstrakte Strukturen wie ein Staat, ein Wirtschaftssystem (in diesem Fall der DDR), ein Industriezweig etc. dekonstruiert werden, um auf einer Mikroebene (VEB Sachsenring) zu zeigen wie zum Beispiel ein Staat und seine Institutionen lokal, in einem einzelnen Unternehmen, auf Individuen (Beschäftigte des VEB) etc. wirken.<sup>14</sup> Außerdem werden bei dieser Methode spezifische Ereignisse in den Mittelpunkt gestellt und analysiert, Entscheidungen betrachtet bzw. welche Alternativen es zu diesen gab.<sup>15</sup> Damit können wichtige Fragen für diese Arbeit gestellt werden: Warum stagnierte die technische Entwicklung nach anfänglichen Erfolgen? Wer traf die Entscheidungen neue Entwicklungen zu verwerfen oder erst gar keine zu beginnen? Hätten Entscheidungsträger auch andere Wahlmöglichkeiten gehabt? Das Handeln und Wirken von Individuen, die Wechselwirkungen zwischen Ökonomie, Politik, sozialen Verhältnissen etc. können und sollen mit dieser Methode aufgezeigt werden.<sup>16</sup> Die Mikrogeschichte ist als wissenschaftliche Methode anerkannt, jedoch birgt diese auch Gefahren, wie ein zu kleiner Maßstab und ein zu starker Fokus auf Details, wodurch eine Arbeit zu wenig konkret werden kann. Auch die Dominanz zum Beispiel

---

<sup>12</sup> Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, Elsasser Straße 8, 09120 Chemnitz, [www.archiv.sachsen.de](http://www.archiv.sachsen.de), [poststelle\\_c@sta.smi.sachsen.de](mailto:poststelle_c@sta.smi.sachsen.de).

<sup>13</sup> Zur Mikrogeschichte exemplarisch, vgl. David Blackbourn, *Landschaften der deutschen Geschichte. Aufsätze zum 19. und 20. Jahrhundert*, Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft Bd. 127, Göttingen 2016, 355. Carlo Ginzburg, *Mikrogeschichte. Zwei oder drei Dinge, die ich von ihr weiß*, *Historische Anthropologie. Kultur, Gesellschaft, Alltag* 1. Jahrgang 1993, Köln/Weimar/Wien, 169–192. Stefan Jordan, *Theorien und Methoden der Geschichtswissenschaft, Orientierung Geschichte* 3104, Paderborn <sup>3</sup>2009, 103–109, 131–133 und 154–161.

<sup>14</sup> Vgl. Blackbourn, *Landschaften*, 358.

<sup>15</sup> Vgl. Ebd., 358f.

<sup>16</sup> Vgl. Ebd., 359f.



einzelner Personen sind zu vermeiden, damit der wissenschaftliche und forschende Charakter einer Arbeit nicht beeinträchtigt wird.<sup>17</sup>

Die Ergebnisse der Untersuchung des VEB Sachsenring werden in einem weiteren Schritt in den Kontext der einmaligen deutsch-deutschen Konkurrenzsituation gesetzt, um so auch einen historischen Systemvergleich zwischen der Plan- und Marktwirtschaft zu ermöglichen.<sup>18</sup> Hierbei soll der bereits analysierte VEB Sachsenring – als Vertreter für die Planwirtschaft – und der westdeutsche Volkswagenkonzern – als Vertreter für den Kapitalismus – miteinander verglichen werden. Es werden die betrieblichen Strukturen und Produktionszahlen von 1946 bis 1990 gegenübergestellt sowie quantitativ und statistisch ausgewertet.

---

<sup>17</sup> Exemplarisch zu den Gefahren der Mikrogeschichte, vgl. Blackbourn, *Landschaften*, 360–363 und Hans Medick, *Mikro-Historie*, in: Winfried Schulze (Hg.), *Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Mikro-Historie. Eine Diskussion*, Göttingen 2014, 40–53.

<sup>18</sup> Exemplarisch zur Anwendung des Historischen Vergleichs, vgl. Jürgen Kocka, *Historischer Vergleich. Methoden, Aufgaben, Probleme. Eine Einleitung*, in: Heinz-Gerhard Haupt, Jürgen Kocka (Hgg.), *Geschichte und Vergleich, Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung*, Frankfurt a. M. 1996, 9–46. Heinz-Gerhard Haupt, *Klassen im sozialen Raum. Aufsätze zur europäischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts*, *Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft* 230, Göttingen 2018, 16f. und 21–78. Manfred Hildermaier, *Osteuropa als Gegenstand vergleichender Geschichte*, in: Gunilla Budde, Sebastian Conrad, Oliver Janz (Hgg.), *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen und Theorien*, Göttingen 2010, 117–136. Allgemein zum Historischen Vergleich vgl. Gunilla Budde, Dagmar Freist, Hilke Günther-Arndt (Hgg.), *Geschichte. Studium – Wissenschaft – Beruf*, Berlin 2008, 172–176. Heinz-Gerhard Haupt, *Historische Komparatistik in der internationalen Geschichtsschreibung*, in: Gunilla Budde, Sebastian Conrad, Oliver Janz (Hgg.), *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen und Theorien*, Göttingen 2010, 137–149.

## 2. Geschichte der DDR, die wichtigsten Ereignisse, ihre Strukturen und ihr Ende

### 2.1. Sowjetische Besatzungszone (SBZ) und die ersten Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach der Niederlage und dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches im Jahr 1945 waren dessen Gebiete – bezogen auf die Grenzen von 1937 – von den Alliierten besetzt. Auf einigen Konferenzen ab dem Jahr 1943 trafen sich diese und berieten untereinander das Vorgehen nach einem Sieg, so zum Beispiel auf der Konferenz von Jalta<sup>19</sup> im Februar 1945 wo beschlossen wurde, Deutschland in Besatzungszonen aufzuteilen, gemeinsam zu verwalten und eine möglichst rasche und gründliche Entnazifizierung durchzuführen.<sup>20</sup> Jedoch unterschieden sich die Sichtweisen über die Art und Weise der Verwaltung, von Restaurationsleistungen und des Wiederaufbaus unter den Alliierten teils erheblich.

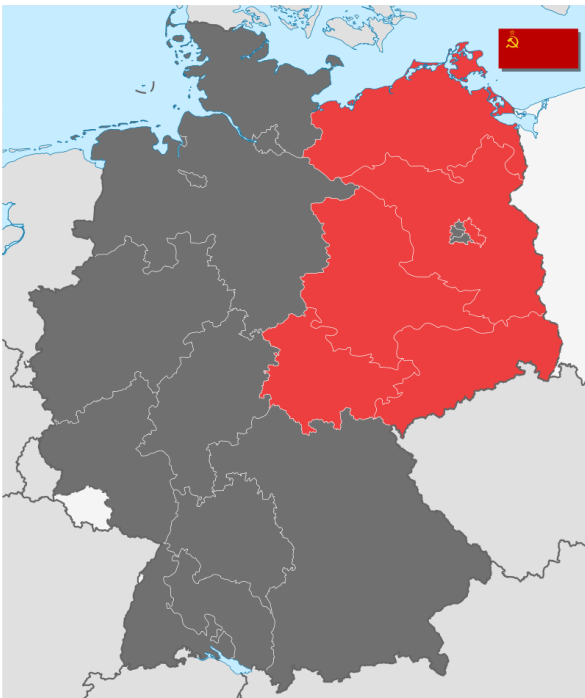


Abbildung 1 Die Sowjetische Besatzungszone (SBZ) von 1945 bis 1949.<sup>21</sup>

Die Gründe hierfür lagen einerseits an der unterschiedlichen Wirtschaftsausrichtung – Liberalismus und Kapitalismus auf der einen Seite, Sozialismus und Planwirtschaft auf der anderen Seite – und andererseits am Zweiten Weltkrieg selbst, in dem die Sowjetunion die höchsten Verluste an Menschenleben zu beklagen hatte und auch die größten Kriegsschäden verzeichnete, weshalb diese auf hohe Leistungen zur Wiedergutmachung pochte.<sup>22</sup> Diese Restaurationsleistungen sollten einerseits durch direkte Geldtransfers in der Höhe von etwa 20 Milliarden Dollar<sup>23</sup> aus dem noch vorhandenen

---

<sup>19</sup> Vgl. Rainer Karlsch, *Allein bezahlt? Die Reparationsleistungen der SBZ/DDR 1945–1953*, Berlin 1993, 21–26.

<sup>20</sup> Vgl. Steiner, Plan, 21. Thomas Armbruster, *Rückerstattung der Nazi-Beute. Die Suche, Bergung und Restitution von Kulturgütern durch die westlichen Alliierten nach dem Zweiten Weltkrieg*, Schriften zum Kulturgüterschutz, Berlin 2008, 274–277.

<sup>21</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Sowjetische\\_Besatzungszone#/media/Datei:Deutschland\\_Besatzungszonen\\_8\\_Jun\\_1947\\_-\\_22\\_Apr\\_1949\\_sowjetisch.svg](https://de.wikipedia.org/wiki/Sowjetische_Besatzungszone#/media/Datei:Deutschland_Besatzungszonen_8_Jun_1947_-_22_Apr_1949_sowjetisch.svg), 2021 September 16.

<sup>22</sup> Vgl. Steiner, Plan, 26f. Ciesla, Winner, 60f. Richter, DDR, 12.

<sup>23</sup> 20 Mrd. Dollar von 1945 entsprechen einem Wert von 307,4 Mrd. Dollar im Oktober 2021, <https://www.usinflation-calculator.com>, 2021 Oktober 17.

Vermögen Deutschlands und zukünftiger Erträge erfüllt werden und andererseits durch die Lieferung von Erzeugnissen der laufenden Produktion der besetzten Gebiete, durch direkte Arbeitsleistungen von (ost-)deutschen Fachkräften in der Sowjetunion und durch den Abbau von Industrieanlagen.<sup>24</sup> Hier waren die Forderungen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (UdSSR<sup>25</sup>) jedoch widersprüchlich, da die Demontage von Produktionsstätten – die in mehreren Wellen von Juni 1945 bis ins Frühjahr 1948 in der SBZ erfolgte – und der Abzug von Fachkräften systemschädigend wirkte und dadurch die Potenz der laufenden Produktion eingeschränkt wurde, wodurch weniger Waren als Reparationsleistung geliefert werden konnten.<sup>26</sup> Ebenso wurde die Wirtschaftsleistung durch den teils massiven Abbau von Bahngleisen – die bis zum Ende der DDR kaum ersetzt wurden – in der SBZ nachhaltig negativ beeinflusst,<sup>27</sup> wodurch sich die Hinweise auf ein Fehlen eines klaren Nachkriegskonzeptes seitens der Sowjetunion verdichten.<sup>28</sup>

Im Gegensatz dazu wollten besonders die U.S.A.<sup>29</sup> den Wiederaufbau Deutschlands forcieren, mit dem Ziel der Etablierung eines multilateralen Weltwirtschaftssystems<sup>30</sup> beziehungsweise einer vollständigen Liberalisierung der Märkte. Großbritannien und Frankreich – nach anfänglichem Widerstand – schwenkten bald auf den Kurs der Vereinigten Staaten von Amerika ein, wodurch im Wesentlichen der Weg für das amerikanische European Recovery Program (ERP), auch Marshallplan<sup>31</sup> genannt, für die westlichen Besatzungszonen geebnet wurde.<sup>32</sup> Neben der Schaffung eines starken Handelspartners und neuer Absatzmärkte für die eigenen Produkte mit gleichzeitiger Entmilitarisierung Deutschlands, sah man inzwischen auch direkte Entschädigungszahlungen durch die Erfahrungen nach dem Ersten Weltkrieg kritisch.<sup>33</sup> Denn die im Vertrag von Versailles festgehaltene Schuld des Deutschen Kaiserreiches an allen Schäden, Verlusten und Kriegskosten der Alliierten und deren

---

<sup>24</sup> Vgl. Steiner, Plan, 26f. und 31–33. Philipp Strobl (Hg.), Österreich in der Zweiten Republik. Ein Land im Wandel, Studien zur Zeitgeschichte 94, Hamburg 2014, 17. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 21f. Vgl. Ciesla, Winner, 61f.

<sup>25</sup> Russisch: Союз Советских Социалистических Республик (СССР).

<sup>26</sup> Vgl. Grunenberg, Wundertäter, 50. Steiner, Plan, 26–31 und 49. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 22–24. Ciesla, Winner, 65f. Steiner, Wirtschaftsreform, 112f.

<sup>27</sup> Die Zahlen zum tatsächlichen Umfang der Demontagen und Entwendungen durch die Rote Armee und der Besatzungsadministration schwanken und sind nur schwer verlässlich zu ermitteln, lagen aber gewiss im zweistelligen Milliarden Mark Bereich (Deutsche Mark). Vgl. Steiner, Plan, 32f. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 27. Ciesla, Winner, 62 und 65f.

<sup>28</sup> Vgl. Steiner, Plan, 39f. Das Zentralkomitee (ZK) der deutschen KPD artikulierte am 11. Juni 1945 einen typisch sozialistischen Aufruf, der so etwas wie ein Nachkriegskonzept erkennen lässt. Allerdings fehlte es in den meisten aufgelisteten Punkten an der praktischen Umsetzung, vgl. Peter Erler, Horst Laude, Manfred Wilke (Hgg.), Nach Hitler kommen wir. Dokumente zur Programmatik der Moskauer KPD-Führung 1944/45 für Nachkriegsdeutschland, in: Studien des Forschungsverbundes SED-Staat an der Freien Universität Berlin, Berlin 1994, 390–397. Ciesla, Winner, 61f.

<sup>29</sup> United States of America.

<sup>30</sup> Vgl. Steiner, Plan, 27.

<sup>31</sup> Vgl. Strobl, Österreich, 17–19.

<sup>32</sup> Vgl. Anne Hartmann, Stefan Schardt, Gerhard Weiß, Zur Entwicklung der Spaltung Deutschlands, in: Anne Hartmann, Gerhard Heß (Red.), BRD-DDR. Vergleich der Gesellschaftssysteme, Köln 1971, 28–30. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 21. Die Amerikaner boten ihr ERP auch der Sowjetunion an, die dieses für sich und die von ihr besetzten Gebiete kategorisch ablehnte, vgl. Grunenberg, Wundertäter, 50.

<sup>33</sup> Vgl. Steiner, Plan, 27.

Verbündeten konnte schon im Jahr 1919 kaum beziffert werden und wäre auch unermesslich hoch gewesen. Die dennoch festgelegten Reparationsleistungen konnten kaum bedient werden und wurden in der Folge mehrfach reduziert.<sup>34</sup> Diese hohen Belastungen, die Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre und weitere wirtschaftliche Probleme führten die Weimarer Republik im Jahr 1931 an den Rand der Zahlungsunfähigkeit und lieferten u.a. den Nährboden zum Erstarren der Nationalsozialisten.<sup>35</sup> Eben diese Erfahrungen und dieses Wissen vor Augen, führten vor allem bei den U.S.A. zu einem Umdenken in Bezug auf Reparationsforderungen beziehungsweise einem möglichen Wiederaufbau.

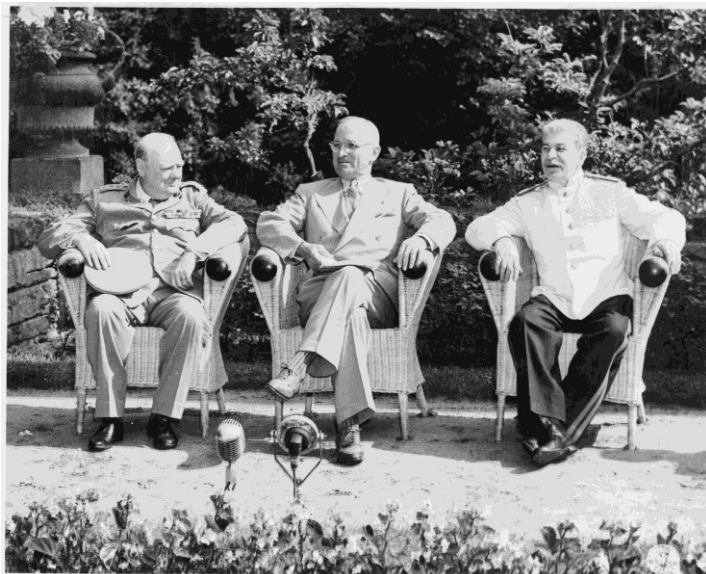


Abbildung 2 Winston Churchill, Harry S. Truman und Josef Stalin (von links) auf der Potsdamer Konferenz am 25. Juli 1945.<sup>36</sup>

Die zuvor angesprochenen Differenzen zwischen den Alliierten über die Art und Weise der Reparationsleistungen, zur Verwaltung und den Grenzziehungen in Europa wurden auf der Potsdamer Konferenz<sup>37</sup> im Juli/August 1945 weiter diskutiert. Anzumerken ist, dass hier die U.S.A. (Präsident Harry S. Truman), Großbritannien (Premierminister Winston Churchill) und die Sowjetunion (Josef Stalin) teilnahmen, aber nicht Frankreich, welches im Nachhinein den Ergebnissen und Abkommen schriftlich zustimmte und in der Folge auch Verwaltungsaufgaben in Deutschland (und Österreich) übernahm und über eine eigene Besatzungszone verfügte.<sup>38</sup>

---

<sup>34</sup> Die Schätzungen beliefen sich auf 1000 Milliarden Franken, jedoch war von Anfang klar, dass Deutschland diese enorme Summe nicht aufbringen wird können, weshalb die Reparationsleistungen im Jahr 1921 auf 132 Milliarden Goldmark (1 Goldmark = 1 Reichsmark (RM), ca. 4,2 RM entsprachen 1 US-Dollar, 132 Milliarden RM würden heute etwa 488 Milliarden US-Dollar entsprechen, <https://www.usinflationcalculator.com>, 2021 Oktober 17) festgelegt wurden. 1924 erfolgte eine Reduktion der Forderungen bzw. eine Anpassung an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands. Wirtschaftliche Probleme und eine negative Außenhandelsbilanz erschwerten allerdings weiterhin die Erbringung dieser Verpflichtungen, die nur mittels neuer Kredite möglich waren. Vgl. Harold G. Moulton, Constantine E. Mc Guire, Deutschlands Zahlungsfähigkeit. Eine Untersuchung der Reparationsfrage, Berlin 1924, 53–56.

<sup>35</sup> Vgl. Arie van der Hek, Hjalmar Schacht. Präsident der Reichsbank zwischen zwei Weltkriegen, Wiesbaden 2020, 173–189.

<sup>36</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Potsdamer\\_Konferenz#/media/Datei:L\\_to\\_R,\\_British\\_Prime\\_Minister\\_Winston\\_Churchill,\\_President\\_Harry\\_S.\\_Truman,\\_and\\_Soviet\\_leader\\_Josef\\_Stalin\\_in\\_the...\\_-\\_NARA\\_-\\_198958.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Potsdamer_Konferenz#/media/Datei:L_to_R,_British_Prime_Minister_Winston_Churchill,_President_Harry_S._Truman,_and_Soviet_leader_Josef_Stalin_in_the..._-_NARA_-_198958.jpg), 2021 September 16.

<sup>37</sup> Vgl. Karlsch, Reparationsleistungen, 26–31.

<sup>38</sup> Vgl. Weber, DDR, 10.

Die wichtigsten Übereinkommen zwischen den Alliierten waren die Entnazifizierung, Entmilitarisierung und Demokratisierung des ehemaligen Deutschen Reiches, sowie keine permanente Teilung dessen. Da man sich aber zu keiner gemeinsamen Linie in Bezug auf Restorationsleistungen einigen konnte wurde beschlossen, dass die jeweiligen Ansprüche aus den entsprechenden Besatzungszonen bedient werden sollten, was zu einem unterschiedlichen Vorgehen zwischen Großbritannien, Frankreich und den U.S.A. auf der einen Seite und der Sowjetunion auf der anderen Seite führte.<sup>39</sup> Anzumerken ist hier, dass die SBZ offiziell von Polen und der UdSSR gemeinsam verwaltet wurde, wobei hier eindeutig Moskau die Richtlinien vorgab und das Geschehen dirigierte. Die unterschiedlichen Standpunkte bezüglich den Wiedergutmachungsleistungen können auch als erste kleine Bruchlinie im bis dahin mehr oder weniger gemeinsamen Vorgehen der Alliierten gegenüber Deutschland gesehen werden. Allerdings betonten alle Parteien zu diesem Zeitpunkt noch, dass an den soeben genannten Übereinkünften festgehalten werden soll.

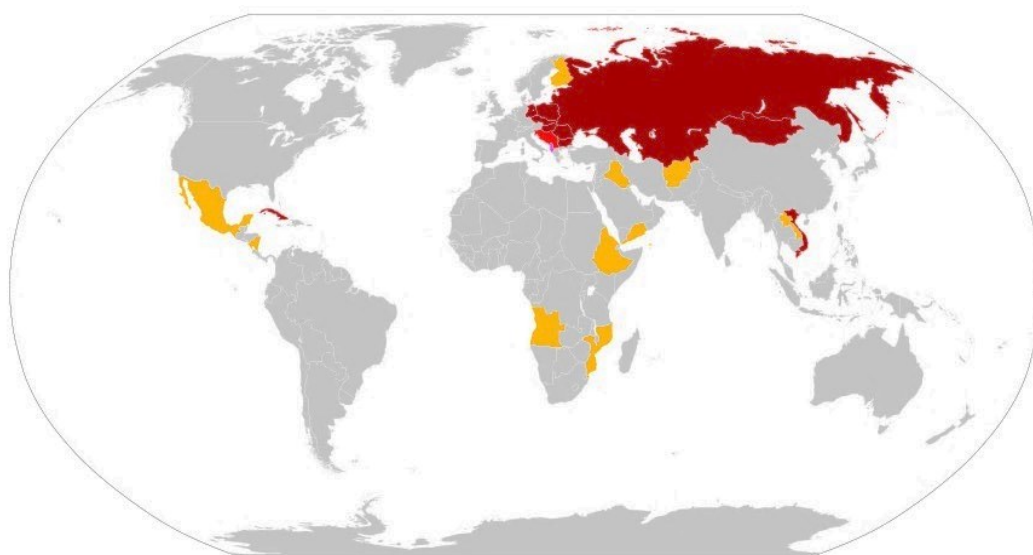


Abbildung 3 RGW 1986: Mitglied, Assoziiertes Land (Jugoslawien), Ruhende Mitgliedschaft (Albanien), Beobachter.<sup>40</sup>

Entlang dieser ersten kleinen Bruchlinie waren nun langsam zwei verschiedene politische und wirtschaftliche Vorgehen zu erkennen: auf der einen Seite ein Wiederaufbauprogramm (ERP) und die Einführung kapitalistischer Strukturen und auf der anderen Seite Demontagen von Industrieanlagen, hohe Entnahmen aus der laufenden Produktion und eine zunehmende zentralistische Verwaltung. Zudem trieb die Sowjetunion die Schaffung des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW)<sup>41</sup>, wo

---

<sup>39</sup> Vgl. Ciesla, Winner, 53–55 und 60f. Steiner, Plan, 27f. Hartmann, Entwicklung, 18–21.

<sup>40</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Rat\\_für\\_gegenseitige\\_Wirtschaftshilfe#/media/Datei:Comecon.svg](https://de.wikipedia.org/wiki/Rat_für_gegenseitige_Wirtschaftshilfe#/media/Datei:Comecon.svg), 2021 September 16.

<sup>41</sup> Russisch „Совет экономической взаимопомощи“ kurz СЭВ (Sowet ekonomitscheskoj wsaimopomoschtschi) bzw. englisch Council for Mutual Economic Assistance kurz CMEA oder COMECON. Die DDR gehörte seit 1950 dem RGW an. Vgl. Richter, DDR, 47. Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier, From Centrally Planned Economy to Capitalist Avant-Garde? The Creation, Collapse, and Transformation of a Socialist Economy, in: Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier (Hgg.), The East German Economy, 1945–2010. Falling behind or catching up?, Washington D.C./Cambridge 2013, 3–16, hier 10f.

alle sozialistischen Staaten wirtschaftlich vereint werden sollten, voran und stand diesem auch als Hegemonialmacht vor.

An dieser Stelle muss auch betont werden, dass Plünderungen und illegale Requisitionen von Gütern, Rohstoffen, Kunst- und Kulturobjekten, Tieren und Menschen bereits vor der Potsdamer Konferenz beziehungsweise direkt nach dem Einmarsch der Alliierten im Deutschen Reich in allen Besatzungszonen an der Tagesordnung standen, wobei diese in der SBZ am umfangreichsten waren. Direkt nach Kriegsende wurden von den sowjetischen Besatzern im großen Umfang Vermögen und Güter, vor allem von ehemals führenden Nationalsozialisten, der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (NSDAP) und angeschlossenen Organisationen, Kriegsprofiteuren etc. beschlagnahmt beziehungsweise entschädigungslos zwangsenteignet. Dies geschah einerseits durch die Länder<sup>42</sup> der SBZ selbst beziehungsweise parallel dazu durch die neugegründete Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD). André Steiner bezeichnet dieses Vorgehen als Trophäenaktion und die Erbeutung von Industriegütern, Maschinen und allgemein von wertvollen Objekten kann sicherlich als eine solche gesehen werden.<sup>43</sup> Wenn man sich aber die Zerstörungen<sup>43</sup> und den Mangel in der Sowjetunion zu diesem Zeitpunkt vor Augen führt, dann waren diese Requisitionen nicht nur Trophäen, sondern essenziell für die Wirtschaft und den Wiederaufbau in der UdSSR. Deshalb waren Demontagen auch von oberster Stelle aus Moskau angeordnet, aber speziell in den ersten Wochen und Monaten der Besatzung unkoordiniert. Der Abtransport war ungenügend organisiert, Teile waren nicht oder unvollständig beschriftet und kamen durcheinander, wodurch sie unbrauchbar und entweder am Sammelpunkt in Deutschland oder am Zielort zu Müll wurden.<sup>44</sup> Die folgende Tabelle zeigt einige Branchen, die besonders stark von Demontagen betroffen waren.

Branche	Verlust in %
Kraftfahrzeugindustrie	80
Eisenerzeugung	75
Werkzeugmaschinenbau	75
Lokomotivbau	75
Elektroindustrie	66
Chemische Industrie	50
Feinmechanische Industrie	50

Tabelle 1 Verluste durch Demontagen in der SBZ.<sup>45</sup>

Man erkannte jedoch recht bald, dass diese massiven Dekonstruktionen die Leistungsfähigkeit der Betriebe in der SBZ erheblich schwächte, weshalb die SMAD gegründet wurde. Diese sollte die

<sup>42</sup> Gemeint sind hiermit geographisch die späteren Verwaltungsbezirke der DDR bzw. der heutigen neuen Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland.

<sup>43</sup> Vgl. Steiner, Plan, 28f.

<sup>44</sup> Vgl. Ebd., 28–31.

<sup>45</sup> Die Verluste in Prozent beziehen sich auf die Kapazitäten am Ende des Zweiten Weltkriegs, vgl. Steiner, Plan, 32.

Requisitionen koordinieren und zeitgleich einschränken und zusätzlich auch die vielen Plünderungen von privaten Haushalten durch Soldaten unterbinden. Der Erfolg war bescheiden und tatsächlich gingen die Demontagen bis ins Jahr 1948 weiter, wenn auch zunehmend organisierter und kontrollierter.<sup>46</sup> Es ist hier anzumerken, dass es auch in den Westzonen – vor allem in der französischen – nach der Potsdamer Konferenz zu weiteren Demontagen kam, wobei das Ausmaß weit hinter dem in der SBZ zurückblieb. Dafür wurden aber sehr wohl deutsche Wissenschaftler und Fachkräfte von den westlichen Besatzern vereinnahmt und oft auch in die entsprechenden Staatsgebiete gebracht (die Freiwilligkeit der einzelnen Personen kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden).

Ein weiterer Grund für die unterschiedlichen Positionen der Alliierten war auch, dass die Vereinigten Staaten von Amerika ihre Produktionsleistung an bedeutenden Kriegsgütern im Verlauf des Krieges enorm gesteigert hatten und so die Folgen der Weltwirtschaftskrise – besonders die hohe Arbeitslosigkeit, die durch den New Yorker Börsenkrach im Oktober 1929 ausgelöst wurde – beseitigen konnten und man trachtete nun danach, nicht wieder in eine neue Krise zu schlittern. Deshalb wurde ein Weg gesucht möglichst schnell ein stabiles Weltwirtschaftssystem aufzubauen, um sich einen Absatzmarkt für die eigenen Produkte zu sichern.<sup>47</sup>

Trotz der Aufteilung in verschiedene Besatzungszonen und der unterschiedlichen Auffassung zu den Reparationsleistungen, war im Jahr 1945 noch keine permanente Teilung Deutschlands anvisiert. In der SBZ hatte inzwischen die sogenannte Gruppe Ulbricht die Verwaltung übernommen und baute diese sowie das politische System um. Dabei handelte es sich um einige deutsche Kommunisten rund um den NS-Widerstandskämpfer Walter Ulbricht<sup>48</sup>, die während des Krieges in der Sowjetunion im Exil lebten und dort klare Anweisungen für die Neustrukturierung der besetzten Gebiete erhielten. Bereits vor Kriegsende befand sich diese Gruppierung wieder in ihrer früheren Heimat und bereitete die Machtübernahme vor.<sup>49</sup> Sie begannen die KPD (Kommunistische Partei Deutschlands) in Berlin neu zu organisieren und hatten Kontakt zu Mitgliedern ehemaliger anderer Parteien, die sich bereits kurz nach Kriegsende ebenfalls reorganisierten und für ein reges politisches Treiben sorgten. Durch die Anweisung von Stalin am 26. Mai 1945 antifaschistische Parteien sowie freie Gewerkschaften und Organisationen zuzulassen, bildete sich rasch wieder eine offene Parteienlandschaft in Berlin.<sup>50</sup>

---

<sup>46</sup> Schätzungen zu Folge erbrachte die SBZ/DDR bis zum Jahr 1953 Reparationsleistungen im Umfang von 50–60 Milliarden Mark (West-Mark bzw. Deutsche Mark), vgl. Steiner, Plan 30f. Weber schätzt ca. 54 Milliarden Mark, vgl. Weber, DDR, 12. Detaillierter zu dem Thema, vgl. Karlsch, Reparationsleistungen, 228–239.

<sup>47</sup> Vgl. Hartmann, Entwicklung, 15 und 28.

<sup>48</sup> Walter Ernst Paul Ulbricht (1893–1973) war von 1949 bis 1971 der bedeutendste Politiker in der DDR und ab 1950 Generalsekretär des ZK und Parteichef der SED. Vgl. Mario Frank, Walter Ulbricht. Eine deutsche Biografie, Berlin 2001.

<sup>49</sup> Vgl. Richter, DDR, 11.

<sup>50</sup> Vgl. Armbruster, Rückerstattung, 120.

Am 11. Juni 1945 erfolgte die Neugründung der KPD (Aufruf der KPD<sup>51</sup>), womit die Gruppe Ulbricht ihr erstes Ziel erreichte und in der Folge in engem Kontakt mit Moskau verblieb.<sup>52</sup> Die Inhalte des Parteiprogrammes waren klar sozialistisch geprägt und verfolgten die Interessen der UdSSR. Neben dem eindeutigen antifaschistischen Charakter wurde auch die Schaffung eines demokratischen Regimes beziehungsweise einer parlamentarisch-demokratischen Republik angestrebt, in der das Volk demokratische Rechte und Freiheiten erhalten sollte. Weitere wichtige Inhaltspunkte waren die Beseitigung von Arbeitslosigkeit (Ziel der Vollbeschäftigung) und von Obdachlosigkeit, durchgehende Versorgung der Bevölkerung mit ausreichend Nahrungsmitteln, Schutz der Beschäftigten (oft als Werktätige bezeichnet) vor Ausbeutung und zusätzlich ein besonderer Schutz für Mütter, Verstaatlichungen in der Wirtschaft, insbesondere von Betrieben die im öffentlichen Interesse standen, Friede mit allen benachbarten Staaten und eine Verpflichtung zu Wiedergutmachungsleistungen für die Schäden und Folgen des Zweiten Weltkriegs.<sup>53</sup> Diese Leitlinien sollten in der Folge auch die Grundlagen für das soziopolitische System in der DDR darstellen und gleichzeitig auch ein Korsett bilden, das wesentlich zu den Entwicklungsproblemen, der Stagnation und letzten Endes zum Niedergang des sozialistischen Arbeiter- und Bauernstaates<sup>54</sup> (Bezeichnung für die DDR von deren Machthabern) führte. U.a. war der offizielle demokratische Anspruch und die reale undemokratische Praxis nicht miteinander in Einklang zu bringen.

Zusätzlich zu den Aktivitäten der Kommunisten in Berlin änderte sich in den folgenden Jahren grundsätzlich die politische Lage zwischen den ehemaligen Alliierten. Für die westlichen Alliierten gewann Deutschland immer mehr an Bedeutung als antikommunistisches Bollwerk. Hingegen strebte die Sowjetunion weiter nach einer Demilitarisierung und Ausbau ihres Einflusses, aber auch nach einer Wiedervereinigung und Neutralität Deutschlands.<sup>55</sup> Diese Bestrebungen wurden explizit mit den „Stalin-Noten“ im März 1952 artikuliert.<sup>56</sup> Selbst der mysteriöse Tod von Josef Stalin am 5. März 1953 änderte nichts an dieser grundsätzlichen Haltung.<sup>57</sup>

Zurückkommend auf die ökonomische Situation muss noch ein weiterer Startnachteil für die zukünftige planwirtschaftlich geprägte ostdeutsche Wirtschaft genannt werden. Durch die Teilung Deutschlands in unterschiedliche Besatzungszonen beziehungsweise Einflussphären, wurden traditionelle wirtschaftliche Verknüpfungen zwischen Ost- und Westdeutschland durchtrennt, was besonders für die SBZ/DDR folgenreich war. Denn besonders ihr Süden und der Raum um Berlin war industriell

---

<sup>51</sup> Vgl. Weber, Dokumente, 32–36. Erler, Nach Hitler, 390–397.

<sup>52</sup> Vgl. Ebd., 120–123. Richter, DDR, 11. Weber, DDR, 5.

<sup>53</sup> Vgl. Armbruster, Rückerstattung, 394–396. Steiner, Wirtschaftsreform, 110f.

<sup>54</sup> Vgl. Christoph Boyer, DDR und Tschechoslowakei. Sozialistische Reformparade im Vergleich, in: Gerd Bender, Rainer Maria Kiesow, Dieter Simon (Hgg.), Steuerung in den Diktaturen des 20. Jahrhunderts, Studien zur europäischen Rechtsgeschichte 208, Frankfurt am Main 2006, 105.

<sup>55</sup> Vgl. Hartmann, Entwicklung, 18–27. Steiner, Plan, 39f.

<sup>56</sup> Vgl. Strobl, Österreich, 23. Wilms, DDR, 35.

<sup>57</sup> Vgl. Strobl, Österreich, 24. Weber, Dokumente, 154.



recht hoch entwickelt (zum Beispiel im metallurgischen Bereich) und auf die Weiterverarbeitung spezialisiert, wofür dringend Rohstoffe wie zum Beispiel Roheisen und Steinkohle benötigt wurden. Diese Ressourcen wurden jedoch bisher vornehmlich aus dem Westen – speziell aus dem Rheinland und Ruhrpott – bezogen und deren Fehlen belastete die Wirtschaft nun schwer beziehungsweise legte diese lahm. In den ersten Jahren der Besetzung (1945 und 1946) konnten trotzdem gute Produktionszahlen erreicht werden, da man von Ressourcenbeständen aus dem Krieg zehren konnte. Bedingt durch unzuverlässige Lieferungen aus dem Osten – und eingestellte Lieferungen aus dem Westen – konnte in der Folge der Bedarf nicht mehr adäquat gedeckt werden, wodurch es zunehmend zu Produktionsengpässen kam.<sup>58</sup> Ein Zustand, der die DDR bis zu ihrem Ende begleiten sollte und die Produktion nahezu durchgehend belastete (über praktisch alle Wirtschaftszweige) und auch die stetige Abhängigkeit von der Sowjetunion mitbedingte.

Wie schon zuvor erwähnt bemühte sich die SMAD um eine Stabilisierung der Lage in der SBZ, um einerseits die Produktivität nicht zu sehr zu schwächen und andererseits, um die Gefahr von Versorgungsengpässen der Bevölkerung zu reduzieren (Gefahr eines Aufstandes). Als wichtigen Schritt hierfür erachtete die sozialistische Verwaltung eine Zentralisierung und Verstaatlichung von bedeutenden Betrieben. Deswegen wurden ab Sommer 1946 die Sowjetischen Aktiengesellschaft-Betriebe (SAG-Betriebe)<sup>59</sup> nach sowjetischem Vorbild gegründet.<sup>60</sup> Gegenüber weiterhin bestehenden privaten Unternehmen wurden die SAG-Betriebe bei der Zuteilung der knappen Ressourcen bevorzugt und es erfolgte eine Konzentration auf Erzeugnisse, die für die sowjetische Wirtschaft als vorrangig galten.<sup>61</sup> Allerdings mangelte es eklatant an Investitionen in praktisch allen SAG-Betrieben, wenn überhaupt wurde nur das Allernötigste investiert.<sup>62</sup>

Eine weitere Maßnahme begann Ende 1945 mit der sogenannten Bodenreform, die einerseits die großen landwirtschaftlichen Flächen der SBZ bewirtschaften und andererseits die Möglichkeit zur Eigenversorgung mit landwirtschaftlichen Produkten für sogenannte Neubauern (vor allem viele Flüchtlinge aus dem Osten) schaffen sollte. Diese Reform war vor allem gegen Großgrundbesitzer gerichtet, die damit enteignet und deren Land auf kleine Parzellen aufgeteilt wurde. Diese wurden

---

<sup>58</sup> Vgl. Steiner, Plan, 22–24, 49 und 55. Hartmann, Entwicklung, 60–62. Ciesla, Winner, 58f. Kohle als Energiequelle hatte nicht nur für die besetzten deutschen Gebiete eine immense Bedeutung, sondern für ganz Westeuropa, vgl. Grunenberg, Wundertäter, 52f.

<sup>59</sup> Rainer Karlsch, Johannes Bähr, Die Sowjetischen Aktiengesellschaften (SAG) in der SBZ/DDR. Bildung, Struktur und Probleme ihrer inneren Entwicklung, in: Karl Lausckke, Thomas Welskopp (Hgg.), Mikropolitik im Unternehmen. Arbeitsbeziehungen und Machtstrukturen in industriellen Großbetrieben des 20. Jahrhunderts, Bochumer Schriften zur Unternehmens- und Industriegeschichte 3, Essen 1994, 214–255.

<sup>60</sup> Vgl. Steiner, Plan, 33 und 45. Es scheint, dass diese Form der Sozialisierung und zentralen Planwirtschaft tatsächlich dazu führte, dass die Produktion in der SBZ nach dem Krieg wieder schneller anlief als in den westdeutschen Zonen, was aber wiederum zu Lasten der noch vorhandenen Ressourcen-Reserven ging und zu einem erhöhtem Verschleiß der Industrieanlagen führte. Vgl. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 24f.

<sup>61</sup> Vgl. Karlsch, Aktiengesellschaften, 216–220. Steiner, Plan, 44–47 und 49.

<sup>62</sup> Vgl. Karlsch, Aktiengesellschaften, 220–224, 226–228 und 245–250. Steiner, Plan, 47f. Ciesla, Winner, 62–65.

Neu- und Kleinbauern zur Verfügung gestellt, welche zusätzlich zur Selbstversorgung einen Ertragsüberschuss zum Nutzen der Gesamtbevölkerung produzieren sollten. Allerdings zeigte sich rasch, dass diese Ziele in den meisten Fällen nicht erreichbar waren, da es an der Gerätschaft zur Bestellung der Felder fehlte, sowie an Nutztieren, Kunstdünger und Saat und die meisten Grundstücke nicht einmal über Wohnhäuser, geschweige denn Wirtschaftshöfe verfügten.<sup>63</sup> Zahlreiche betroffene Landwirte schlossen sich deswegen in der Folge zusammen, um sich gegenseitig zu unterstützen und die vorhandenen Gerätschaften zu teilen und gemeinsam zu nutzen.<sup>64</sup> Damit wurde der Grundstein für die späteren Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG)<sup>65</sup> gelegt, von denen im Jahr 1952 die erste offiziell gegründet wurde.<sup>66</sup> Der anfangs freiwillige Zusammenschluss wurde bald ein staatlich geförderter und in der Folge ein erzwungener.<sup>67</sup> Die Landwirte, die sich einer LPG anschließen mussten, durften ein wenig Land mit wenigen Nutztieren für sich behalten und stellten somit einen Rest bäuerlicher Existenz dar, die in der Folge individuelle Hauswirtschaft genannt wurde.<sup>68</sup>

## **2.2. Gründung der DDR bis zum blutigen Aufstand am 17. Juni 1953**

Die politischen Differenzen zwischen den ehemaligen Alliierten wurden ab 1946 immer deutlicher und die ursprünglich geplante Erhaltung Deutschlands als Einheit mit gemeinsamer Verwaltung wurde immer illusorischer. Durch den Zusammenschluss der britischen und amerikanischen Besatzungszone am 1. Jänner 1947 zum Vereinigten Wirtschaftsgebiet (VWG) beziehungsweise der sogenannten Bizone, verhärteten sich die Fronten weiter.<sup>69</sup> Als nach anfänglichem Zögern auch Frankreich dem VWG zum 8. April 1949 beitrug, war endgültig der Weg für Westdeutschland vorgezeichnet. Diese Entwicklung wurde von einer zunehmenden wirtschaftlichen Erholung, Demokratisierung, und Verbesserung des Lebensstandards der Bevölkerung in der zukünftigen BRD begleitet. Dagegen begann die Stimmung in der Bevölkerung der SBZ zunehmend zu kippen, da die Brutalität (Vergewaltigungen, Folter etc.) und Willkür (Verhaftungen, Demontagen, Diebstähle etc.) der sowjetischen Besatzer ständige Begleiter der Menschen in der Besatzungszone waren. Die deutschen Kommunisten rund um Walter Ulbricht stellten sich nicht gegen dieses Verhalten und duldeten es sogar. Dies war mit ein Grund für den regen Zulauf zur Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), neben dem allgemeinen Aufschwung sozialdemokratischer Parteien in Europa und der Schwächung

---

<sup>63</sup> Vgl. Steiner, Plan, 53.

<sup>64</sup> Vgl. Wilms, DDR, 14.

<sup>65</sup> Allgemein zum Begriff Genossenschaft und Verständnis im Sozialismus, vgl. János Kornai, Das sozialistische System. Die politische Ökonomie des Kommunismus, in: Schriftenreihe des Bundesinstituts für ostwissenschaftliche und internationale Studien 29, Baden-Baden 1995, 82–90.

<sup>66</sup> Vgl. Michael Heinz, Die Geschichte der individuellen Kuh. Private landwirtschaftliche Produktion in der DDR, in: Susanne Muhle, Hedwig Richter, Juliane Schütterle (Hgg.), Die DDR im Blick. Ein zeithistorisches Lesebuch, Berlin 2008, 69f.

<sup>67</sup> Vgl. Wilms, DDR, 14f.

<sup>68</sup> Vgl. Heinz, Geschichte, 69f.

<sup>69</sup> Vgl. Karlsch, Reparationsleistungen, 41.

christlich-bürgerlicher Parteien. Durch den Aufschwung der SPD und der negativen Stimmung gegen die KPD sahen sich die Machthaber in der SBZ gezwungen, diese beiden Arbeiterparteien unter dem Namen Sozialistische Einheitspartei Deutschlands (SED) zu vereinigen, wobei die SPD nur unter großem Druck der SMAD und internem Widerstand zustimmte.<sup>70</sup> Mit dem „Gründungsdokument der SED vom April 1946“ wurden die planwirtschaftlichen und sozialistischen Grundlagen für die wirtschaftliche Struktur der späteren DDR geschaffen und in der Folge bis in die 1980er Jahre umgesetzt.<sup>71</sup> Trotz der Verschmelzung von KPD und SPD erreichte die SED bei den ersten freien Wahlen 1946 keine 50 Prozent der Stimmen, weshalb in der Folge die sogenannte Einheitsliste eingeführt wurde, um wesentlich bessere Wahlergebnisse (zwischen 99 und 100 Prozent der Stimmen) zu erreichen.<sup>72</sup> Auf dieser fanden sich ausschließlich von der SED handverlesene KandidatInnen aus dem Kreis der Nationalen Front.<sup>73</sup>



Abbildung 5 Die Verwaltungsbezirke der DDR.<sup>75</sup>



Abbildung 4 Die Flagge der DDR.<sup>74</sup>

<sup>70</sup> Vgl. Richter, DDR, 14f. Weber, DDR, 17.

<sup>71</sup> Vgl. Steiner, Plan, 40.

<sup>72</sup> Es gab keine Möglichkeit einer geheimen Wahl, dem Ankreuzen oder Streichen von KandidatInnen auf dem Wahlzettel. Dieser wurde von den WählerInnen gefaltet und in die Wahlurne geworfen, weshalb sich auch die Bezeichnung Zetelfalten für den Wahlprozess in der Bevölkerung etablierte. Wer sich der Wahl entzog wurde registriert und musste mit Sanktionen rechnen, vgl. Richter, DDR, 14f. Weber, DDR, 18f. und 32.

<sup>73</sup> Die Nationale Front war ein Zusammenschluss der Parteien und Massenorganisationen der DDR, vgl. Weber, DDR, 30f.

<sup>74</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a1/Flag\\_of\\_East\\_Germany.svg/2560px-Flag\\_of\\_East\\_Germany.svg.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a1/Flag_of_East_Germany.svg/2560px-Flag_of_East_Germany.svg.png), 2021 September 23.

<sup>75</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c0/DDR\\_Verwaltungsbezirke.svg/1280px-DDR\\_Verwaltungsbezirke.svg.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c0/DDR_Verwaltungsbezirke.svg/1280px-DDR_Verwaltungsbezirke.svg.png), 2021 September 23.

Die offizielle Legitimation durch das Volk war ein bedeutender Faktor in einem sozialistischen Staat wie der DDR, welcher offiziell am 7. Oktober 1949 – und dem gleichzeitigen Inkrafttreten einer neuen Verfassung<sup>76</sup> – gegründet wurde und womit endgültig ein neues Kapitel in der Geschichte Deutschlands und Europas aufgeschlagen wurde.<sup>77</sup>

Wie schon bei der Neugründung der KPD am 11. Juni 1945 formuliert, stand der „Kampf gegen Hunger, Arbeitslosigkeit und Obdachlosigkeit“<sup>78</sup>, sowie die Beseitigung der Ausbeutung der Arbeitnehmer durch die Großunternehmer an oberster Stelle im Arbeiter- und Bauernstaat. Es wurde damit eine zentralistische Staatsform ohne de facto Gewaltenteilung festgelegt, wobei offiziell die Staatsmacht vom Volk ausging und die Republik diesem dienen musste.<sup>79</sup> Diese Grundpfeiler der Verfassung entstanden nicht nur aus sozialen Beweggründen, sondern sollten auch die politische Macht beziehungsweise die Stabilität des Systems sichern und das Potential für Aufstände in der Bevölkerung reduzieren. Erwähnen muss man an dieser Stelle den Artikel sechs der Verfassung, mit dem sich die SED jeglicher politischer Gegner und Opposition in den folgenden Jahren entledigen und diese sogar strafrechtlich verfolgen konnte. Mit diesem Artikel konnte nicht nur die grundsätzliche Rede-, Versammlungs-, Presse- und andere Freiheiten des Volkes ausgehebelt werden, sondern er ermöglichte der Staatsspitze auch jegliche Streiks, Boykotte, Kritik etc. gegen den Staat, die Partei oder einzelne Personen zu unterdrücken und zu bestrafen.<sup>80</sup> Mit diesen Schritten war die Teilung Deutschlands besiegelt und mit der zunehmenden Zuspitzung des Kalten Krieges war auch die Welt in Ost und West getrennt.

Neben der politischen Umgestaltung setzte die Führung der DDR auch zunehmend ihre wirtschaftlichen Vorstellungen in die Tat um. Planwirtschaft, Verstaatlichungen, zentrale Verteilung von Ressourcen etc. waren nun die Leitfäden der SED unter der Leitung von Walter Ulbricht. Man beschäftigte sich nun innerhalb der Partei intensiver mit Wirtschaftsfragen und so wurde bereits 1949 eine „Zeit der Erfolge“<sup>81</sup> angekündigt, welche aber in der Realität kaum bei der Bevölkerung ankamen. Weiterhin zeichneten Mangelwirtschaft, geringe Produktivität, Entbehrungen, fehlender Wohnraum usw. ein tristes Bild der Realität, wodurch die Unzufriedenheit im Volk wuchs.<sup>82</sup> Verschärft wurde die ohnehin schon kritische Versorgungslage der Bevölkerung auch durch rund vier Millionen

---

<sup>76</sup> Vgl. Weber, DDR, 28f. Weber, Dokumente, 156–164. Zu erwähnen ist auch, dass am 6. April 1968 eine neue Verfassung per Volksentscheid (Volksabstimmung) in Kraft trat, die die realpolitische Situation klarer formulierte und abbildete. Dies war das erste und einzige Mal in der Geschichte der DDR, dass ein Volksentscheid angewendet wurde. Bemerkenswert ist auch, dass in dieser neuen Verfassung eine freie und geheime Wahl vorgeschrieben war, real es aber bei der Einheitswahlliste und somit einer offenen Wahl blieb, eigentlich ein klarer Verfassungsbruch, vgl. Weber, DDR, 72f. Zur Verfassung von 1968, vgl. Weber, Dokumente, 299–304.

<sup>77</sup> Vgl. Wilms, DDR, 26–29 und 31.

<sup>78</sup> Erler, Nach Hitler, 395.

<sup>79</sup> Vgl. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 31–44. Steiner, Plan, 41. Weber, DDR, 29.

<sup>80</sup> Vgl. Richter, DDR, 20. Weber, DDR, 29.

<sup>81</sup> Ebd., 37.

<sup>82</sup> Vgl. Weber, Geschichte, 196f.

Flüchtlinge, Vertriebene und Rückkehrer (vor allem aus dem Osten Europas), die in den ersten Nachkriegsjahren in die SBZ und DDR gelangten, weshalb die Bevölkerung trotz der Verluste an menschlichen Leben im Zweiten Weltkrieg und zahlreicher Flüchtenden in den Westen zunahm. Lebten in den Gebieten der DDR im Jahr 1939 rund 16,7 Millionen Menschen, so waren es 1948 ca. 19,1 Millionen und 1949 noch immer ca. 18,9 Millionen Menschen.<sup>83</sup> Aufgrund der steigenden Fluchtbewegung von DDR-BürgerInnen bis zum Mauerbau im Jahr 1961, bildeten wiederum diese rund vier Millionen Vertriebenen und Rückkehrer einen wichtigen Arbeitskräftepool.<sup>84</sup>

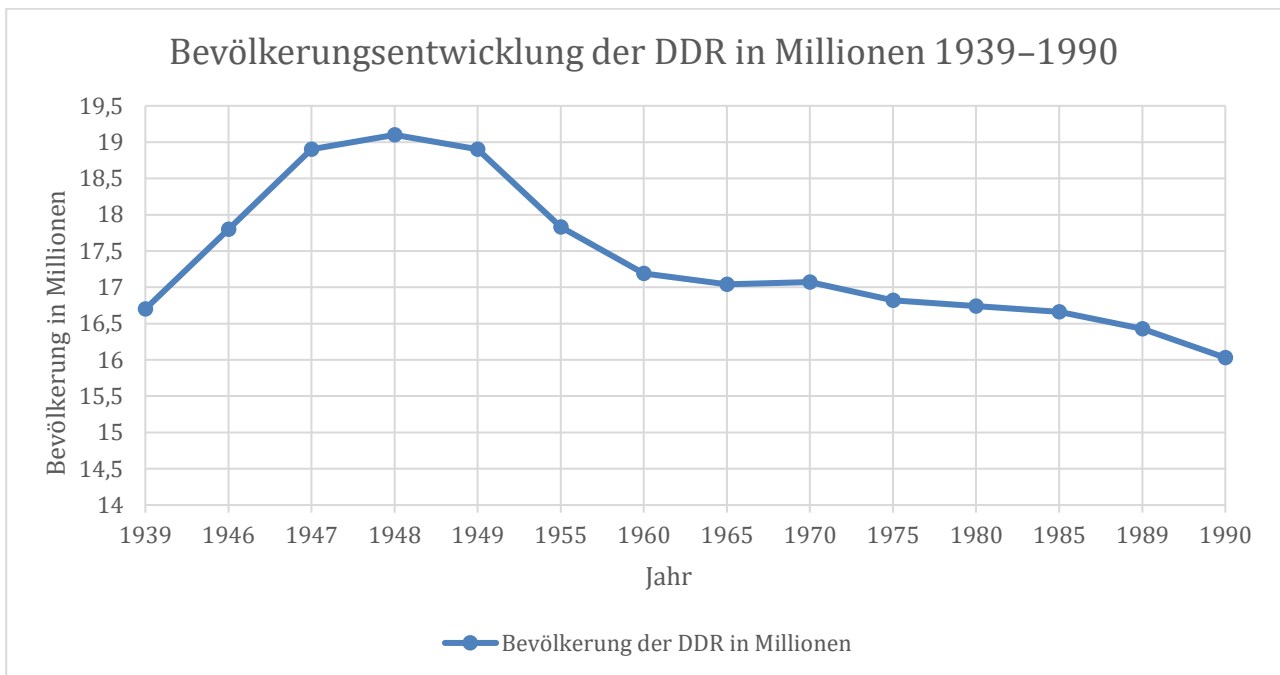


Abbildung 6 Bevölkerungsentwicklung auf den Gebieten der DDR von 1939–1990.<sup>85</sup>

Woran es in dieser Zeit und bis zum Ende der DDR kaum mangelte war das sich im Umlauf befindliche Geld, weshalb dieses aber stetig seinen Wert als Tauschmittel verlor. Auch die Währungsreform von 1948, die anders als die Gleichzeitige in der Westzone ausgeführt wurde, änderte dies nicht grundlegend, verringerte aber zumindest für einige Jahre das Volumen der verfügbaren Geldmenge.<sup>86</sup> Parallel dazu gründete die Deutsche Wirtschaftskommission (DWK)<sup>87</sup> 1948 die staatliche Handelsorganisation (HO) und eröffnete auch das erste Ladengeschäft (HO-Laden) kurze Zeit später in Ost-Berlin, wo Lebensmittel und Konsumgüter zu stark überhöhten Preisen verkauft wurden. Die Behörden erhofften sich damit einerseits eine Entspannung der prekären Versorgungslage und andererseits

<sup>83</sup> Vgl. Steiner, Plan, 25.

<sup>84</sup> Vgl. Weber, DDR, 198. Steiner, Plan, 49. Berghoff, Economy, 5.

<sup>85</sup> 1939–1945 Teil des Dritten Reiches, 1945–1949 SBZ, 1949–1990 DDR. Vgl. Steiner, Plan, 25 und 118. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249217/umfrage/bevoelkerung-der-ddr/>, 2022 Februar 08.

<sup>86</sup> Vgl. Steiner, Plan, 59–63. Grunenberg, Wundertäter, 60–64. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 44–49. Weber, Dokumente, 113–116. Boldorf, Wirtschaft, 128.

<sup>87</sup> Die DWK hatte bis zur Gründung der DDR 1949 regierungsähnliche Funktionen und übernahm bereits 1947 die Leitung der Wirtschaft in der SBZ. Ab 1949 wurde sie in den Kern der DDR-Regierung eingegliedert, vgl. Friedreich, Autos, 45. Steiner, Plan, 69.

die Geldreserven in der Bevölkerung zu reduzieren, um damit dem Schwarzmarkt entgegenzuwirken, die Zufriedenheit in der Bevölkerung zu erhöhen und Arbeitsanreize zu schaffen.<sup>88</sup> Zwar steigerte sich die Zahl der HO-Läden in den folgenden Jahren enorm, aber die erhofften Effekte hielten sich in Grenzen. Zumindest waren sie aber ein Lichtblick und konnten in begrenztem Umfang das Konsumverlangen der Bevölkerung befriedigen.

Im Gegensatz zur sich aufbauenden Konsumgesellschaft in der BRD, konnten die Menschen in der DDR ihre Löhne nur teilweise ausgeben, da viele Güter wie Fernseher, Haushaltsgeräte, Baumaterialien und vor allem Autos nicht oder kaum erhältlich waren. Als vor allem in den 1970er Jahren die DDR-Konsumgüterindustrie etwas an Fahrt aufnahm, konnte die Produktion den Bedarf weiterhin nicht decken. Allerdings waren die Erzeugnisse auf eine lange Lebensdauer ausgelegt, weshalb teilweise heute noch zum Beispiel Mixer aus den 1970er und 1980er Jahren in Küchen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR zu finden sind. Beide Fakten hatten aber wiederum zur Folge, dass sich die Ausgaben der Bevölkerung für solche Artikel weiterhin in Grenzen hielten und deswegen Geld zu meist keine Mangelware war.

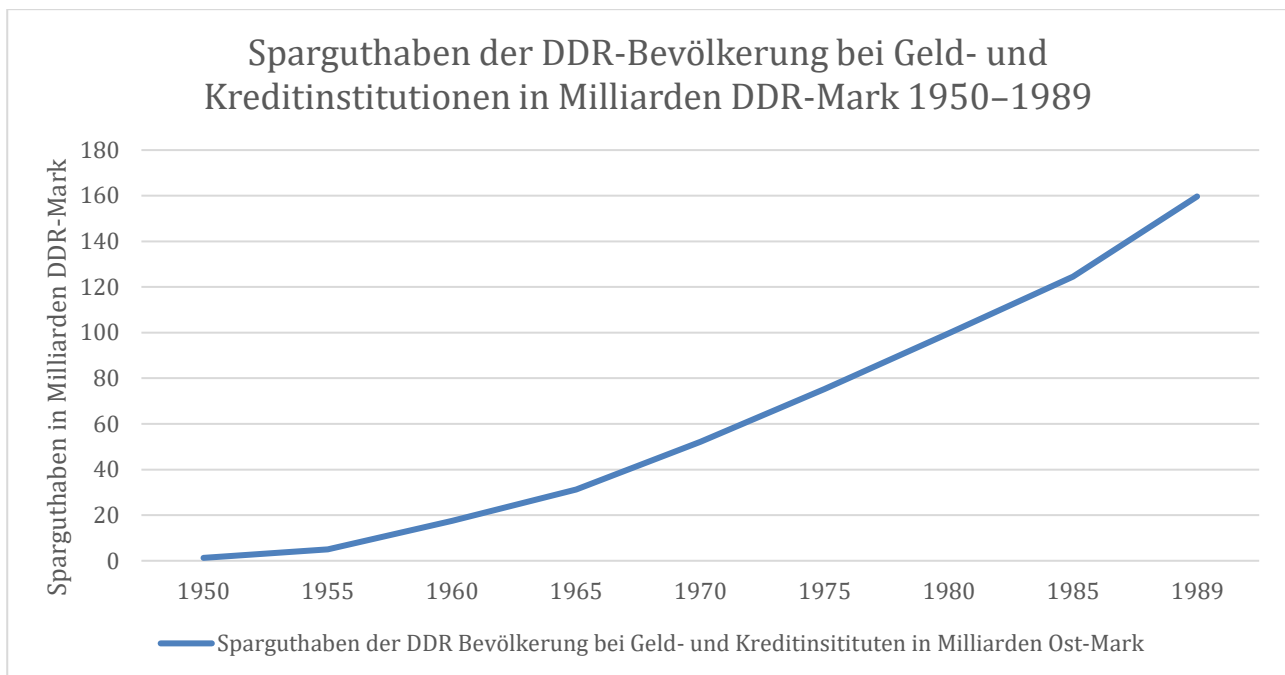


Abbildung 7 Anstieg der Sparguthaben der DDR-Bevölkerung in Milliarden DDR-Mark von 1950–1989.<sup>89</sup>

Dies war ein Grund dafür, dass vor allem Betriebe dazu übergingen, einen Teil des Nettolohns ihrer Beschäftigten in Sachleistungen, wie Nahrung und Kleidung oder auch in Dienstleistungen zu vergüten. Besonders verdienstvolle und systemtreue MitarbeiterInnen erhielten später auch Betriebswohnungen oder ihre Wartezeit auf einen neuen Trabant verkürzte sich deutlich.<sup>90</sup> Vor allem in den

<sup>88</sup> Vgl. Weber, DDR, 25. Steiner, Plan, 77–79.

<sup>89</sup> Vgl. Statista, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249258/umfrage/sparguthaben-in-der-ddr/>, 2022 Februar 09.

<sup>90</sup> Vgl. Gerlach, Sozialpolitik, 107. Steiner, Plan, 49f.

1970er und 1980er Jahren versuchten einige Volkseigenen Betriebe mit solchen Belohnungen beziehungsweise Zusatzangeboten, Anreize für erhöhte Arbeitsleistungen der ArbeitnehmerInnen zu schaffen. Übrigens war es auch in Unternehmen der BRD, wie zum Beispiel beim Volkswagenwerk in Wolfsburg, bis in die 1960er Jahre üblich, solche zusätzlichen Leistungen in großem Umfang für die Beschäftigten anzubieten. Heutzutage findet man bei größeren Betrieben beziehungsweise Großkonzernen noch Reste solcher Angebote, die dann unter dem Begriff Sozialleistungen zusammengefasst werden.<sup>91</sup> Der allgemeine Mangel betraf nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Unternehmen in der DDR, weshalb sich zwischen diesen ein reger Tauschhandel um Ressourcen und Produkte etablierte, um die jeweilige Produktion möglichst gut aufrechtzuerhalten und die Vorgaben in den jeweiligen Plänen zu erfüllen. Diese Art des Warenaustausches wird Grauer Markt genannt, welcher praktisch alle Gesellschaftsschichten und Bereiche der DDR durchzog und nicht nur bis zum Ende des Arbeiter- und Bauernstaates bestand, sondern auch von großer Bedeutung war. Damit wurde aber das offizielle Zuteilungssystem der zentralistischen Wirtschaftsorganisation unterlaufen, wichtige Informationen für zukünftige Ressourcenzuteilungen verschleiert und eine weitere Schwäche der angewendeten Form der Planwirtschaft aufgezeigt.<sup>92</sup>

Spätestens ab 1950 hatte sich Walter Ulbricht als starker Mann und als Generalsekretär der SED etabliert und Schritt für Schritt wurden praktisch alle Bereiche der Wirtschaft unter staatliche Kontrolle gebracht und nach sowjetischem Vorbild umgestaltet. Die Ziele waren ambitioniert, so wollte man zum Beispiel bis 1955 die Produktion in den Leitsektoren<sup>93</sup> gegenüber 1936 verdoppeln.<sup>94</sup> Innerhalb der SED wurden oppositionelle Stimmen aus der Partei ausgeschlossen und teilweise sogar verhaftet. Selbst Altkommunisten, die sich bereits während der Weimarer Republik für den Sozialismus einsetzten, aber für eine gemäßigtere Linie als Ulbricht (der weiterhin stark unter dem Einfluss von Stalin beziehungsweise Moskau stand) waren, wurden mundtot gemacht. Die Einheit der Partei stand über allem und so schritt der Aufbau des Sozialismus nach sowjetischem Vorbild in der DDR zügig voran.<sup>95</sup> Daraus bildete sich aber auch ein Problem, das bis zum Ende der Deutschen Demokratischen Republik omnipräsent war. Partei- und Systemtreue standen über fachlichen

---

<sup>91</sup> Als Beispiel dient hier die Firma Magenta Telekom (eine Tochter der Deutschen Telekom) in Österreich, wo es u.a. Essensgutscheine (Sodexo), Kinderbetreuungsangebote, Zusatzpensionsvorsorge, Rabatte auf die eigenen Dienstleistungen (Mobilfunk-, Internetverträge etc.) und Vergünstigungen bei Partnerfirmen gibt. Stand Jänner 2022, eigene Angaben (Autor ist Beschäftigter bei der Firma Magenta Telekom).

<sup>92</sup> Grau- und Schwarzmarkt gehören beides zur sogenannten Schattenwirtschaft. Allerdings werden am Grauen Markt Originalprodukte und hochwertige Rohstoffe, aber keine Plagiate gehandelt. Dabei werden meist nicht genehmigte Vertriebswege genutzt. Mehr zur Thematik des Grauen bzw. Schwarzen Marktes, vgl. Grunenberg, Wundertäter, 57–59. Ciesla, Winner, 67–69. Steiner, Wirtschaftsreform, 111f. Steiner, Plan, 14.

<sup>93</sup> Diese waren vor allem die Schwer-, Rüstungs-, Chemieindustrie und Eisenerzeugung. Aber auch im Werkzeugmaschinenbau, in der Kraftfahrzeug-, Elektronik-, Textil- und Optikindustrie und weiteren Zweigen der Wirtschaft sollten solche Produktionssteigerungen erreicht werden.

<sup>94</sup> Vgl. Weber, DDR, 32f.

<sup>95</sup> Vgl. Ebd., 33–41.

Kompetenzen, weshalb wichtige Positionen nicht mit ExpertInnen besetzt wurden, sondern mit treuen GenossInnen, die einerseits ohne Widerspruch Anordnungen umsetzten und andererseits falsche oder konservative Entscheidungen in Betrieben, Vereinen, Organisationen etc. trafen. Der bürokratische Aufwand vervielfachte sich, da für jede Entscheidung ein Antrag gestellt werden musste, der durch sämtliche Instanzen lief und von jeder Seite kommentiert und gegebenenfalls zur Abänderung retourniert wurde, bevor er wieder seinen Weg durch alle Hierarchieebenen antrat.<sup>96</sup>

Nach Stalins Tod im Jahr 1953 lösten sich die Volksdemokratien<sup>97</sup> in Europa ein wenig aus der strikten Führung Moskaus und konnten in einem gewissen Rahmen Reformen und eigene Versionen des Sozialismus entwickeln.<sup>98</sup> In der DDR hielt jedoch die SED unter der Führung von Walter Ulbricht an seiner stalinistischen Linie fest, wo drei deutliche Kennzeichen zu erkennen sind. Erstens wurden Fünfjahrespläne<sup>99</sup> mit einer Konzentration auf die Schwerindustrie (Erzeugung von Eisen und Stahl) sowie der chemischen Industrie etabliert, die auch eine Erhöhung der Arbeitsproduktivität zum Ziel hatten. Zweitens wurde mit Nachdruck ein „Primat der Politik über Wirtschaft und Gesellschaft“<sup>100</sup> durch forcierte Zentralisierung, Lenkung aller Ressourcen und Investitionen, Außenhandels- und Valuta-Monopol, Lenkung der Massenorganisationen, Beseitigung jeglicher Opposition etc. verankert. Drittens wurde ein Übergewicht an staatlichem Eigentum und von staatlichen Produktionsbetrieben geschaffen, Zwangskollektivierungen durchgeführt und die Privatwirtschaft massiv zurückgedrängt.<sup>101</sup> Die Konsumgüterindustrie, Feinmechanik, Elektronik, Forschung etc. sollten später unter den Schlagwörtern Technik und Wissenschaft mit dem 1956 beschlossenen Plan forciert werden, wovon in der Realität wenig umgesetzt wurde. Es war nun klar zu erkennen, dass die Planwirtschaft ein fester Bestandteil des ökonomischen Systems in der DDR war.<sup>102</sup> Damit wurden alle Planungsaktivitäten von Unternehmensebene bis zur gesamten Volkswirtschaft inklusive aller Teilbereiche zentral gesteuert und koordiniert. Privates Eigentum wurde zu Volkseigentum, genauso wie Betriebe zu Volkseigenen Betrieben wurden.<sup>103</sup> Teil dieses Systems war auch, dass ausgewählte (Leit-)Betriebe und Wirtschaftszweige staatlich unterstützt und Preise für viele Erzeugnisse festgesetzt wurden.<sup>104</sup>

---

<sup>96</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 14–16.

<sup>97</sup> So wurden neben der UdSSR oftmals die anderen sozialistischen Staaten Polen, Ungarn, die Tschechoslowakei (ČSSR), Bulgarien, Jugoslawien, Rumänien und Albanien in Europa genannt, wobei dieser Begriff ungenau ist und die aufgezählten Staaten sich in der tatsächlichen Regierungsform unterschieden.

<sup>98</sup> Vgl. Steiner, Plan, 93f.

<sup>99</sup> Der erste Fünfjahresplan galt von 1951–1956, wurde jedoch nach dem Aufstand 1953 angepasst und situationsbedingt gab es in den 1960er Jahren auch Jahrespläne und einmalig einen Siebenjahresplan. Diese und alle weiteren Pläne wurden durch die Staatliche Plankommission (SPK) erstellt, vgl. Steiner, Plan, 94f.

<sup>100</sup> Vgl. Boyer, DDR, 101.

<sup>101</sup> Vgl. Ebd., 101. Günter Kusch, Rolf Montag, Günter Specht, Konrad Wetzker (Hgg.), Schlußbilanz – DDR. Fazit einer verfehlten Wirtschafts- und Sozialpolitik, Berlin 1991, 146–150.

<sup>102</sup> Vgl. Ciesla, Winner, 74f. Steiner, Plan, 67f. Weber, DDR, 37–39.

<sup>103</sup> Vgl. Steiner, Wirtschaftsreform, 110f.

<sup>104</sup> Vgl. Ciesla, Winner, 74f. Steiner, Plan, 67f.



Diese Form der Ökonomie bedingte jedoch, dass kaum noch festgestellt werden konnte, wie effizient ein bestimmter Betrieb wirtschaftete. Da die Produktionsmittel Teil des Betriebsvermögens waren und deswegen nicht direkt in die Produktionskosten einfließen, ging es für die Betriebe in erster Linie nicht um eine effiziente Herstellung, sondern um die quantitative Erfüllung des Planes. Dadurch versuchten die Betriebe hohe Bestände an Ressourcen (inklusive Arbeitskräfte-Reserven) aufzubauen, da immer wieder mit Lieferengpässen zu rechnen war und man nicht das Risiko eingehen wollte die vorgegebenen Planzahlen zu unterschreiten.<sup>105</sup> Außerdem wurde eine gewisse Reserve zum Tauschen mit anderen Betrieben am Grauen Markt gebraucht, was häufige Praxis zur Aufrechterhaltung der Produktion war, da die staatliche Zuteilung nicht akkurat funktionierte. Die daraus bedingten und vergleichsweise hohen Lagerbestände und Lagerhaltungskosten flossen ebenfalls nicht in den Preis der Erzeugnisse ein, da die Endverbraucherpreise (EVP) für viele Waren (aus ökonomischer Sicht zu niedrig) festgesetzt waren.<sup>106</sup> Etwaige betriebliche Verluste wurden von staatlicher Seite kompensiert; es zählte hauptsächlich die quantitative Erfüllung der Vorgaben, wodurch es keine Konkurse von VEBs gab.<sup>107</sup> Vor allem Produkte des täglichen Bedarfs (Lebensmittel, Hygieneartikel) waren staatlich subventioniert, um der Bevölkerung einen möglichst günstigen Erwerb zu garantieren. Durch diese Praxis entfiel aber die Lenkungsfunction der Preise, da das reale Verhältnis von Angebot, Nachfrage und Produktionskosten unklar blieb. Teilweise waren die Preise für Erzeugnisse so niedrig angesetzt, dass diese weder die Kosten für die reinen Produktionsmittel, geschweige denn die Produktionskosten (Energie, Arbeitskräfte, Betriebsmittel, Transport etc.) decken konnten.<sup>108</sup> Durch die Hortung von Produktionsmitteln in den einzelnen Betrieben und unzureichender Informationen diesbezüglich, konnte keine optimale Ver- und Zuteilung der vorhandenen Rohstoffe von Seite der Planungskommission erfolgen. Dem gesamten System fehlten somit jegliche Indikatoren für makroökonomische Planungen und Entscheidungen.<sup>109</sup> Diese Fakten waren in der SPK durchaus bekannt und auch in der SED-Führung dürften die wirtschaftlichen Probleme wahrgenommen worden sein. Allerdings wurden diese mehr als Startschwierigkeiten angesehen – bedingt durch die schlechtere Ausgangsposition gegenüber der BRD nach dem Krieg und durch die höheren Reparationsleistungen – und nicht als systemimmanente Schwächen.<sup>110</sup>

Ein weiteres Phänomen in diesem Wirtschaftssystem war, dass es den subventionierten Unternehmen an Anreizen zur Produktions- und Leistungssteigerung fehlte, und zugleich zeigten sie eine starke

---

<sup>105</sup> Vgl. Steiner, Wirtschaftsreform, 111f.

<sup>106</sup> Schätzungen gehen davon aus, dass die Lagerbestände einen Wert von bis zu 80 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der DDR ausmachten und somit immenses brachliegendes Produktionspotenzial bedeutete. Im Vergleich dazu, lag dieser Anteil in der BRD bei knapp fünf Prozent, vgl. Richter, DDR, 39–41. Weber, DDR, 37f., Steiner, Plan, 66–68 und 116f.

<sup>107</sup> Vgl. Steiner, Plan, 14.

<sup>108</sup> Vgl. Ebd., 66.

<sup>109</sup> Vgl. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 70–80 und 118–121. Steiner, Plan, 66f. Richter, DDR, 39f.

<sup>110</sup> Vgl. Steiner, Wirtschaftsreform, 113.

Tendenz zu einer ressourcenintensiven Produktion, wohingegen es den nicht geförderten Betrieben an Vielem fehlte.<sup>111</sup> Ein weiteres typisches Merkmal der Planwirtschaft sowjetischer Prägung wurde bereits kurz oberhalb erwähnt und Anfang der 1950er Jahre in der DDR eingeführt, das Außenhandels- und Valuta-Monopol. Mit diesem wurden Ex- und Importe nur mehr über das „Außenhandelsministerium und staatliche Außenhandelsbetriebe“ abgewickelt.<sup>112</sup> Dadurch wurden die Inlandspreise von DDR-Produkten von deren Preisen auf internationalen Märkten entkoppelt, wodurch es aber keine direkte Verbindung der DDR-Wirtschaft zum internationalen Markt und Wettbewerb mehr gab. Somit konnte die tatsächliche quantitative und qualitative Nachfrage nicht mehr beurteilt werden und eine ökonomische Positionierung wurde praktisch unmöglich. Damit entfiel für die DDR-Betriebe nicht nur jeglicher Preisdruck, sondern auch jegliche Notwendigkeit zu einer Ausbeutung der Arbeitskräfte. Diese Vermeidung war zwar ein erklärtes Ziel der Verfassung der DDR, es fehlte damit aber eben auch ein Anreiz für Innovationen und Effizienzmaßnahmen in den Unternehmen, womit mittel- bis langfristig ihre internationale Konkurrenzfähigkeit litt.<sup>113</sup> Als zusätzliche Schwierigkeit kam hinzu, dass betriebliche Investitionen aus Geldmangel meistens gemieden wurden und dafür noch vorhandenes Produktionspotential der Betriebe aufgebraucht wurde. Belastend für die Wirtschaft des noch jungen Staates sollte sich auch die bis 1954 schrittweise Rückgabe der SAG-Betriebe auswirken, da speziell die rentableren Unternehmen bis zum Aufstand 1953 von der DDR zurückgekauft werden mussten.<sup>114</sup>

Dieser Aufstand, für den es mehrere Gründe gab, begann am 17. Juni 1953 und bedeutete ein einschneidendes Ereignis in der Geschichte der DDR. Wie zuvor beschrieben setzte die SED-Führung die Etablierung des Sozialismus mit großer Entschlossenheit und Härte durch und versuchte dies ab 1952 sogar zu beschleunigen.<sup>115</sup> Erhöhungen der Arbeitsnormen, weitere Zwangsenteignungen und Zwangszusammenschlüsse in LPGs, ein drastisches Vorgehen gegen die Kirche und damit einhergehend Repressionen gegen christliche Studierende (Rauswurf aus Universitäten) und eine starke Zunahme der – vor allem politischen – Gefangenen waren einige Faktoren, die die bereits jahrelang angespannte Situation weiter verschärften. Der Mangel an Ressourcen, eine dadurch zurückbleibende Produktion, weiterhin hohe Reparationsforderungen seitens der UdSSR, eine weiterhin massiv mangelhafte Versorgung der Bevölkerung und steigende Preise der wenigen verfügbaren Lebensmittel, setzten den ganzen Staat unter großen Druck.<sup>116</sup> Dem DDR-Finanzhaushalt fehlte es massiv an Geld,

---

<sup>111</sup> Speziell der Textil-, Feinmechanik- und Dienstleistungssektor wurde kaum forciert, da im stalinistischen Modell, dem die SED folgte, der industrielle Sektor überproportional gefördert wurde, vgl. Steiner, Plan, 65–68, 79 und 117. Richter, DDR, 39f.

<sup>112</sup> Vgl. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 145–151. Steiner, Plan, 68. Kusch, Schlußbilanz, 131–137.

<sup>113</sup> Vgl. Ebda., 68f.

<sup>114</sup> Vgl. Karlsch, Aktiengesellschaften, 221, 224, 227 und 246–248. Steiner, Plan, 35.

<sup>115</sup> Vgl. Richter, DDR, 17–20.

<sup>116</sup> Vgl. Ebd., 17f. Steiner, Plan, 87f. Boyer, DDR, 103.

trotzdem wurden die hohen Investitionen in die Schwerindustrie fortgesetzt und ab 1952 sehr hohe Summen in die Rüstungsindustrie – die Aufrüstung war von der Sowjetunion gefordert – gesteckt.<sup>117</sup> Demgegenüber fehlte es an genügend Erzeugnissen für den Export und jeglicher finanziellen Unterstützung aus dem Ausland.<sup>118</sup>

Diese kritische Lage blieb auch in Moskau nicht unbemerkt, weshalb im April 1953 von der sowjetischen Führung beschlossen wurde einen Teil der Schulden der DDR zu erlassen, weitere Reparationsforderungen und die Rüstungsausgaben zu kürzen, mehr Rohstoffe für die Produktion zu liefern (vor allem Eisenerz und Koks) und größere Mengen an Getreide zur Versorgung der Bevölkerung bereitzustellen.<sup>119</sup> Trotz diesem Entgegenkommen blieb die Lage in der DDR mehr als angespannt und es mussten weitere Maßnahmen zur Finanzierung des Staatshaushaltes beschlossen werden. Erhöhung von Steuern und anderen Belastungen gegenüber der Mittelschicht, von Selbstständigen, HändlerInnen und Einzelbauern/Einzelbäuerinnen brachten nicht den gewünschten Erfolg.<sup>120</sup> Als letzte Gruppe der Bevölkerung mussten nun die Werktätigen ihren Beitrag leisten. In einem Staat, der offiziell hauptsächlich zum Wohle dieser Schicht und der Bauern und Bäuerinnen existierte, war dies ein riskanter Schritt, aber unumgänglich aufgrund der ökonomischen Situation. Dieser Beitrag sollte in Form einer deutlichen Erhöhung der Arbeitsnormen und durch Lohnkürzungen erfolgen und eigentlich ein bereits jahrelanges Missverhältnis zwischen Arbeitsproduktivität und geforderten Normen bereinigen.<sup>121</sup>

Auf der anderen Seite versuchte die SED-Führung durch die Reduzierung der Preise auf einige Lebensmittel etwas Druck von der Bevölkerung zu nehmen, allerdings war diese Maßnahme einerseits zu gering und andererseits zu spät. Erste kleine Warnstreiks seit dem Winter 1952/53 waren die Resultate und als in weiterer Folge die politische Führung der DDR und die Gewerkschaften auch noch Uneinigkeit bezüglich der Arbeitsnormen zeigten, begann sich die Wut einiger Bevölkerungsteile zu entladen.<sup>122</sup> Am 17. Juni legten zuerst Bauarbeiter in Ost-Berlin ihre Arbeit nieder und innerhalb kürzester Zeit breiteten sich die Streiks und Demonstrationen auf viele Teile der DDR aus.<sup>123</sup> Es wurde nun aber nicht mehr nur eine Verminderung der Arbeitsnormen, sondern weitere deutliche Preissenkungen von Produkten für das tägliche Leben mit dem Ausspruch „Butter statt Kanonen“<sup>124</sup>

---

<sup>117</sup> Vgl. Boyer, DDR, 103.

<sup>118</sup> Vgl. Steiner, Plan 83–85.

<sup>119</sup> Vgl. Ebd., 85.

<sup>120</sup> Vgl. Boldorf, Wirtschaft, 132.

<sup>121</sup> Die Normen wurden teilweise um das Doppelte übererfüllt, vgl. Steiner, Plan, 86. Weber, DDR, 42f.

<sup>122</sup> Am 16. Juni 1953 verteidigten die Gewerkschaften noch die Erhöhung der Arbeitsnormen, während die Regierung diese gleichzeitig wieder aufhob, vgl. Andrew I. Port, East German Workers and the „Dark Side“ of Eigensinn. Divisive Shop-Floor Practices and the Failed Revolution of June 17, 1953, in: Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier (Hgg.), The East German Economy, 1945–2010. Falling behind or catching up?, Washington D.C./Cambridge 2013, 117–127. Wilms, DDR, 33–35. Richter, DDR, 17f. Steiner, Plan, 84–92. Weber, DDR, 42f.

<sup>123</sup> Vgl. Richter, DDR, 17f. Wilms, DDR, 33f. Steiner, Plan, 89. Boldorf, Wirtschaft, 132.

<sup>124</sup> Steiner, Plan, 89.

gefordert, die Regierung wurde zum Rücktritt aufgefordert, sowie freie Wahlen verlangt. Büros der Partei und des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS, besser bekannt als Stasi), Gefängnisse und Verwaltungseinrichtungen wurden gestürmt, blutige Zusammenstöße zwischen Demonstranten und Polizei folgten. Umgehend wurde der Ausnahmezustand<sup>125</sup> ausgerufen und die SED-Spitze bat die Sowjetunion um Hilfe, die ihre in der DDR stationierten Truppen inklusive Panzer praktisch in der ganzen DDR aufmarschieren ließ, wodurch der Aufstand rasch und blutig niedergeschlagen wurde.<sup>126</sup> Die genaue Opferzahl konnte bis heute nicht eruiert werden, aber sie liegt zwischen 50 und 130 getöteten Menschen, wobei viele davon in den Tagen nach dem Aufstand standrechtlich erschossen wurden. Zusätzlich wurden mehrere tausend Menschen verhaftet und teilweise zu mehreren Jahren Gefängnis verurteilt. Außerdem zeigte dieses Ereignis, dass die Bevölkerung gegen die Rote Armee machtlos war und die DDR-Regierung für ihre Machterhaltung auch bereit war, diese Truppen gegen das eigene Volk einzusetzen.<sup>127</sup> Die darauffolgenden Konsequenzen wirkten bis zum Ende der DDR nach und setzten weitere Ereignisse in Gang. Zum einen setzte eine erneute Flüchtlingswelle in den Westen ein, die einen quantitativen und qualitativen Substanzverlust an Arbeitskräften bedeutete und die erst durch den Mauerbau im Jahr 1961 gestoppt werden konnte. Zum anderen litt die Legitimation der politischen Führung im Volk massiv und die Angst vor einem erneuten Aufstand begleitete die SED-Führung über Jahrzehnte.

Ulbricht konnte sich, trotz dieser Probleme und starker Kritik an seiner Person, Dank sowjetischer Unterstützung an der Parteispitze halten (erst 1971 erfolgte seine Entmachtung). In Moskau wollte man weitere Eskalationen verhindern und es wurden deshalb weitere Zugeständnisse gemacht: auf die restlichen Schulden der DDR wurde vollständig verzichtet, ebenso auf weitere Reparationsleistungen, die noch verbliebenen SAGs wurden kostenfrei zurückgegeben, Kredite gewährt, die Kosten für die in der DDR stationierten Truppen massiv reduziert und weitere Lebensmittellieferungen versprochen.<sup>128</sup>

Auch die SED-Spitze sah sich nun zu Zugeständnissen gezwungen. Die Arbeitsnormen wurden auf moderatem Niveau eingefroren, Lohnkürzungen wurden rückgängig gemacht und eine möglichst flächendeckende und erschwingliche Grundversorgung der Bevölkerung zugesichert.<sup>129</sup> Ein Effekt dieser Maßnahmen konnte bereits nach wenigen Jahren beobachtet werden, und zwar konnten die Produktionssteigerungen der verfügbaren Produkte mit den deutlichen Lohnsteigerungen nicht mithalten, wodurch erneut ein massiver Geldüberschuss in der Bevölkerung entstand (und bis zum Ende

---

<sup>125</sup> Der Ausnahmezustand galt ab 13 Uhr und enthielt ein striktes Versammlungsverbot und eine Ausgangssperre ab 21 Uhr, vgl. Weber, Dokumente, 199.

<sup>126</sup> Vgl. Richter, DDR, 17–19, Wilms, DDR, 33f. Steiner, Plan, 89f., Weber, DDR, 41f. Weber, Dokumente, 197–199.

<sup>127</sup> Vgl. Richter, DDR, 18. Wilms, DDR, 34. Steiner, Plan, 89. Weber, DDR, 42f.

<sup>128</sup> Vgl. Richter, DDR, 18. Steiner, Plan, 90–92.

<sup>129</sup> Vgl. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 175–177. Steiner, Plan, 91f.

der DDR weit verbreitet war). Der Aufbau des Sozialismus sollte nun mit wesentlich geringerer Geschwindigkeit erfolgen und unter dem Terminus „Neuer Kurs“<sup>130</sup> wurden die Schwerpunkte und Investitionen in der Wirtschaft und Industrie geändert und Reformen versprochen.<sup>131</sup>

### **2.3. Der Mauerbau 1961 und das Ende der DDR 1989/90**

Obwohl mit dem „Neuen Kurs“ einige Veränderungen der Wirtschaft versprochen wurden und in den Betrieben auch merkbar waren, blieb eine skeptische Haltung unter der Bevölkerung bestehen. Die SED konnte ihren Machtanspruch dank der Unterstützung der Sowjetunion zwar sichern, aber eine breite Zustimmung im Volk konnte sie nicht erreichen. Verstärkt wurde dieses Misstrauen, als man in den Jahren 1955/56 – mit dem nächsten Fünfjahresplan<sup>132</sup> – wieder die Schwerindustrie bevorzugte und den gerade eingeschlagenen Weg teilweise wieder verließ.<sup>133</sup> Es war zwar gelungen nach dem Zweiten Weltkrieg aus einer schwierigen Ausgangslage heraus die Industrieproduktion auf das gewünschte Maß zu erhöhen, jedoch blieben selbst in den stark geförderten Wirtschaftszweigen erhebliche Lücken in der Struktur, die Konsumgüterindustrie war noch immer schwach und die Lebensmittelversorgung blieb kritisch.<sup>134</sup> In die Grundstoffindustrie wurde zu wenig investiert, weshalb hier die Produktivität den Erfordernissen anderer Wirtschaftszweige nicht nachkam. Die Rohstoffe waren knapp, der Mangel an Arbeitskräften nahm zu und ein großer Teil der zur Verfügung stehenden Finanzmittel wurden nun wieder durch erhöhte Investitionen in die Schwerindustrie und Rüstung gebunden. Der Arbeitskräftemangel wurde durch eine weiter stetige Abwanderung in den Westen verstärkt, da viele Menschen nach den Ereignissen von 1953, den folgenden leeren Versprechen und auch einer massiven Versorgungskrise der Jahre 1960/61 desillusioniert waren. Bedingt vor allem durch Missernten und einer erneuten (und ineffizienten) Kollektivierungswelle in der Landwirtschaft von 1958–1960, herrschte ein eklatanter Mangel an verfügbaren Nahrungsmitteln, der durch Importe nicht kompensiert werden konnte.<sup>135</sup> Die Flucht in den Westen erschien als einzig möglicher Ausweg und Schätzungen zufolge flüchteten rund drei Millionen Menschen von 1945 bis 1961 aus der SBZ/DDR.<sup>136</sup> An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass die Jahre 1958–59 eine bessere Zukunft versprochen, eine gewisse Stabilität herrschte und in diesen beiden Jahren deutlich weniger DDR-BürgerInnen dauerhaft das Land verließen. Die Wirtschaft erzielte in dieser kurzen Phase gute Zuwächse, die Konsumgüterindustrie begann sich zu erholen (wenn auch noch auf niedrigem Niveau),

---

<sup>130</sup> Steiner, Plan, 90 und 92.

<sup>131</sup> Vgl. Ebd., 90–95. Weber, DDR, 42–44.

<sup>132</sup> Allgemein zum Thema Plan, vgl. Kornai, System, 121–126.

<sup>133</sup> Vgl. Boyer, DDR, 105–107. Steiner, Plan, 92–101. Weber, DDR, 44f.

<sup>134</sup> Vgl. Steiner, Plan, 94. Weber, DDR, 45.

<sup>135</sup> Vgl. Steiner, Plan, 129–135. Weber, DDR, 56f.

<sup>136</sup> Vgl. Richter, DDR, 19. Wilms, DDR, 36. Gründe für die Flucht gab es viele: Wunsch nach geordneter Arbeit, relativ niedriger Lebensstandard, mangelhafte Arbeitsorganisation, wirtschaftliche Schwierigkeiten, Willkür, Lebensmittelknappheit usw., vgl. Steiner, Plan, 118–122. Weber, DDR, 57. Weber, Dokumente, 252f.

die Lebensmittelversorgung funktionierte zumindest ausreichend und die allgemeine Lebenssituation der Bevölkerung besserte sich merkbar.<sup>137</sup>

Zusätzlich begannen sich Teile der Bevölkerung mit der politischen Lage und den Strukturen zu arrangieren, wenn auch ohne oder mit kaum Zustimmung zur Regierung selbst.<sup>138</sup> In dieser Phase einer leichten Aufbruchsstimmung ließ sich die SED-Spitze rund um Walter Ulbricht zu neuen und überzogenen Wirtschaftsplänen hinreißen. Der aktuelle Fünfjahresplan wurde gestoppt und durch einen Siebenjahresplan ersetzt und die neue Parole „einholen und überholen“<sup>139</sup>, bezogen auf die BRD, ausgegeben. Bis 1961 wollte man die Bundesrepublik Deutschland wirtschaftlich einholen, was aber angesichts der Tatsache, dass im Jahr 1959 die DDR rund 30 Prozent in der Produktion (über die gesamte Wirtschaft gesehen) hinter der BRD lag, mehr als unrealistisch war.<sup>140</sup> Auch beim Konsum lag man 25 bis 30 Prozent (pro Kopf) hinter dem westlichen Bruderstaat, was ebenfalls eine Lücke darstellte, die in zwei Jahren nicht zu schließen war. Zusätzlich sah man sich innerhalb der SED von der Überlegenheit des Sozialismus überzeugt und fühlte sich durch die Erfolge der Sowjetunion in der Weltraumtechnik bestätigt (1957 wurde mit „Sputnik“ der erste künstliche Satellit in die Erdumlaufbahn gebracht).<sup>141</sup>

Diese sehr ambitionierten Ziele sollten mit zusätzlichen Investitionen und einem stärkeren Fokus auf Technik und Wissenschaft realisiert werden. Allerdings sah sich die politische Führung der DDR immer stärker mit dem zuvor angesprochenen Arbeitskräftemangel konfrontiert. Nicht nur der quantitative Mangel wurde immer mehr zum Problem, sondern vor allem der qualitative, da viele Flüchtende unter 25 Jahre alt, Fachkräfte, Höherqualifizierte und AkademikerInnen waren.<sup>142</sup> Betroffen war nicht nur die Ökonomie des Landes allgemein, sondern besonders die Wissenschaft und Forschung, wo dringend zusätzliche MitarbeiterInnen gesucht wurden, um auch einer Überalterung vorzubeugen. Durch diesen generellen Arbeitskräftemangel kam es immer wieder zu Produktionsstörungen und in der Folge zu einem lückenhaften Warenangebot.<sup>143</sup> Bereits Ende der 1950er Jahre herrschte Vollbeschäftigung und es gab somit praktisch keine Arbeitslosigkeit mehr. Positiv ist anzumerken, dass es dadurch einen sehr hohen Anteil an berufstätigen Frauen gab (weit über westlichem Durchschnitt) und dieser Umstand bis zum Ende der DDR erhalten blieb. Frauen hatten auch Zugang zu hoch qualifizierten Stellen und zumindest zu niedrigen und teilweise mittleren Führungspositionen.<sup>144</sup>

---

<sup>137</sup> Vgl. Steiner, Plan, 125f.

<sup>138</sup> Vgl. Weber, DDR, 50f. und 61. Boldorf, Wirtschaft, 132f. Steiner, Plan, 124–129.

<sup>139</sup> Vgl. Weber, DDR, 51. Steiner, Plan, 124. Boldorf, Wirtschaft, 133.

<sup>140</sup> Vgl. Weber, DDR, 51. Steiner, Plan, 124f.

<sup>141</sup> Vgl. Berghoff, Economy, 4f. Steiner, Plan, 124.

<sup>142</sup> Dabei war speziell das Facharbeitermilieu nach dem Zweiten Weltkrieg in der SBZ/DDR noch besonders stark ausgeprägt, vgl. Boyer, DDR, 105.

<sup>143</sup> Vgl. Steiner, Plan, 136. Weber, DDR, 58.

<sup>144</sup> Vgl. Ebd., 62.

Der DDR-Führung gelang es insgesamt nicht, die Bevölkerung ideologisch, vom Lebensstandard her und perspektivisch, zu einem Verbleib im sozialistischen System zu überzeugen. Auch Feststellungen wie „Arbeitsplatzgarantie und gesichertes Einkommen hüben, stünden Arbeitslosigkeit und Konsumterror durch das unerschwingliche Warenangebot drüben gegenüber“<sup>145</sup> wirkten wenig überzeugend, weshalb ein anderer Weg gefunden werden musste, um die Menschen im Land zu halten und dies konnte nur durch ein Schließen der Grenzen gelingen.

Auf Drängen vor allem Ulbrichts, stimmte Moskau nach monatelangen Diskussionen und verschiedenen Vorschlägen der Errichtung einer „modernen Grenze“<sup>146</sup> zu, einer Mauer um West-Berlin und allgemein eine Erweiterung und Befestigung der Grenzanlagen zum Westen.<sup>147</sup> „In der Nacht vom 12. zum 13. August 1961“<sup>148</sup> wurde eine anfangs noch behelfsmäßige Sperre errichtet, die in der Folge zur bekannten Berliner Mauer ausgebaut wurde. Eine in den folgenden Jahrzehnten fast undurchdringliche Barriere, die mit einer Länge von ca. 45 Kilometer ganz West-Berlin umschloss.<sup>149</sup> Damit wurde nicht nur eine Teilung Berlins sichtbar, auch die Deutschlands, ja sogar Europas und der Welt wurde damit augenscheinlich, da damit auch Schritt für Schritt eine allgemeine Abschottung zwischen Ost und West einherging und der sogenannte „Eiserne Vorhang“ Gestalt annahm.<sup>150</sup> Eine Grenze, die zumeist mit Stacheldraht und Wachtürmen zwei ideologisch verschiedene Welten trennte und der Versuch einer illegalen Überquerung schnell mit dem Tod enden konnte. Nach dem Zusammenbruch des Ostblocks und dem damit einhergehenden Abbau dieser Befestigungen, der schrittweisen Erweiterung der Europäischen Union in den Osten Europas glaubte man, dass solche Konstrukte und Barrieren der Vergangenheit angehören würden. Leider haben die letzten Jahre gezeigt, dass im Zusammenhang mit den Flüchtlingsbewegungen aus Nordafrika, Afghanistan, Pakistan etc. wieder neue und ähnliche Grenzsicherungen in Europa errichtet wurden und die Vereinigten Staaten von Amerika ihre Grenze zu Mexiko sogar teilweise wieder mit einer Mauer versuchen zu sichern. Noch sind diese Befestigungen keine Todesmauern wie es die Berliner Mauer war, weshalb von politischer Seite nichts unversucht bleiben darf, um zumindest diese Entwicklung zu verhindern (auch wenn hier teilweise bereits sehr gewalttätig gegen Flüchtende vorgegangen wird).

Ein sehr großer Unterschied von damals zur Gegenwart liegt vor allem darin, in welche Richtung die Grenzbefestigungen wirken. Heute sollen Menschen daran gehindert werden in die EU oder in die U.S.A. zu kommen, mit der Befestigung der Grenze in der DDR wurden Menschen aber de facto

---

<sup>145</sup> Fabian Klabunde, Überreden als Strategie. Die Mauer war nicht genug, in: Susanne Muhle, Hedwig Richter, Juliane Schütterle (Hgg.), Die DDR im Blick. Ein zeithistorisches Lesebuch, Berlin 2008, 103.

<sup>146</sup> Wilms, DDR, 36.

<sup>147</sup> Vgl. Steiner, Plan, 94 und 136–138. Weber, DDR, 58f. Wilms, DDR, 36–38. Zum Beschluss der Errichtung der Mauer und den folgenden Ein- und Ausreisebestimmungen, vgl. Weber, Dokumente, 250f.

<sup>148</sup> Vgl. Weber, DDR, 59.

<sup>149</sup> Vgl. Thomas Flemming, Die Berliner Mauer. Geschichte eines politischen Bauwerks, Berlin-Brandenburg 2004, 10–22. Weber, DDR, 59. Richter, DDR, 53f. Boldorf, Wirtschaft, 132f.

<sup>150</sup> Vgl. Flemming, Berliner Mauer, 63–67.

eingesperrt.<sup>151</sup> Eine genaue Zahl der Menschen, die beim Versuch die Berliner Mauer zu überqueren getötet wurden, ist schwer zu eruieren, da die DDR versuchte diese Morde an den „Republikflüchtigen“<sup>152</sup> zu verschleiern. Die Zahlen schwanken zwischen etwa 140 und 240 Toten, wobei hier nicht nur Menschen gezählt werden, die erschossen wurden, sondern auch auf andere Art und Weise beim Versuch die Grenze zu überwinden starben wie durch einen Herzinfarkt, Absturz mit einem Heißluftballon etc.<sup>153</sup> Die Reisefreiheit der DDR-BürgerInnen beschränkte sich in der Folge praktisch auf die sozialistischen Nachbarländer, da die Möglichkeiten in den Westen zu gelangen mehr als eingeschränkt waren. Wenn man die Möglichkeit hatte, zum Beispiel um beruflich eine Konferenz in der BRD zu besuchen, musste man damit rechnen, dass man unter ständiger Beobachtung durch den MfS stand. Trotzdem gelang es Menschen immer wieder in den Westen zu flüchten, doch die Gefahr dabei erschossen oder gefasst und viele Jahre inhaftiert zu werden war groß.<sup>154</sup>

Um sich weiter von der BRD und anderen NATO-Staaten abzuschotten, versuchte nun die DDR-Führung sich auch von wichtigen Importen aus diesen zu lösen, um dem Westen ein politisches Druckmittel zu entziehen. Da aber die Sowjetunion und die anderen Staaten des RGWs sich spätestens ab Mitte der 1960er Jahre als unzuverlässige Lieferanten zeigten, musste die DDR diese Pläne mehr oder weniger ad acta legen und die Importe aus dem Westen nahmen ab 1964 wieder schlagartig zu (nach relativ niedrigen Importzahlen der Jahre 1961–63). Die Abhängigkeit von diesen Importen zeigte sich sehr schnell, da das Ausbleiben dieser die Produktion einiger Erzeugnisse im Arbeiter- und Bauernstaat massiv erschwerte und teilweise unmöglich machte. Aber es mussten nicht nur Rohstoffe aus dem Westen bezogen werden, sondern vor allem neue Maschinen und Technologien, um die eigene Produktionslandschaft zu modernisieren.<sup>155</sup>

An dieser Stelle ist auch zu erwähnen, dass die DDR innerhalb des RGW die zweitbesten Wirtschaftswerte nach der Sowjetunion aufwies und auch international gute Werte zeigte.<sup>156</sup> Nur im Vergleich mit der BRD hinkte man deutlich in der wirtschaftlichen Entwicklung hinterher, was in dieser deutsch-deutschen Konkurrenzsituation innerhalb der Partei und im Volk oft thematisiert wurde und den Erfolgsdruck erhöhte. Dieser Konkurrenzdruck schlug sich aber nur bedingt auf die Unternehmen nieder, da diese nur im gegebenen wirtschaftlichen und politischen Rahmen agieren konnten.<sup>157</sup> Jedenfalls war ein Effekt des Mauerbaues auch, dass der permanente Vergleich mit der Bundesrepublik

---

<sup>151</sup> Vgl. Weber, DDR, 59.

<sup>152</sup> Steiner, Plan, 119.

<sup>153</sup> Die Aufarbeitung der korrekten Zahlen ist weiterhin Gegenstand der Forschung. Die Berliner Staatsanwaltschaft gab im Jahr 2000 die Zahl der nachweislich durch einen Gewaltakt an der Berliner Mauer umgekommenen Opfer mit 86 an, vgl. Flemming, Berliner Mauer, 30–42 und 191–195. Weber, DDR, 59.

<sup>154</sup> Vgl. Flemming, Berliner Mauer, 81–91.

<sup>155</sup> Vgl. Steiner, Plan, 141f. Weber, DDR, 60–62.

<sup>156</sup> Vgl. Berghoff, Economy, 5.

<sup>157</sup> Erfolgsdruck bezogen auf höhere Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und Erhöhung des Lebensstandards der Bevölkerung, vgl. Weber, DDR, 60 und 65. Steiner, Wirtschaftsreform, 113.



Deutschland abgeschwächt wurde. Für das Volk war der große Bruder im Westen kaum noch erreichbar, womit illegal empfangene Fernsehsignale meist die einzige Informationsquelle darstellten (es drohten sogar Haftstrafen, wenn man dabei ertappt wurde). Somit blieb den BürgerInnen de facto kaum etwas anderes übrig, als sich mit den herrschenden Verhältnissen zu arrangieren und anzupassen, wodurch sich die DDR im Inneren bis zu einem gewissen Grad konsolidieren und stabilisieren konnte.<sup>158</sup>

Tatsächlich konnte mit der Errichtung der Berliner Mauer, und der allgemeinen Sicherung der Grenzen der DDR zum Westen, der massive Verlust an Arbeitskräften zunächst gestoppt und durch weitere Maßnahmen auch entspannt werden. Diese waren einerseits der Einsatz von Arbeitskräften aus anderen RGW-Staaten ab der zweiten Hälfte der 1960er Jahre, die sogenannten Vertragsarbeiter<sup>159</sup>, und andererseits die Förderung und Anreizschaffung für den Berufseinstieg von Frauen. Verschiedene Ausbildungs- und Qualifizierungsangebote und die Schaffung von Kinderkrippenplätzen sollten für Genossinnen attraktive Rahmenbedingungen schaffen, was auch gut gelang, wie die folgende Tabelle zeigt.<sup>160</sup>

Jahr	Beschäftigungsquote von Frauen im arbeitsfähigen Alter
1950	52 %
1960	66 %
1970	82 %

Tabelle 2 Beschäftigungsquote von Frauen im arbeitsfähigen Alter in der DDR 1950–1970.<sup>161</sup>

Trotz der allgemein hohen Beschäftigungsquote von Frauen, waren diese in leitenden Positionen unterrepräsentiert. So waren im Jahr 1960 im Politbüro überhaupt keine Frauen angestellt und im ZK lediglich rund zehn Prozent der MitarbeiterInnen weiblich.<sup>162</sup> Auch in den folgenden Jahren sollte sich dieses Bild nur marginal ändern und die DDR blieb bis zu ihrem Ende ein von Männern dominierter Staat.

Um die ausgegebenen Ziele des Siebenjahresplanes zu erreichen, brauchte es hohe zusätzliche Investitionen, für die die DDR aber keine Geldreserven hatte. Die UdSSR konnte oder wollte keine weiteren Kredite vergeben, übernahm dafür aber vollständig die Stationierungskosten ihrer Truppen in der DDR, um diese ein wenig zu entlasten.<sup>163</sup> Jedoch verschlangen die zunehmenden Rüstungsausgaben<sup>164</sup> und der Bau der Berliner Mauer inklusive der Verlegung von diversen Leitungen (Wasser, Strom, Telefon etc.), Bahnstrecken usw. viel Kapital, das dadurch in der Wirtschaft fehlte. Der

<sup>158</sup> Vgl. Boldorf, *Wirtschaft*, 132f. Steiner, *Plan*, 150f.

<sup>159</sup> Vgl. Ebd., 143.

<sup>160</sup> Vgl. Ebd., 143f.

<sup>161</sup> Vgl. Ebd., 144. Weber, *DDR*, 62.

<sup>162</sup> Vgl. Ebd., 62.

<sup>163</sup> Vgl. Boyer, *DDR*, 103. Steiner, *Plan*, 141 und 145f.

<sup>164</sup> In den 1960er Jahren erfolgte eine zunehmende Professionalisierung und Aufrüstung der Nationalen Volksarmee (NVA), ebenso wurde der Überwachungsstaat massiv ausgebaut, vgl. Weber, *DDR*, 65.

wirtschaftliche und technologische Rückstand gegenüber marktwirtschaftlichen Staaten wurde zusehends größer und der Siebenjahresplan war gescheitert.<sup>165</sup> Diese Systemkrise und die Erschöpfung vom ökonomischen Potential wurde nun auch von Ulbricht und seinen Parteikollegen erkannt, weshalb 1963/64 Wirtschaftsreformen angestrebt wurden inklusive eines verstärkten Imports westlicher Technologie.<sup>166</sup>

Beim „Neuen Ökonomischen System der Planung und Leitung“ der Volkswirtschaft<sup>167</sup> (NÖS oder NÖSPL bezeichnet) sollten u.a. nun Gewinne als Indikator für die Bewertung eines Betriebes herangezogen werden und nicht mehr die quantitative Bruttoproduktion. Zusätzlich mussten die Unternehmen nun die eingesetzten Geldmittel für Investitionen und den Ankauf der Produktionsmittel selbst erwirtschaften, wodurch sie ein gewisses Maß an Autonomie gewannen. Dadurch erfolgte auch eine bessere Anpassung der produzierten Güter an die KonsumentInnenwünsche und es sollten Innovationen in den VEBs angeregt werden.<sup>168</sup> Diese Elemente der Marktwirtschaft wurden mit der Planwirtschaft kombiniert, um dadurch die vermeintlichen Vorteile beider Welten zu vereinen. Da dies aber ein Widerspruch in sich war, wurden jedoch in der Folge die marktwirtschaftlichen Kriterien real wieder aufgeweicht (weicher Plan) und die mögliche Flexibilität der Betriebe eingeschränkt. Trotzdem verbesserten sich in dieser Phase in Summe die Wirtschaftswerte, der Staatshaushalt konnte ausgeglichen bilanzieren (es wurde grundsätzlich nur ausgegeben, was zuvor eingenommen wurde) und die Schulden der DDR (im Westen) waren überschaubar.<sup>169</sup> Der Bedarf an Konsumgütern konnte zwar auch in dieser Phase nicht vollständig gedeckt werden, aber zumindest erreichte man deutliche Steigerungen in einigen Produktkategorien.

	1960	1965	1970
PKW	3,2	8,2	15,6
Fernsehgeräte	18,5	53,7	73,6
Kühlschränke	6,1	25,9	56,4
Waschmaschinen	6,2	27,7	53,6

Tabelle 3 Bestand einiger industrieller Konsumgüter je 100 Haushalte in der DDR.<sup>170</sup>

Hier kam zum Tragen, dass eine Reform nur im Rahmen der politischen und sozialen Realität möglich ist.<sup>171</sup> In diesem Fall handelte es sich um einen zentralistischen Staat mit einer stark hierarchischen Einheitspartei (SED), die deutliche Züge einer Diktatur aufwies (Ulbricht), wo es an Geld für

<sup>165</sup> Vgl. Steiner, Plan, 114–117 und 141f. Boldorf, Wirtschaft, 133.

<sup>166</sup> Allgemein zur Wirtschaftsreform, vgl. Steiner, DDR-Wirtschaftsreform.

<sup>167</sup> Das NÖSPL wurde maßgeblich von Walter Ulbricht, Günter Mittag und Erich Apel gestaltet. Vgl. Boldorf, Wirtschaft, 133. Weber, DDR, 64. Steiner, Plan, 147. Steiner, Wirtschaftsreform, 109 und 114f. Siehe auch: Beschluß des Präsidiums des Ministerrates der DDR vom 11. Juli 1963, Berlin (Ost) 1963, 7–15. Ebenso: Richtlinie für das „Neue Ökonomische System der Planung und Leitung“ der Volkswirtschaft vom 15. Juli 1963, in: Weber, Dokumente, 273–276.

<sup>168</sup> Vgl. Kusch, Schlußbilanz, 15. Boldorf, Wirtschaft, 133f. Steiner, Wirtschaftsreform, 115.

<sup>169</sup> Vgl. Kusch, Schlußbilanz, 14–16. Boyer, DDR, 104. Steiner, Wirtschaftsreform, 114f. und 128f.

<sup>170</sup> Zu beachten ist der relativ geringe Zuwachs bei den PKWs, vgl. Steiner, Plan, 178.

<sup>171</sup> Vgl. Boyer, DDR, 103.

Investitionen mangelte, man im internationalen Wettbewerb bereits ins Hintertreffen geraten war und es deutlich an Effizienz und Produktivität mangelte. Zusätzlich hatte sich die Bevölkerung zwar mit den bestehenden Verhältnissen arrangiert, aber kaum Vertrauen in die Regierung. Interessant an dieser Reform ist auch, dass Ulbricht und seine Kollegen ein System zu reformieren versuchten, welches sie selbst eingeführt hatten.<sup>172</sup> Ein klares Zeichen dafür, dass diese Gruppe nicht komplett abgekoppelt vom internationalen Markt agierte, Probleme wahrnahm und zumindest ein gewisses Maß an Veränderungen zuließ. Allerdings blieb die starre Führung der SED bestehen und die angestrebte Wirtschaftsreform löste auch Kritik innerhalb der Partei aus. Einige sahen den Herrschaftsanspruch der SED gefährdet (und wohl auch ihren eigenen) und wollten zu früheren Verhältnissen zurückkehren.<sup>173</sup>

Auch Moskau befürwortete diese Reformversuche mit marktwirtschaftlichen Elementen nicht, setzte aber vorläufig keine offiziellen Sanktionen. Allerdings drosselte die UdSSR ihre Lieferungen an Rohstoffen und Lebensmitteln ab 1963/64 teilweise deutlich (offiziell wegen eigener Versorgungsschwierigkeiten), wodurch die DDR stärker Waren aus dem Westen importieren musste. Zusätzlich stockte auch der Export von Produkten in den RGW, da vor allem die Sowjetunion ihre Importe zum Beispiel an Chemieprodukten kürzte, obwohl hier seitens der SPK vorrangig in diesen Produktionszweig investiert wurde.<sup>174</sup> Zudem konnte die angestrebte Erhöhung der Arbeitsproduktivität und Innovationsfreudigkeit in den Betrieben nur begrenzt erreicht werden. Aufgrund all dieser Schwierigkeiten legte die SPK meist nur Jahrespläne in dieser Periode vor, da eine längere Planung nicht gelang. Dies führte zu Verunsicherungen in den Betrieben, die erneut Produktionsmittel horteten und zugleich versuchten die quantitative Produktion gering zu halten.<sup>175</sup>

Trotzdem war rein statistisch diese Periode die wirtschaftlich erfolgreichste in der Geschichte der DDR, was am Beispiel der Akkumulationsrate<sup>176</sup> deutlich wird, die im Jahr 1970 einen nie wieder erreichten Höchststand von 29 Prozent erreichte.<sup>177</sup> Sinnbildlich für die DDR war auch der Leitspruch „Überholen ohne einzuholen“<sup>178</sup> von Ulbricht und der SED zu dieser Zeit, mit dem versucht wurde die Arbeitsmoral zu heben und einen gemeinsamen Kampfgeist zu beschwören.

---

<sup>172</sup> Vgl. Steiner, Plan, 145f. Boldorf, Wirtschaft, 132–134. Weber, DDR, 64. Kusch, Schlußbilanz, 15.

<sup>173</sup> Vgl. Boyer, DDR, 104.

<sup>174</sup> Vgl. Steiner, Plan, 155.

<sup>175</sup> Vgl. Ebd., 156 und 159.

<sup>176</sup> Die Akkumulationsrate beziffert den Anteil des verwendeten Nationaleinkommens für Nettoinvestitionen und Bestandserhöhungen. Nettoinvestitionen sind die Gesamtinvestitionen eines Staates abzüglich von Amortisationen, vgl. Kusch, Schlußbilanz, 14.

<sup>177</sup> Vgl. Ebd., 14.

<sup>178</sup> Vgl. Steiner, Plan, 161.

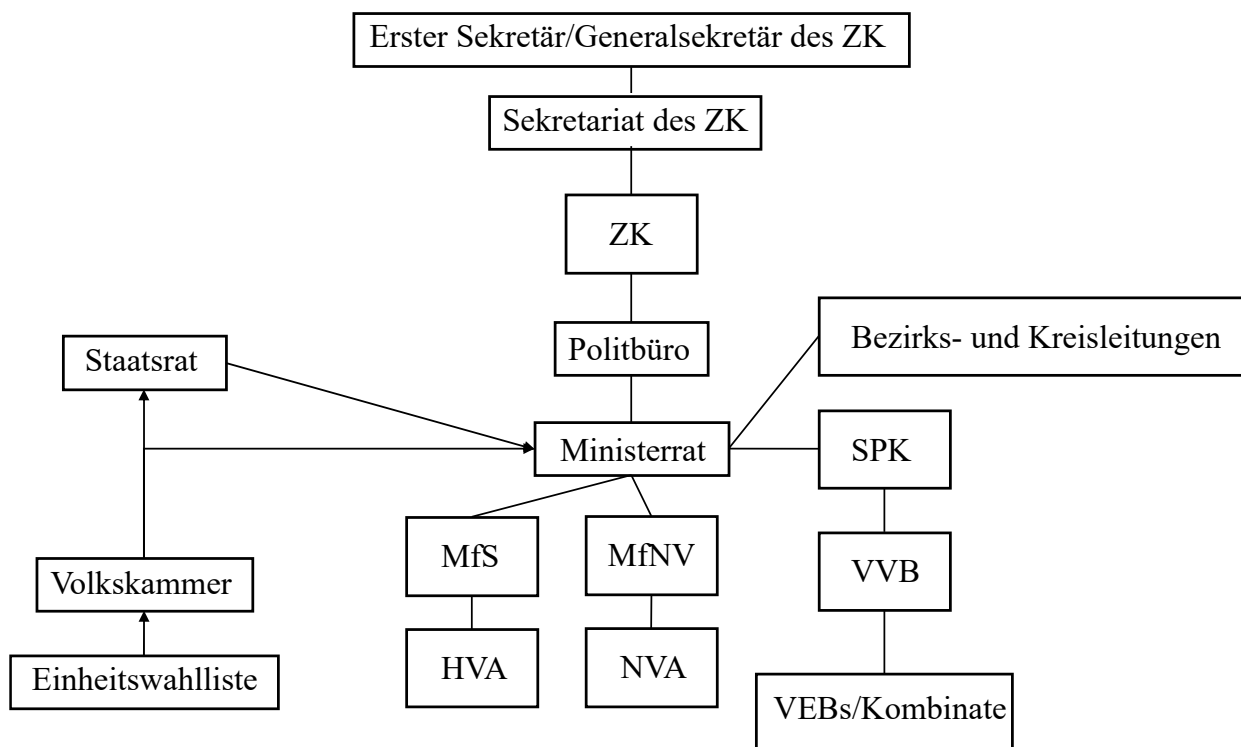


Abbildung 8 Aufbau des DDR-Regierungsapparates (Auszug).<sup>179</sup>

Sinnbildlich deswegen, weil man trotz zunehmenden Rückstands auf die BRD und gerade einmal einer leichten Erholung und Stabilisierung der Wirtschafts- und Versorgungslage, ein utopisches Ziel ausgab. Es sollte nun eine sprunghafte Entwicklung von Wissenschaft und Technik erfolgen.<sup>180</sup> Ein Muster und eine Rhetorik, die bis zum Ende der DDR praktiziert wurde und schon in den späten 1960er Jahren wenig erfolgsversprechend war.

Die kritischen Stimmen innerhalb der SED erhielten durch eine erneute Versorgungskrise in den Jahren 1969 und 1970 bedingt durch Ernteaufschläge und einem schweren Winter Auftrieb. Die Beschaffung der benötigten Produktionsmittel speziell für die Industrie geriet ins Stocken, die Wirtschaftswerte gingen wieder leicht zurück und die Pläne der Jahre 1969 und 1970 konnten nicht erfüllt werden.<sup>181</sup> Dies wurde als Anlass genommen, um die Wirtschaftsreformen der 1960er Jahre wieder abzuschaffen und Ulbricht zu entmachten.<sup>182</sup> An seine Stelle trat im Mai 1971 Erich Honecker<sup>183</sup>, der bis 1989 Partei- und Regierungschef blieb.<sup>184</sup> Der Versuch der Reformer, Plan und Markt zu verbinden, war gescheitert.<sup>185</sup>

<sup>179</sup> Eigene Darstellung.

<sup>180</sup> Vgl. Steiner, Plan, 165 und 184f.

<sup>181</sup> Vgl. Weber, DDR, 79. Steiner, Plan, 169.

<sup>182</sup> Offiziell trat Walter Ulbricht von selbst aus Altersgründen zurück, vgl. Weber, Dokumente, 321. Weber, DDR, 80. Steiner, Plan, 185f.

<sup>183</sup> Erich Ernst Paul Honecker (1912–1994) war von 1971–1989 Generalsekretär des ZK der SED und somit der mächtigste Mann in der DDR, vgl. Norbert F. Pötzl, Erich Honecker. Eine deutsche Biographie, Stuttgart 2003.

<sup>184</sup> Vgl. Weber, Dokumente, 317. Boldorf, Wirtschaft, 135

<sup>185</sup> Vgl. Steiner, Plan, 139–160, 168f. und 186.

Honecker übernahm einen Staat, der zwar durch überzogene Pläne und Ziele wirtschaftlich wieder in Schwierigkeiten geraten war, aber trotzdem noch eine intakte Ökonomie und einen ausgeglichenen Staatshaushalt hatte.<sup>186</sup> Im Juni 1971 verkündete der neue Generalsekretär des ZK eine neue „Hauptaufgabe“<sup>187</sup>, wodurch umgehend neue Schwerpunkte gesetzt wurden und mit verbesserter Sozialpolitik, besserer Versorgungslage, mehr Konsumgütern und allgemein einem höheren Lebensniveau das Volk gewonnen und damit zu einer höheren Arbeitsproduktivität animiert werden sollte. Neben „Überholen ohne einzuholen“ wurden nun Schlagworte wie erhöhtes Entwicklungstempo, höhere Effektivität, Wachstum, Fortschritt etc. verwendet und blieben im offiziellen Sprachgebrauch der Partei üblich. Unter der neuen Führung wurde zunächst sachlich gearbeitet und man nahm von überzogenen Plänen und Wachstumsraten Abstand und die sozialen und wirtschaftlichen Probleme sollten in den Fokus rücken. Die „Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik“<sup>188</sup> war ab 1975 das neue Mantra und bedeutete, dass soziale Verbesserungen an das Wachstum der Ökonomie gebunden sein sollten. Jedoch wich man vom vorhandenen DDR-Wirtschaftssystem nicht ab, sondern versuchte es nur punktuell zu reformieren (ohne Marktelemente) und erreichbare Fünfjahrespläne zu erstellen.<sup>189</sup>

Pointiert setzte sich die neue Führung – die klar unter dem Einfluss der Sowjetunion stand – in Szene und man distanzierte sich deutlich von der Person Ulbricht, seiner Regierungszeit und den Geschehnissen der 1950er und 1960er Jahre.<sup>190</sup> Dass zum Beispiel Erich Honecker eine treibende Figur bei der Planung und Umsetzung der Berliner Mauer war, wurde nicht erwähnt und ebenso wenig wurde der allgemeine Führungsanspruch der SED und der herrschenden Oberschicht in der DDR angetastet.<sup>191</sup> Trotzdem entstand eine leichte Aufbruchsstimmung, die durch den Beitritt zur UNO im Jahr 1973 bestärkt wurde und womit „die allgemeine Erklärung der Menschenrechte an[erkannt wurde]“.<sup>192</sup> Außenpolitisch erlangte man damit zunehmend Anerkennung, aber innenpolitisch wurde nun die Einhaltung der allgemeinen Menschenrechte gefordert, besonders bezüglich der Reisefreiheit.<sup>193</sup> Jedoch wurden diese Forderungen zumeist durch Entlassungen, Inhaftierungen und/oder Ausbürgerungen, Spitzelwesen usw. erstickt.<sup>194</sup>

Dieser Aufbruchsstimmung der frühen 1970er Jahre folgte Ernüchterung. Die massive Subventionspolitik verbesserte zwar die allgemeine Versorgungslage der Bevölkerung und entschärfte etwas den Wohnungsmangel, aber die versprochenen Ziele konnten nicht annähernd erreicht werden.<sup>195</sup> Die gut

---

<sup>186</sup> Vgl. Kusch, Schlußbilanz, 13f.

<sup>187</sup> Vgl. Steiner, DDR-Wirtschaftsreform, 189. Kusch, Schlußbilanz, 18.

<sup>188</sup> Weber, DDR, 80. Boldorf, Wirtschaft, 135. Steiner, Plan, 191

<sup>189</sup> Vgl. Weber, DDR, 81. Boldorf, Wirtschaft, 135. Kusch, Schlußbilanz, 18.

<sup>190</sup> Vgl. Weber, DDR, 81f.

<sup>191</sup> Vgl. Ebd., 80f. Kusch, Schlußbilanz, 20.

<sup>192</sup> Vgl. Klabunde, Überreden, 99f. Steiner, Plan, 187.

<sup>193</sup> Vgl. Weber, DDR, 86–89.

<sup>194</sup> Vgl. Ebd., 89.

<sup>195</sup> Die Subventionsquote (Anteil an Subventionen am Staatshaushalt) betrug 1971 rund zehn Prozent, Mitte der 1980er Jahre allerdings rund 25 Prozent, vgl. Boldorf, Wirtschaft, 136.

gemeinten, aber zu großen Vorhaben überstiegen bei weitem das wirtschaftliche Potenzial des Staates, wodurch die Staatsschulden, vor allem bei der BRD und allgemein im Westen, wuchsen.<sup>196</sup> Die hohen Subventionen hatten auch zur Folge, dass es an den finanziellen Mitteln für Investitionen in Wissenschaft, Technik und direkt in den Betrieben massiv fehlte und ein zunehmender Substanzverlust zu beobachten war, wodurch die Produktivität weiter sank und die DDR-Produkte für den internationalen Markt unattraktiver wurden, wodurch sich wiederum der Zustrom von dringend benötigten Devisen verringerte. Dadurch mussten wiederum die Subventionen (auf Schuldenbasis) erhöht werden, um die Importe und die Versorgungslage stabil zu halten. Eine Abwärtsspirale, die die folgenden Jahre bis zum Ende der DDR kennzeichneten, ebenso wie zunehmend unrealistische Pläne, eine zunehmende Verschuldung fast bis zum Staatsbankrott und trotzdem steigende staatliche Subventionen.<sup>197</sup>

Positiv hervorzuheben ist, dass es in den 1980er Jahren zunehmend zu einer Annäherung der beiden deutschen Staaten kam. Einerseits brauchte die DDR die finanzielle Unterstützung der BRD und andererseits kühlte das Verhältnis zur Sowjetunion zunehmend ab, da die SED-Spitze die Veränderungen in der UdSSR nicht goutierte. Außerdem gelangten immer mehr Personen in der DDR zur Einsicht, dass man in der deutsch-deutschen Konkurrenzsituation nur der zweite Sieger bleiben wird.<sup>198</sup> Innenpolitisch beharrte die SED auf ihrem Führungsanspruch auf allen Ebenen und man ging rigoros gegen kritische Stimmen im eigenen Volk vor, wodurch es zu zahlreichen Verhaftungen in den 1980er Jahren kam und zu überfüllten Gefängnissen, wo die Gefangenen teilweise brutal drangsaliert wurden.<sup>199</sup> Die SED-Spitze rund um Honecker wollte die Systemkrise nicht einsehen und verfolgte ihren Kurs weiter. Warnungen und Vorschläge aus dem SPK, dass die Pläne nicht mehr in Einklang zu bringen waren, Subventionen gekürzt werden müssten, Investitionen umverteilt werden sollten, wurden als Angriff auf die SED-Politik und auf die Führungspersönlichkeiten der DDR gewertet und damit nicht nur abgelehnt, sondern auch scharf verurteilt.<sup>200</sup> Warnungen aus dem MfS zu einer katastrophalen Stimmung in der Bevölkerung wurden ignoriert.<sup>201</sup>

Das Volk war zunehmend frustriert, desillusioniert und teilweise auch resignierend.<sup>202</sup> Die weiterhin bestehende massive Einschränkung der Reisefreiheit, die schlechte Versorgungslage (Importe mussten im Jahr 1989 aufgrund der hohen Staatsschulden deutlich gedrosselt werden), mangelnde

---

<sup>196</sup> Vgl. Steiner, Plan, 189–201. Boldorf, Wirtschaft, 135f.

<sup>197</sup> Vgl. Schwarzer, Zentralplanwirtschaft, 151–155. Boldorf, Wirtschaft, 136–138. Weber, DDR, 104. Steiner, Plan, 235–244.

<sup>198</sup> Vgl. Weber, DDR, 101 und 104f. Steiner, Plan, 187–189.

<sup>199</sup> Vgl. Weber, DDR, 106.

<sup>200</sup> Im April 1988 übermittelte die SPK direkt an Honecker ein Papier mit Reformvorschlägen und dringendem Handlungsbedarf, vgl. Steiner, Plan, 252f.

<sup>201</sup> Vgl. Weber, DDR, 109f. Steiner, Plan, 249.

<sup>202</sup> Vgl. Weber, DDR, 94. Kusch, Schlußbilanz, 140.

Aussichten und Frustration über leere Versprechungen, hohle Wortformeln<sup>203</sup>, zunehmende Korruption etc. führten zu den friedlichen Montags-Demonstrationen von unzähligen Menschen zum Beispiel in Leipzig und Dresden ab September 1989, die den Höhepunkt einer finalen Krise eines stagnierenden und schwer zerrütteten Staates darstellten.<sup>204</sup> Befeuert durch erneute Wahlmanipulationen der Kommunalwahlen und der Grenzöffnungen von Ungarn zu Österreich im Mai 1989 und einer darauf folgenden massiven Fluchtbewegung von DDR-BürgerInnen über Ungarn in den Westen, erfolgte eine plötzliche und schlecht vorbereitete Öffnung der DDR-Grenzen zur BRD am 9. November 1989.<sup>205</sup> Unvergessen sind die darauffolgenden Ereignisse und Bilder der Nacht vom 9. auf den 10. November 1989 vom Fall der Berliner Mauer.<sup>206</sup> Noch kurz zuvor wagte kaum jemand an solch radikale Veränderungen zu denken, wie sie in der Folge eintraten. Während in anderen Staaten des ehemaligen Ostblocks schrittweise Veränderungen einsetzten, entluden sich in der DDR in kürzester Zeit die angestauten Probleme und setzten einen rasanten Zusammenbruch des sozialistischen Staates in Gang. Damit begann aber gleichzeitig auch ein neues Kapitel der Geschichte: Die deutsche Wiedervereinigung. Ein schwieriger, langwieriger, sozialer und wirtschaftlicher Prozess begann, der bis heute andauert.



Abbildung 9 Berliner Mauer am Morgen des 10. Novembers 1989.<sup>207</sup>



Abbildung 10 Das Brandenburger Tor mit Berliner Mauer Ende 1961.<sup>208</sup>

---

<sup>203</sup> Einer der beliebtesten Aussprüche von Erich Honecker war „vorwärts immer, rückwärts nimmer“.

<sup>204</sup> Vgl. Weber, DDR, 108–111. Kusch, Schlußbilanz, 137f. Steiner, Plan, 245, 251 und 254f.

<sup>205</sup> Vgl. Weber, DDR, 110f. Steiner, Plan, 254.

<sup>206</sup> Vgl. Ebd., 255 und 257. Flemming, Berliner Mauer, 179–185.

<sup>207</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1c/West\\_and\\_East\\_Germans\\_at\\_the\\_Brandenburg\\_Gate\\_in\\_1989.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1c/West_and_East_Germans_at_the_Brandenburg_Gate_in_1989.jpg), 2022 Februar 17.

<sup>208</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c0/Bundesarchiv\\_Bild\\_B\\_145\\_Bild-P061246.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c0/Bundesarchiv_Bild_B_145_Bild-P061246.jpg), 2022 Februar 17.

### 3. Technik und Wirtschaft in der DDR anhand des Beispiels des VEB Sachsenring

#### 3.1. Die ersten Jahre der Kraftfahrzeugproduktion in der SBZ/DDR

Die Geschichte der Kraftfahrzeugproduktion auf den Gebieten der späteren DDR begann bereits deutlich vor dem Ersten Weltkrieg mit der Gründung verschiedener Werke und Hersteller. 1904 gründete August Horch<sup>209</sup> die A. Horch & Cie. Motorwagen-Werke AG in Zwickau (1918 in Horchwerke AG Zwickau umbenannt), die er aber bereits 1909 aufgrund von Streitigkeiten im Vorstand verlassen musste.<sup>210</sup> Im selben Jahr gründete er die August Horch Automobilwerke GmbH, die 1910 in Audi Automobilwerke GmbH umbenannt werden musste (ab 1915 Audiwerke AG Zwickau).<sup>211</sup> Nach technischen Erfolgen, guten Verkaufszahlen und ansehnlichen Gewinnen in den 1910er Jahren kamen die beiden Unternehmen Horch und Audi zunehmend in finanzielle Schwierigkeiten, weshalb 1928 zunächst die Audiwerke von den Zschopauer Motorenwerken AG<sup>212</sup> gekauft wurden. Im Jahr 1932 kam es im Sog der vorhergehenden Weltwirtschaftskrise und auf Druck der Sächsischen Staatsbank zur Fusion der Unternehmen Horchwerke AG Zwickau, Audiwerke AG Zwickau, Zschopauer/DKW Motorenwerke<sup>213</sup> und der Automobilabteilung der Wanderer-Werke AG<sup>214</sup> zur Auto Union AG. Dabei entstand das bis heute bekannte Markenzeichen der Automarke Audi mit den vier ineinandergeschlungenen Ringen, die diese vier ursprünglichen Marken repräsentierten.

In den folgenden Jahren stieg die Auto Union AG zum zweitgrößten deutschen Autobauer auf und punktete vor allem mit einem breiten Angebot. Man deckte sowohl das Luxussegment als auch Mittelklasse, Kleinwagen und Motorräder vollständig ab, und die Zahl der Beschäftigten stieg bis 1939 auf etwa 23.600 Personen.<sup>215</sup> Ab dem Jahr 1934 produzierte man zunächst im kleinen Umfang für die Deutsche Wehrmacht (Fahrzeugteile und Motorräder), jedoch erfolgte 1940 die zwangsweise Umstellung auf einen Rüstungsbetrieb, der nur mehr in einem kleinen Ausmaß zivile Fahrzeuge herstellte, dafür aber verschiedene Kraftfahrzeuge, Motoren, Torpedos etc. für die Wehrmacht. Die Auto Union AG verdiente dadurch viel Geld, verlor aber seine Eigenständigkeit und wurde zunehmend

---

<sup>209</sup> August Horch wurde 1868 geboren und war eine der prägendsten Personen in der Automobilindustrie Deutschlands, vgl. Friedreich, Autos, 38f.

<sup>210</sup> Vgl. Ebd., 41.

<sup>211</sup> Nachdem August Horch die Horch AG verlassen musste, besaß er nicht mehr die Namensrechte an Horch und musste deshalb nach einem Gerichtsbeschluss sein neues Unternehmen umbenennen. Hieraus entstand die Marke Audi (lateinischer Imperativ von *audire* – hören). Die heutige Audi Zentrale und Fertigung in Ingolstadt wurde von führenden Köpfen der Auto Union AG gegründet, die nach dem Zweiten Weltkrieg in den Westen geflüchtet waren, vgl. Friedreich, Autos, 41f. und 44.

<sup>212</sup> Die Zschopauer Motorenwerke AG wurde 1903 in Zschopau gegründet und war die Muttergesellschaft der DKW und baute vor allem Motorräder, vgl. Friedreich, Autos, 43.

<sup>213</sup> Die Dampf-Kraft-Wagen (DKW) Motorenwerke wurden 1904 in Chemnitz gegründet und 1907 nach Zschopau verlegt, wo sie mit der Zschopauer Motorenwerke AG fusionierte, vgl. Friedreich, Autos, 40.

<sup>214</sup> 1885 in Chemnitz gegründet und produzierte neben PKWs vor allem Motorräder, Fahrräder und Lieferwagen, vgl. Friedreich, Autos, 43.

<sup>215</sup> Vor allem die DKW-Kleinwagen waren sehr erfolgreich, vgl. Friedreich, Autos, 44.



zum Ziel alliierter Bombenangriffe, wodurch zwischen 15 und 50 Prozent der jeweiligen Werksanlagen zerstört wurden.<sup>216</sup>

Neben den Produktionsstandorten in Sachsen entwickelte sich auch in Thüringen ein bedeutendes Unternehmen im Kraftfahrzeugbau, und zwar die Fahrzeugfabrik Eisenach, die 1896 gegründet wurde. Hier wurden zunächst Fahrräder und Kraftfahrzeuge mit der Bezeichnung Wartburg<sup>217</sup> produziert, welcher später durch Dixi als Produktname ersetzt wurde. In der DDR sollte dann die Marke Wartburg eine Renaissance erleben dürfen. Ähnlich wie die Werke in Chemnitz und Zwickau geriet auch Eisenach nach dem Ersten Weltkrieg beziehungsweise in den 1920er Jahren in finanzielle Schwierigkeiten und wurde schließlich 1928 von der Bayrischen Motoren Werke (BMW) AG gekauft, die damit in die Automobilproduktion einstieg. Auch das Werk in Eisenach wurde während des Zweiten Weltkrieges in einen Rüstungsbetrieb umgewandelt und erlitt sogar größere Schäden durch Luftangriffe als die Werke der Auto Union AG.<sup>218</sup>

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der Besetzung durch die Sowjetunion, wurden am 22. Juni 1945 die Werke Horch und Audi beschlagnahmt und erste Demontagen durchgeführt. Allein im Horch-Werk wurden bis Mitte 1946 etwa 3800 Maschinen entwendet und dennoch konnte unter Aufsicht der SMAD die Produktion relativ schnell wieder hochgefahren werden.<sup>219</sup> Es wurden zunächst hauptsächlich verschiedenste Waren des täglichen Bedarfs (zum Beispiel Küchenutensilien aus Aluminium) als Reparationsleistungen gefertigt. Zusätzlich wurden auch Ersatzteile für die in der SBZ weit verbreiteten DKW-Kleinwagen F8<sup>220</sup> produziert.<sup>221</sup> 1947 ordnete die SMAD die Produktion vom Lastkraftwagen (LKW) des Typs H3<sup>222</sup> und Traktoren des Typs RS 01/40<sup>223</sup> im Horch-Werk an, sowie die Herstellung des Vorkriegsmodells DKW F8 im Audi-Werk, womit beide Unternehmen wieder vorrangig Kraftfahrzeuge produzierten.<sup>224</sup> Allerdings begann die Serienproduktion des IFA (Industrievereinigung Fahrzeugbau) F8 erst 1949 und jene seines parallel gebauten Nachfolgers F9<sup>225</sup>

---

<sup>216</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 44. Im Verhältnis zu anderen Zielen von alliierten Bombenangriffen waren diese Zerstörungen noch relativ gering, vgl. Ciesla, Winner, 64. Kirchberg, Plaste, 27–30.

<sup>217</sup> Die namensgebende Wartburg liegt oberhalb der Stadt Eisenach.

<sup>218</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 27, 30 und 38f.

<sup>219</sup> Vgl. Ebd., 30, 34, 37 und 41. Friedreich, Autos, 45.

<sup>220</sup> Der DKW F8 wurde 1939 von der Auto Union AG mit einem Zwei-Zylinder-Zwei-Takt-Motor auf den Markt gebracht und bis 1941/42 (kriegsbedingtes Produktionsende) im Audi-Werk Zwickau gebaut, vgl. Wolfgang Schröder, Die Motorrad- und PKW-Produktion der DDR. AWO, MZ, Simson, Trabant, Wartburg, Bielefeld 2009, 48–54. Friedreich, Autos, 44f.

<sup>221</sup> Vgl. Ebd., 45. Kirchberg, Plaste, 42.

<sup>222</sup> Der LKW H3 basierte auf Vorkriegsentwürfen und die Produktion begann bereits 1946 vor dem offiziellen Befehl der SMAD. Dieser LKW wurde bis 1949 gefertigt und durch den H3A und H3B abgelöst, vgl. Kirchberg, Plaste, 87 und 123. Friedreich, Autos, 45.

<sup>223</sup> Der RS 01/40 war unter der Bezeichnung Pionier bekannt, vgl. Kirchberg, Plaste, 87f.

<sup>224</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 44f. und 47–49. Kirchberg, Plaste, 41f. Schröder, Motorrad, 44–48.

<sup>225</sup> Ebenso wie der IFA F8, wurde der F9 unter der Bezeichnung IFA F9 und mit Modifikationen zum DKW F9 auf den Markt gebracht. Der IFA F8 war der erste Serien-PKW der DDR, vgl. Kirchberg, Plaste, 42. Ute Dieckhoff, Jörg Ludwig, Klaus Müller (Hgg.), In Fahrt – Autos aus Sachsen, Veröffentlichungen des Sächsischen Staatsarchives Reihe A: Archivverzeichnisse, Editionen und Fachbeiträge Bd. 6, Chemnitz 2005, 201.

überhaupt erst 1950, da Maschinen und Ressourcen bei Audi und den Zulieferbetrieben fehlten. Hier muss erwähnt werden, dass der DKW F9 bereits 1939 als Nachfolger vom F8 fertiggestellt, aber noch nicht der Öffentlichkeit präsentiert worden war. Während des Zweiten Weltkriegs und in den ersten Tagen der Besetzung gingen die meisten Konstruktionszeichnungen vom F9 verloren und mussten deshalb neu erstellt werden. Die hier beteiligten Personen meisterten diese Aufgabe in sehr knapper Frist (weniger als zwölf Monate) durch persönliche Erinnerungen, allgemeines Wissen, Leidenschaft und hohe Einsatzbereitschaft und dies in einer Zeit mit großem Mangel an Ressourcen.<sup>226</sup> Bei diesen beiden Fahrzeugen ist bemerkenswert, dass hier die Tradition der Zwei-Zylinder-Zwei-Takt-Motoren und des Frontantriebes fortgesetzt wurde, für die DKW bei seinen Kleinwagen bekannt wurde. Was die damaligen KonstrukteurInnen und IngenieurInnen nicht ahnen und wissen konnten war, dass der Zwei-Takt-Motor und der Frontantrieb typische Kennzeichen der PKW-Produktion der Deutschen Demokratischen Republik bleiben sollten.<sup>227</sup>



Abbildung 11 Der serienmäßige IFA F9 auf einer Ausstellung im Jänner 1950.<sup>228</sup>

Das Werk in Eisenach wurde ebenso unmittelbar nach Kriegsende beschlagnahmt und direkt in einen SAG-Betrieb eingegliedert, weshalb hier keine Demontagen stattfanden und die PKW- und Motorrad-Produktion so rasch wie möglich wieder anlaufen sollte, was auch in begrenztem Umfang geschah. Unter der Bezeichnung „Automobilfabrik der Staatlichen Aktiengesellschaft Awtowelo, Werk BMW Eisenach“<sup>229</sup> wurden auch hier zunächst Vorkriegsmodelle wie der BMW 321 (der noch bis

---

<sup>226</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 76–85.

<sup>227</sup> Vgl. Dieckhoff, Fahrt, 201.

<sup>228</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 81.

<sup>229</sup> Ebd., 44.

1951 gebaut wurde) gefertigt.<sup>230</sup> Obwohl das Ausmaß der Kriegsschäden, verglichen mit westdeutschen Fahrzeugproduktionsstätten, bei Horch und Audi geringer war, beeinträchtigten die massiven Demontagen, der Abzug von Fachkräften und die geringen Ressourcenzuteilungen durch die DWK die Fahrzeugproduktion beträchtlich. Das SAG-Werk in Eisenach wurde hingegen bei der Materialzufuhr und auch der Finanzierung bevorzugt, da dieses Werk hauptsächlich für den Export produzieren sollte. Es durften sogar Maschinen und Werkzeuge aus anderen schwer beschädigten Standorten geborgen werden und auch der Abzug von Fachkräften war marginal.<sup>231</sup> Trotzdem merkte man auch in Eisenach die Probleme in der Ressourcenzuteilung und den Mangel in der SBZ, da vor allem Zulieferbetriebe davon betroffen waren, weshalb auch die jährliche Produktion beschränkt blieb. Die Startschwierigkeiten verdeutlicht folgende Tabelle, die die PKW- und LKW-Produktion der SBZ und der Bizone der Jahre 1945–1948 zeigt.

Jahr	PKWs SBZ	PKWs Bizone	LKWs SBZ	LKWs Bizone
1945	68	1785 (nur VW)	0	ca. 6500
1946	1388	9960	191	9160
1947	2056	9540	311	13.200
1948	2500	30.030	350	26.567

Tabelle 4 PKW- und LKW-Produktion in Stück in der SBZ und in der amerikanischen und britischen Besatzungszone bzw. später der Bizone 1945–1948.<sup>232</sup>

Im März 1948 wurden Produktionsmittel und Betriebe (außer SAG-Betriebe) in der SBZ zum Volkseigentum umgewandelt und Mitte 1948 der DWK unterstellt, die daraus u.a. die IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke formte.<sup>233</sup> Durch diese Umwandlung erlosch die Bezeichnung Auto Union AG und aus dem Horch-Werk wurde der VEB Horch Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau (weitere Nennung als VEB Horch) und aus dem Audi-Werk der VEB Automobilwerke Zwickau (weitere Nennung als AWZ).<sup>234</sup> Beide Betriebe waren nun Teil des VEB IFA-Kombinat

<sup>230</sup> Bis 1947 wurden auch noch 16 Stück des BMW 326 gebaut, vgl. Kirchberg, Plaste, 38 und 728.

<sup>231</sup> Vgl. Ebd., 43f. und 62f.

<sup>232</sup> In der SBZ wurden bis 1948 nur im Horch-Werk LKWs und im Eisenach-Werk PKWs produziert, in der Bizone PKWs und LKWs in mehreren Werken. Für die Produktionszahlen des H3 und der LKW-Produktion der Bizone von 1945 und 1946, vgl. Kirchberg, Plaste, 123 und 738. Für die LKW-Produktion der Bizone von 1947, vgl. Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, Schleppende Durchführung des Handelsvertrages zwischen dem Vereinigten Wirtschaftsgebiet und Ägypten, Wirtschaftsdienst, Vol. 29 Iss. 7, Hamburg 1949, 53–64, hier 54, [https://www.econs-tor.eu/bitstream/10419/131016/1/wd\\_v29\\_i07\\_pp053-064-2.pdf](https://www.econs-tor.eu/bitstream/10419/131016/1/wd_v29_i07_pp053-064-2.pdf), 2022 Februar 03. Für die LKW-Produktion der Bizone von 1948, vgl. Statistisches Bundesamt, Archivaliensignatur 53.834, Statistisches Amt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, Wirtschaft und Statistik, 1. Jahrgang Heft 1, Stuttgart 1949, Statistische Monatszahlen 17, [https://www.statistische-bibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe\\_derivate\\_00001041/Wirtschaft\\_und\\_Statistik-1949-1950-01.pdf;jsessionid=9D937D6A95B70A7C1DE7F2B80A84262B](https://www.statistische-bibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe_derivate_00001041/Wirtschaft_und_Statistik-1949-1950-01.pdf;jsessionid=9D937D6A95B70A7C1DE7F2B80A84262B), 2022 Februar 03. Für die PKW-Produktion der SBZ, vgl. Kirchberg, Plaste, 38 und 732. Für die PKW-Produktion der Bizone für das Jahr 1945 fanden sich nur Zahlen von Volkswagen (VW-Käfer), vgl. Grieger, Käfer, 41. Für die PKW-Produktion der Bizone der Jahre 1946–1948, vgl. Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, Durchführung, 54 und Statistisches Bundesamt, 53.834, Statistische Monatszahlen 17.

<sup>233</sup> Die IFA umfasste 1948 40 Betriebe mit ca. 7100 Maschinen und etwa 13.700 Beschäftigten. Später wurden hier alle Betriebe des Kraftfahrzeugbaues zusammengefasst, vgl. Friedreich, Autos, 45.

<sup>234</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 58

PKW Karl-Marx-Stadt, das wiederum Teil der Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Fahrzeugbau war.<sup>235</sup> 1957 erfolgte die Umbenennung des VEB Horch in VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau, da die in der BRD neugegründete Auto Union AG erfolgreich gegen die Verwendung des Namens Horch geklagt hatte. Im darauffolgenden Jahr wurde seitens der IFA beschlossen, dass die bereits lange geplante Zusammenlegung des VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau und des VEB Automobilwerke Zwickau zum VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau umzusetzen sei, womit die ehemaligen Horch- und Audi-Werke wieder ein Unternehmen bildeten.<sup>236</sup>

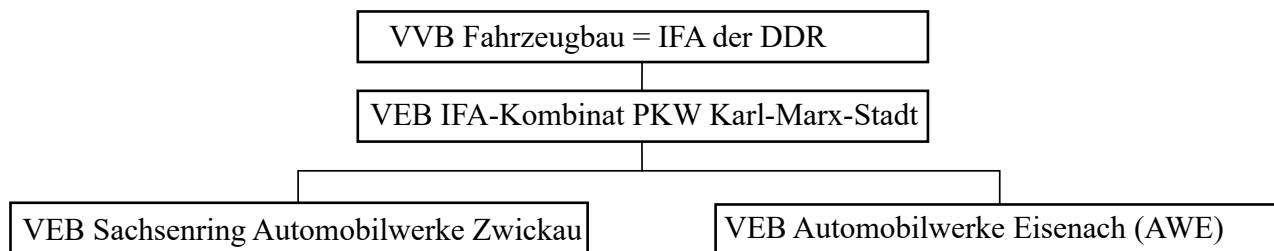


Abbildung 12 Ausschnitt aus der Struktur der Kraftfahrzeugindustrie der DDR ab 1958.<sup>237</sup>

Wie schon zuvor erläutert, wurde das Werk in Eisenach als Teil eines SAG-Betriebes geführt und bevorzugt behandelt. Neben einer raschen Aufnahme der Produktion, wollte die sowjetische Führung aber auch das noch vorhandene Entwicklungspotential und Wissen in allen Betrieben der Fahrzeugindustrie in der SBZ nutzen. Das Werk in Eisenach hatte zwar große Kompetenzen im Bereich der Fertigung, aber weniger bei der Entwicklung, da diese Aufgaben vor dem Krieg hauptsächlich bei BMW in München lagen. Im Gegensatz dazu hatten sich die Betriebe der Auto Union in Chemnitz und Zwickau über Jahre durch gute Entwicklungsarbeit ausgezeichnet, weshalb hier 1946 das Automobiltechnische Büro (ATB) gegründet und Teil eines SAG-Betriebes wurde. Man versuchte möglichst viele ehemalige MitarbeiterInnen der Auto Union zu reaktivieren und versprach diesen, dass sie keinerlei Sanktionen bezüglich ihrer politischen Vergangenheit (inklusive einer NSDAP Mitgliedschaft) zu befürchten hätten.<sup>238</sup> Dies ist deswegen bemerkenswert, da eine strikte Entnazifizierung zu den wichtigsten Agenden der SMAD und später der DDR gehörten.

Im ATB versuchte man möglichst viel vom aufgebauten und noch vorhandenen Wissen zur Kraftfahrzeug Entwicklung und Produktion der Auto Union zu sammeln, um dieses in der Folge in der SBZ/DDR zu nutzen. Vor allem in der Weiterentwicklung von verschiedenen Motoren, Getrieben und in der Karosseriefertigung wurde dieses Wissen gebraucht und auch eingesetzt. Das ATB hatte zwar begrenzte Ressourcen hinsichtlich Maschinen und Materialien, aber abgesehen davon konnten

<sup>235</sup> Chemnitz trug von 1953 bis 1990 den Namen Karl-Marx-Stadt.

<sup>236</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 191. Friedreich, Autos, 49.

<sup>237</sup> Eigene Darstellung.

<sup>238</sup> Dieses Versprechen wurde auch eingehalten, vgl. Kirchberg, Plaste, 44–47.

die MitarbeiterInnen ihre Ideen meist noch umsetzen und einige Prototypen von einzelnen Komponenten bis hin zu ganzen Fahrzeugen verwirklichen. Ebenso hatten auch die einzelnen VEBs noch einen größeren Handlungsspielraum bei der Umsetzung von neuen Entwicklungen, wobei dies sukzessive schwieriger wurde. Zumeist war die betriebliche Leitung noch nach fachlicher Kompetenz und nicht nach politischen Gesichtspunkten besetzt, was die Umsetzung von Ideen und Projekten erleichterte.<sup>239</sup> Mit dem Verkauf einiger SAG-Betriebe an die DDR im Jahr 1952 wurde auch das Werk in Eisenach aus der sowjetischen Führung gelöst und firmierte ab nun als VEB IFA Automobilfabrik EMW Eisenach (ab 1953 VEB Automobilwerk Eisenach, weitere Nennung als VEB Eisenach/AWE).<sup>240</sup> Auch das ATB ging im selben Jahr ins Volkseigentum des Arbeiter- und Bauernstaates über und die begonnenen Arbeiten wurden nun im Chemnitzer Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) fortgesetzt.<sup>241</sup>

Wie jedes Unternehmen in der SBZ/DDR waren auch die Betriebe der Kraftfahrzeugindustrie von den Ressourcenzuteilungen und den politischen Entscheidungen der DWK beziehungsweise der SED-Führung abhängig. Diese ersten Jahre des Fahrzeugbaus waren geprägt von Improvisation, Tauschhandel und großem Engagement der MitarbeiterInnen, um die Produktionen wieder zum Laufen zu bringen und zu erhalten. Aufgrund der Mangelsituation – besonders bei hochwertigen Stählen und Blechen – wurde der Bau von LKWs von staatlicher Seite bevorzugt und der PKW-Bau musste sich hintanstellen.<sup>242</sup> Deshalb suchten die PKW produzierenden Betriebe bald nach Ersatzstoffen, um die geplante quantitative Fertigung zu erfüllen. Hier griff man auf erste Experimente aus der Vorkriegszeit zurück, als man bereits nach alternativen Werkstoffen forschte. Im ATB beziehungsweise im Chemnitzer FEW wurden ab 1951 die Vorkriegsversuche zu Pressstoffen wieder aufgenommen. Schritt für Schritt wurde hier bis zum Jahr 1953 „Duroplast“<sup>243</sup> entwickelt, das ein grundlegendes Element für die Karosserie-Beplankung in der Kraftfahrzeugindustrie der DDR werden sollte.<sup>244</sup> Das geringere Gewicht von Duroplast gegenüber Metallteilen reduzierte die Gesamtmasse der Fahrzeuge deutlich, wodurch ein kleinerer Motor mit geringerer Leistung für den Betrieb ausreichend war. Außerdem besaß dieser künstliche Werkstoff eine hohe Elastizität und es mussten für dessen Herstellung keine Rohstoffe importiert werden, wodurch man Engpässe bei Importen umgehen konnte. Obwohl Duroplast im Allgemeinen leicht verarbeitbar war, stiegen damit die Fertigungszeiten im Vergleich zu Metallteilen beziehungsweise zu Tiefziehblechen (diese sollten hauptsächlich durch Duroplast ersetzt werden), da die einzelnen Formteile nachbearbeitet und die Spaltmaße zeitaufwendig händisch

---

<sup>239</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 58–60.

<sup>240</sup> Ab 1951 durfte nach einem Gerichtsurteil BMW nicht mehr im Wortlaut des Eisenacher-Werkes vorkommen, weshalb die Bezeichnung Eisenacher Motorenwerk (EMW) eingeführt wurde, vgl. Kirchberg, Plaste, 44 und 69.

<sup>241</sup> Vgl. Ebd., 53 und 300–309.

<sup>242</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 46.

<sup>243</sup> Duroplast ist ein Kunststoff aus Kresolharzen, die mit Baumwollvliesen verpresst wurden, vgl. Friedreich, Autos, 47.

<sup>244</sup> Vgl. Ebda., 47.

angepasst werden mussten. Zusätzlich war die Entsorgung von Resten und Altteilen von diesem Kunststoff problematisch.<sup>245</sup>

Mit der Einführung von Duroplast konnte zwar ein Mangel in der Fahrzeugindustrie der DDR entschärft werden, aber weitere Probleme besonders bei Zulieferbetrieben beschäftigten die Betriebe noch über viele Jahre. Wie schon in dieser Arbeit ausgeführt, wurden durch die Etablierung der Besatzungszonen in Deutschland traditionelle Lieferketten unterbrochen. Von dieser Tatsache waren vor allem die Betriebe in der SBZ/DDR betroffen, da nicht nur Rohstofflieferungen schwieriger wurden, sondern auch die Zulieferung von fertigen Komponenten für die Fahrzeugindustrie. Diese ist ein sehr komplexer Industriezweig, der verschiedenste Teile in hoher Qualität benötigt, die nun aber nicht mehr vollständig zur Verfügung standen.<sup>246</sup>

Als kurzes Beispiel sollen hier die Probleme bei der Produktion und des Betriebes eines Motors beschrieben werden. Eine oft übersehene und essenzielle Komponente hier sind die Schmierstoffe in einem Motorblock. Diese müssen nicht nur Reibungen zwischen den einzelnen mechanischen Teilen gewährleisten, sondern tragen auch zur vollen Leistungsentfaltung bei und müssen hohen Temperaturen widerstehen. Für die Herstellung dieser Schmieröle braucht es Erfahrung und Wissen und beides war in der Anfangszeit der DDR nur begrenzt vorhanden, da diese Produkte vor dem Zweiten Weltkrieg in Westdeutschland produziert wurden. Der Aufbau und die Herstellung von DDR-Schmierstoffen dauerte Jahre, wodurch die Haltbarkeit und Leistung der DDR-Motoren deutlich litten.<sup>247</sup> Die mechanischen Teile eines Motors wiederum benötigen in der Fertigung eine hohe Genauigkeit und erlauben nur geringste Toleranzen. Auch hier fehlte es bei manchen Komponenten an Wissen, Erfahrung und den nötigen Maschinen über Jahre. Ebenso mangelte es bei elektrischen Komponenten, wie beispielsweise der Zündanlage, an Qualität und Zuverlässigkeit und man könnte noch zahlreiche weitere Beispiele anführen.

Jedenfalls waren die Probleme in der Zulieferkette mit ein wesentlicher Grund, warum die Produktion von Motoren, Getrieben, kompletten Fahrzeugen etc. in größerer Stückzahl nur schleppend wieder anlief und über Jahre problematisch blieb.<sup>248</sup> Die Möglichkeit von Importen aus dem Sozialistischen Wirtschaftsgebiet (SW) war gering, da auch dort entweder die nötige Qualität nicht erreicht wurde oder die Komponenten in der Form überhaupt nicht produziert wurden. Selbst wenn qualitativ hochwertige Produkte vorhanden waren, dann wurden diese ebenso dringend in der eigenen Industrie benötigt wie zum Beispiel in der ČSSR.

---

<sup>245</sup> Vgl. Dieckhoff, Fahrt, 202. Vgl. Kirchberg, Plaste, 158–163.

<sup>246</sup> Vgl. Ebd., 124–129.

<sup>247</sup> Vgl. Ebd., 188–191.

<sup>248</sup> Je nach Produktkategorie dauerte es bis in die 1960er und teilweise bis in die 1970er Jahre, um eine gute Qualität im Herstellungsprozess zu erreichen, vgl. Kirchberg, Plaste, 71–75, 85 und 148f.

Somit blieb nur die Beschaffung der dringend benötigten Teile im Nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet (NSW)<sup>249</sup>, was angesichts von Handelsbeschränkungen aufgrund der politischen Situation nicht einfach, aber nicht unmöglich war. Der Großteil des Bedarfs wurde von einer Handvoll MitarbeiterInnen der IFA über ein Büro in Berlin beschafft, die mit ihrem Organisationstalent und hoher Einsatzbereitschaft einen wichtigen Beitrag zum Aufbau der Zulieferindustrie in der DDR leisteten.<sup>250</sup> Aber auch einige Betriebe hatten noch gute Kontakte in den Westen und konnten so in Eigenregie über mehrere Stationen an die benötigten Materialien gelangen. Da diese Aktionen der Betriebe illegal waren, drohten hier drakonische Strafen seitens der SMAD, wenn Personen mit westlichen Erzeugnissen erwischt wurden. Obwohl diese Personen (auch leitende Akteure) zum Wohl und Überleben der Unternehmen handelten, wurden einige zu mehrjährigen Haftstrafen verurteilt oder verschwanden sogar spurlos.<sup>251</sup> Teils geschahen Verhaftungen auch willkürlich oder aus einem bloßen Verdacht oder Gerücht heraus und diese Aktionen verfehlten ihre Wirkung nicht. Das verbliebene Personal war eingeschüchtert und scheute vor weiteren Beschaffungsaktionen immer mehr zurück. Zum allgemeinen Mangel gesellte sich in der Bevölkerung noch Unsicherheit und auch Zorn gegenüber der sowjetischen Besatzung. Zusätzlich blieb der markante wirtschaftliche Aufschwung im Westen nicht unbemerkt und viele Menschen sahen ihre Zukunft nun nicht mehr in der SBZ und später in der DDR, sondern entschieden sich zu einer Flucht in das NSW. Der Verlust an Wissen, Erfahrung, Engagement und Arbeitskraft auf allen Ebenen der Betriebe war für die Fahrzeugindustrie in der DDR nur schwer zu verkraften und vor allem der Verlust an kompetenten Führungskräften und Betriebsleitern<sup>252</sup> wirkte sich mittel- bis langfristig negativ aus.<sup>253</sup>

### **3.2. Innovationen und Aufschwung – die goldene Ära des DDR-Fahrzeugbaues**

Die ersten Nachkriegsjahre der Fahrzeugindustrie in der SBZ/DDR waren wie bereits beschrieben von Improvisation und Wiederaufbau geprägt und die Prioritäten in der Produktion wurden in etwa in folgender Reihenfolge gesetzt: LKWs, Traktoren, Ersatzteile für bestehende Fahrzeuge, Militärfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge für infrastrukturelle Zwecke (Müllabfuhr, Abwasserentsorgung, Post etc.), Omnibusse, Motorräder, Fahrräder und letztlich PKWs.<sup>254</sup> Diese Priorisierung ist insofern nachvollziehbar, da zuerst die Kraftfahrzeuge gebaut werden mussten, die in anderen

---

<sup>249</sup> Abkürzungen wie SW, NSW und viele weitere, vgl. Rainer Eppelmann, Horst Müller, Günter Nooke, Dorothee Wilms (Hgg.), Lexikon des DDR-Sozialismus. Das Staats- und Gesellschaftssystem der Deutschen Demokratischen Republik, Studien zur Politik Bd. 29, Paderborn/München/Wien/Zürich 1996, 745–750.

<sup>250</sup> Es wurden über diesen Weg nicht nur Komponenten für die direkte Produktion organisiert, sondern auch Werkzeuge und Maschinen, vgl. Kirchberg, Plaste, 128f.

<sup>251</sup> Vgl. Ebd., 129f.

<sup>252</sup> Im Zuge der Recherchen zu dieser Arbeit konnte weder in Quellen noch in der diversen Literatur eine einzige Betriebsleiterin in der Fahrzeugindustrie ausfindig gemacht werden.

<sup>253</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 129f.

<sup>254</sup> Vgl. Ebd., 91f. und 141f.

Wirtschaftszweigen und der Landwirtschaft unerlässlich waren, um dort die Planvorgaben zu erfüllen und deren Produktion am Laufen zu halten. Auch der Wiederaufbau und die Erhaltung der staatlichen Infrastruktur hatte eine hohe Bedeutung und musste deswegen ebenso bevorzugt werden. Dass dem Individualverkehr hier eine niedrigere Priorität zukam, war für die ersten Nachkriegsjahre logisch und für den Großteil der Bevölkerung sicherlich nachvollziehbar. Eine gute Lebensmittelversorgung, genügend Wohnraum und Sicherheit standen auf der Prioritätsliste der Menschen sicher weiter oben als ein neuer PKW. Aber auch diese wichtigen und grundlegenden Bedürfnisse konnten – wie schon beschrieben – nur mangelhaft erfüllt werden.

Zu Beginn der 1950er Jahre wuchs jedoch in der Bevölkerung zunehmend der Wunsch nach mehr Konsumgütern und somit auch nach einer individuellen Motorisierung. Der in Kapitel zwei beschriebene Aufstand im Jahr 1953 und seine auslösenden Faktoren erzwangen ein Umdenken in der politischen Führung und in der Wirtschaftsplanung. Mit einer Erhöhung der Produktion von PKWs wollte man einerseits dem Konsumwunsch der Bevölkerung nachkommen und diese damit individuell motorisieren – was bis heute ein Symbol für persönliche Freiheit ist. Andererseits sollte auch der Kaufkraftüberhang reduziert und die Fahrzeugindustrie im Allgemeinen gestärkt werden. Gleichzeitig wollte man auch ein größeres Angebot für den Export schaffen, um so ausländische Devisen für den Import von dringend benötigten Waren zu generieren.

Umgesetzt sollte dies u.a. mit dem sogenannten „Kleinwagenbeschluss“<sup>255</sup> von 1954 werden. Dieser noch zu entwickelnde Kleinwagen – später P 50 Trabant<sup>256</sup> genannt – sollte in den VEBs Horch und AWZ gefertigt werden, weshalb die Produktion des IFA F9 vom VEB AWZ zum VEB Eisenach verlegt wurde, um so Kapazitäten in Zwickau zu schaffen.<sup>257</sup> Im FEW Chemnitz sollte dieser neue PKW innerhalb von etwa einem Jahr entworfen werden – der Entwicklungsauftrag an das FEW und an den VEB Horch erfolgte im Herbst 1953<sup>258</sup> – und es wurde ab 1955 eine jährliche Produktionszahl von 60.000 Fahrzeugen vorgegeben.<sup>259</sup> Die weiteren Eckdaten für diesen Kleinwagen waren: Platz für vier Personen, aber trotzdem möglichst kompakt, geringes Eigengewicht durch den Einsatz von Duroplast, technisch auf aktuellem Niveau und möglichst günstig. Mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen und Zeit war die Entwicklung mit diesen Eckdaten nicht zu realisieren. 1954, also im Jahr des Kleinwagenbeschlusses, war die jährliche Produktionszahl des IFA F8 (die Fertigung des

---

<sup>255</sup> Direktive 36/53 vom 14. Januar 1954 erlassen vom Ministerrat der DDR, welcher die Richtlinien für den P 50 vorgab. Die Typenbezeichnung P 50 (später als P 500 bezeichnet) steht für Personenkraftwagen mit einem 500 cm<sup>3</sup> Zwei-Zylinder-Zwei-Takt-Motor, vgl. Friedreich, Autos, 47. Gerlach, Sozialpolitik, 108. Dieckhoff, Fahrt, 207. Schröder, Motorrad, 81–87.

<sup>256</sup> Der Name wurde in einem betriebsinternen Wettbewerb ausgewählt und bedeutet einerseits Knecht/Diener als auch Begleiter, vgl. Friedreich, Autos, 48. Zusätzlich bedeutet das russische Wort Sputnik ebenso Begleiter/Trabant.

<sup>257</sup> Der IFA F9 wurde ab 1953 im VEB Eisenach als Typ 309 modifiziert bis 1956 weitergebaut, vgl. Kirchberg, Plaste, 191–198, 202–208 und 732.

<sup>258</sup> Vgl. Dieckhoff, Fahrt, 207.

<sup>259</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 193.



IFA F9 wurde bereits 1953 wieder eingestellt<sup>260</sup>) ca. 5000 Stück, womit eine zwölfwache Steigerung in einem Jahr von Anfang an unmöglich war und tatsächlich wurde die jährliche Produktion von 60.000 Fahrzeugen erst 1964 erreicht.<sup>261</sup>

Im VEB AWZ war man sich im Klaren, dass es bei der Entwicklung des neuen Kleinwagens zu Verzögerungen und Problemen kommen wird. Die Erfahrungen in der Verarbeitung und Anwendung von Duroplast waren noch gering, das grundlegende Konzept für diesen neuen PKW und sein Aussehen war noch nicht endgültig festgelegt und für die Produktion in den angestrebten Stückzahlen fehlten Maschinen und die Kapazitäten in den Zulieferbetrieben. Deshalb entschloss sich die Betriebsleitung gemeinsam mit dem eigenen Entwicklungsteam zu einer nicht genehmigten Parallelentwicklung, die später als Typ P 70 bezeichnet wurde.<sup>262</sup> Dieses Vorhaben war riskant, da laut Anweisung des Ministerrats alle Energie auf den P 50 konzentriert werden sollte und außerdem die Zuständigkeit der Entwicklung beim FEW lag. Den handelnden Personen beim AWZ war bewusst, dass ihnen diese Schwarzentwicklung Disziplinarstrafen einbringen konnte.<sup>263</sup> Trotzdem wurde mit der Entwicklung des P 70 auf Basis des alten F8 Fahrwerks und einer modifizierten Version der für den P 50 vorgesehenen Karosserie begonnen, welche mit Duroplast umhüllt wurde.<sup>264</sup> Die Konzeption des P 70 konnte in relativ kurzer Zeit abgeschlossen und zur Serienreife gebracht werden, womit dieser zu einem der weltweit ersten PKW wurde, der vollständig mit Kunststoff beplankt war.<sup>265</sup> Diese Schwarzentwicklung des VEB AWZ bot nun die Möglichkeit einer Serienproduktion eines neuen PKWs in größerer Stückzahl, weshalb der P 70 nachträglich vom Ministerrat als Übergangsmodell akzeptiert und von 1955 bis 1959 produziert wurde.<sup>266</sup>

Der Erfolg von diesem Projekt lag vor allem darin, dass man viel über die Verarbeitung – speziell in der Serienproduktion – von Duroplast lernte und wertvolle Erkenntnisse aus den Schwächen des P 70 gezogen werden konnten, die in die parallellaufende Entwicklung des Trabanten P 50 einfließen, welche übrigens 1955 vom FEW zum AWZ verlegt wurde.<sup>267</sup> Ohne diesem ursprünglich nicht genehmigten Projekt hätte die Serienproduktion des P 50 nicht im Jahr 1958 beginnen können und wäre

---

<sup>260</sup> Vgl. Dieckhoff, Fahrt, 201.

<sup>261</sup> Insgesamt wurden von 1949–1955 25.028 Stück vom IFA F8 und von 1950–1953 1627 Stück vom IFA F9 gebaut, vgl. Friedreich, Autos, 47. Kirchberg, Plaste, 738–740. Dieckhoff, Fahrt, 201.

<sup>262</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 163. Friedreich, Autos, 47.

<sup>263</sup> Schwarzentwicklung bedeutete nicht, dass die Entwicklung vollkommen im Geheimen stattfand, sondern in erster Linie, dass es dafür keine Planvorgaben und somit keine finanziellen Mittel und Unterstützung seitens der IFA und des Ministerrates gab, vgl. Kirchberg, Plaste, 156 und 213.

<sup>264</sup> Vgl. Ebd., 158.

<sup>265</sup> General Motors startete 1954 in den U.S.A. mit der Serienproduktion der Corvette, die ebenfalls eine Kunststoff-Karosserie (aber kein Duroplast) aufwies, vgl. Kirchberg, Plaste, 159.

<sup>266</sup> Zusätzlich wurde auch der Motor gegenüber dem F8 aktualisiert, wodurch die Leistung von 20 auf 22 PS stieg. Tatsächlich wurden von 1955–1959 nur ca. 36.000 Stück des P 70 produziert und dies bei schleppendem Absatz, da speziell die erste Generation spartanisch ausgestattet war, vgl. Friedreich, Autos, 47. Schröder, Motorrad, 48–54. Dieckhoff, Fahrt, 207. Kirchberg, Plaste, 739.

<sup>267</sup> Vgl. Dieckhoff, Fahrt, 207. Kirchberg, Plaste, 180f.

wahrscheinlich an den auftretenden Problemen sogar gänzlich gescheitert, wie Diskussionen zwischen dem VEB AWZ und der Hauptverwaltung (HV) Automobilbau zeigten.<sup>268</sup> Besonders beim Thema der Finanzierung war man uneinig, da der VEB AWZ ein Minimum von 25 Millionen Mark für die Entwicklung des P 50 ansetzte, die HV im Jahr 1956 aber nur zehn Millionen genehmigte. Ein weiterer Einsparungsversuch der HV erfolgte im Jahr 1957, womit in den P 70 der leistungsstärkere Motor (dieser war 1954 überarbeitet worden) des F9 Wagens eingesetzt werden sollte.<sup>269</sup> Die leitenden Personen in Zwickau lehnten diesen Vorschlag ab und argumentierten erfolgreich, dass der P 70 dafür umkonstruiert werden hätte müssen und die Neukonstruktion von Formteilen, Werkzeugen und der Umrüstung der Produktion erhebliche finanzielle Mittel und Zeit verschlingen würden, die dann beim P 50 Projekt fehlen würden. Die Hartnäckigkeit in Zwickau machte sich bezahlt, da nicht nur die Entwicklung des Trabanten abgeschlossen werden konnte, sondern schlussendlich auch die staatliche Finanzierung erhöht wurde.<sup>270</sup> Das Bemerkenswerte an dieser Diskussion ist, dass hier von staatlicher Seite versucht wurde, ein weit fortgeschrittenes Projekt aus Kostengründen zu stoppen und stattdessen ein vorhandenes Produkt zu modifizieren. Eine Taktik, die bestenfalls kurzfristig Einsparungspotential birgt, aber mittel- bis langfristig negative Auswirkungen hat.



Abbildung 13 Der P 70, gebaut von 1955–1959.<sup>271</sup>



Abbildung 14 Ein Trabant P 50, gebaut von 1957–1962.<sup>272</sup>

1959 – im ersten vollen Jahr der Serienproduktion – konnten ca. 20.000 Stück des P 50 im VEB Sachsenring gefertigt werden und bis 1962 sollten es insgesamt knapp 132.000 Stück werden.<sup>273</sup> Die Fertigung des Trabanten wurde parallel zur laufenden Herstellung des P 70 im VEB Sachsenring vorbereitet, wobei eine neue und „rationelle Produktionsorganisation nach fordistischem Vorbild vor Ort“<sup>274</sup> – Fließbandarbeit mit größtmöglicher und durchgetakteter Arbeitsteilung – aufgebaut wurde. Damit wurde zwar der Grundstein für eine Massenproduktion gelegt, allerdings wurde die Fertigung

---

<sup>268</sup> Die IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke wurde 1953 aufgelöst und durch die Hauptverwaltung Automobilbau ersetzt, welche wiederum 1958 durch die VVB Fahrzeugbau ersetzt wurde, vgl. Kirchberg, Plaste, 193–195.

<sup>269</sup> Vgl. Ebd., 194f. und 205.

<sup>270</sup> Vgl. Ebd., 195f.

<sup>271</sup> Schröder, Motorrad, 50.

<sup>272</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Trabant\\_P50\\_front.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Trabant_P50_front.jpg), 2021 September 29.

<sup>273</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 740.

<sup>274</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 42f. und 48.

durch die beständigen Schwierigkeiten in der Zulieferindustrie, durch einen zu geringen Automatisierungsgrad, teils veraltete und wartungsintensive Maschinen und durch den allgemeinen Mangel an Ressourcen weiterhin limitiert.<sup>275</sup>

Unabhängig davon war der P 50 nicht nur das erste vollständig selbst entwickelte DDR-Kraftfahrzeug, er war zu seiner Zeit auch konzeptionell ein fortschrittliches Automobil – Platz für vier Personen, ausreichend großer Kofferraum, Frontantrieb, ausreichende Fahrleistungen<sup>276</sup>, optisch ansprechend, sparsam und günstig. Hinsichtlich Platzangebot und Kofferraumgröße hatte der Trabant in seiner Klasse, zum Beispiel gegenüber dem VW Käfer, Vorteile und auch optisch musste er sich nicht verstecken. Hingegen wurde seine Verarbeitung, die spärliche Ausstattung und die mangelhafte Geräuschdämmung von Anfang an als Minuspunkte angesehen.



Abbildung 15 Der Sachsenring P 240.<sup>277</sup>

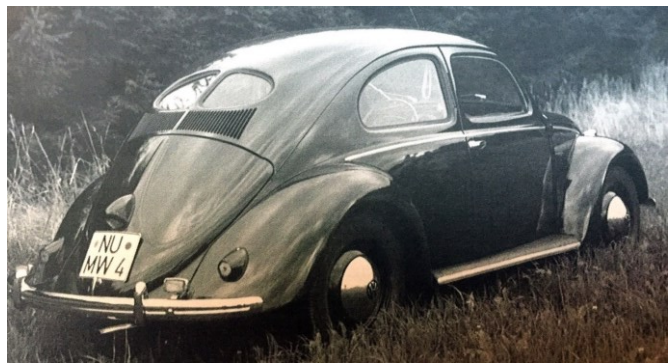


Abbildung 16 Ein VW Käfer (auch genannt "Brezelkäfer" aufgrund der geteilten Heckscheibe) von 1950.<sup>278</sup>

An dieser Stelle lohnt sich ein Blick nach Westdeutschland, wo die Produktion des soeben genannten Käfers (auch als Typ 1 bezeichnet) von Volkswagen bereits auf Hochtouren lief und sich vor allem in den U.S.A. als Verkaufsschlager entwickelte. 1951 wurde bereits der hunderttausendste Käfer bei VW produziert und 1955 überschritt die Produktionszahl bereits die Schwelle von einer Million Stück.<sup>279</sup> Zum Vergleich wurden bis 1955 in der gesamten SBZ/DDR insgesamt knapp 100.000 PKWs produziert.<sup>280</sup> Hierbei muss auch bedacht werden, dass es in der BRD neben VW noch weitere

---

<sup>275</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 127, 137f. und 140–149.

<sup>276</sup> Zum damaligen Zeitpunkt war ein luftgekühlter Zwei-Zylinder-Zwei-Takt-Motor in der Kompaktklasse mit etwa 16–20 PS eine normale Motorisierung, auch in der BRD. Der Motor für den P 50 wurde zwar neu entwickelt, beruhte aber noch immer auf den Grundlagen der DKW-Motoren aus den 1930er Jahren und hatte eine Leistung von 12,5 Kilowatt (17 PS). Ab 1959 konnte die Leistung auf 15 kW (20 PS) erhöht werden, vgl. Kirchberg, Plaste, 181–187.

<sup>277</sup> Martin Kukowski, Findbuch Auto Union AG Band 1, Veröffentlichungen der Sächsischen Archivverwaltung A1.1, Chemnitz 2000, 206.

<sup>278</sup> Pidoll, Käfer, 9.

<sup>279</sup> Der VW Käfer ist eine Vorkriegsentwicklung von Ferdinand Porsche, von der 1939 bereits eine kleine Vorserienproduktion hergestellt wurde, damals noch als KdF-Wagen (Kraft durch Freude) bekannt. Kriegsbedingt startete aber keine Serienproduktion, da im neuerrichteten Volkswagenwerk im heutigen Wolfsburg fast ausschließlich Rüstungsprodukte gefertigt wurden. Lediglich wenige hundert Stück einer zivilen Version wurden für die Wehrmacht produziert, der Großteil der Fahrzeugproduktion waren militärische Fahrzeuge auf Basis des KdF-Wagens. Unter britischer Administration startete ab 1945/46 eine kleine Serienproduktion, zunächst jedoch nur für die Militäradministration und Post. Ab 1947 konnten die neu gebauten Fahrzeuge auch von Zivilisten erworben werden. Vgl. Pidoll, Käfer, 149–151, 183–186. Grunenberg, Wundertäter, 148. Grieger, Käfer, 10f.

<sup>280</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 732 und 738–740.

PKW-Produzenten wie Opel, BMW, Mercedes etc. gab, die ebenfalls Mitte der 1950er Jahre bereits hohe Produktionszahlen erreichten.

Zurückkommend auf die DDR in den 1950er Jahren, muss noch ein weiterer Aspekt des Kleinwagenbeschlusses von 1954 betrachtet werden. Dieser enthielt nämlich auch die Forderung nach einem Mittelklasse-Fahrzeug, was an sich aber ein Widerspruch war, da man vom Fokus Kleinwagen damit abwich. Außerdem wurde im Sozialismus und auch von der DDR-Spitze ein größerer PKW als Luxus dargestellt, wodurch solche Autos eigentlich abgelehnt wurden.<sup>281</sup> Der Hauptgrund für diese Entscheidung dürfte ebenfalls im Aufstand von 1953 liegen. Neben einer günstigen Massenmotorisierung, sollte auch ein Fahrzeug in einer gehobenen Klasse angeboten werden, um die Mittel- und Oberschicht der DDR-Bevölkerung anzusprechen. Ein weiterer Aspekt des „Neuen Kurses“ der SED-Spitze, mit dem man die Menschen zu einem Verbleib in der DDR bewegen wollte (Strategie des Überredens).<sup>282</sup>

Fakt ist, dass der Ministerrat und das ZK der SED dieses Projekt an das Horch-Werk vergaben, obwohl dort gerade erst Kapazitäten für den Bau des P 50 geschaffen wurden. Für das Horch-Werk war dies noch einmal eine Gelegenheit, ein eigenständiges und innovatives Fahrzeug zu bauen. Man entschied sich dazu, einen Nachfolger für den zuvor in Eisenach gebauten EMW 340<sup>283</sup> zu entwickeln, welcher schließlich als P 240 bekannt wurde.<sup>284</sup> Als extrem problematisch erwies sich bei diesem Projekt, dass es zunächst keinen offiziellen Entwicklungsauftrag im aktuellen Plan gab, weshalb in der allgemeinen Mangel- und Planwirtschaft der DDR der VEB Horch keine Möglichkeit hatte, um an zusätzliche Ressourcen für die Entwicklung und Produktion der Prototypen zu gelangen. Zusätzlich übte das ZK der SED einen immensen zeitlichen Druck aus, da die ersten beiden Muster zum Geburtstag von Walter Ulbricht am 30. Juni 1954 fertig sein sollten. Die zusätzlichen Vorgaben wie der Sechs-Zylinder-Motor (hier konnte man auf den neu entwickelten und vorhandenen OM6<sup>285</sup> zurückgreifen), Geländegängigkeit für die schlechten Straßenverhältnisse im SW (für den Export) und die Überbietung des Komforts eines Mercedes Benz 220, waren da noch die kleineren Herausforderungen.<sup>286</sup>

Trotz dieser vielen Hürden konnte tatsächlich ein fahrtüchtiges Muster des P 240 am 30. Juni 1954 zur Verfügung gestellt werden, jedoch hatte dieser Wagen viele Mängel und spulte nur wenige

---

<sup>281</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 48.

<sup>282</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 168–170.

<sup>283</sup> Der EMW 340 wurde zwar noch bis 1955 in Eisenach gefertigt, allerdings wurden 1954 und 1955 zusammen nur mehr 1064 Stück produziert. Durch die Umwandlung von einem SAG-Betrieb in einen VEB im Jahr 1953 sollte sich die Ausrichtung des Werkes deutlich ändern. Insgesamt wurden vom EMW 340 von 1949 bis 1955 21.249 Stück gebaut, vgl. Kirchberg, Plaste, 202–204 und 732.

<sup>284</sup> Vgl. Ebd., 170.

<sup>285</sup> OM6 steht für Otto-Motor mit sechs Zylindern und wurde im FEW entwickelt. 1954 wurde die neue Version OM6-40 vom FEW vorgestellt und später zum OM6-42,5 mit 80 PS Leistung weiterentwickelt, welcher beim P 240 zum Einsatz kam, vgl. Kirchberg, Plaste, 168–170.

<sup>286</sup> Vgl. Ebd., 170f.

hundert Kilometer ab. Die Beseitigung der größten Mängel bis zu einer Zulassung zum Straßenverkehr und dem Produktionsaufbau erforderte hohe zusätzliche Mittel und Zeit, weshalb die Serienproduktion erst Mitte 1957 begann. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurde der Beschluss zu diesem Fahrzeug jedoch schon wieder in Frage gestellt und die Fertigung 1959 auch eingestellt. Neben den weiterhin bestehenden Mängeln und den Produktionsproblemen waren die Hauptgründe dafür, dass man die Kapazitäten für den P 50 brauchte, weitere Investitionen für die Weiterentwicklung des Trabanten verwenden wollte und es außerdem innerhalb des RGWs inzwischen serienreife Autos der oberen Mittelklasse gab und hier ein Import im Raum stand.<sup>287</sup> Am Ende war der P 240 zwar ein eleganter Wagen der oberen Mittelklasse, aber seine Mängel und die Schwierigkeiten seiner Entwicklung zeigten deutlich die Schwächen und Probleme des DDR-Fahrzeugbaues und der gesamten Planwirtschaft auf. In der Nachbetrachtung kann festgestellt werden, dass die politische Führung aus diesem gescheiterten Projekt nicht die richtigen Schlüsse und Konsequenzen zog.

Zur gleichen Zeit, wie der P 70 und der P 240 in Zwickau konstruiert wurden, arbeitete man im Konkurrenzwerk VEB Eisenach ebenfalls an einem neuen Automobil, das nicht vom Ministerrat in Auftrag gegeben wurde und damit wie der P 70 eine Schwarzentwicklung darstellte.<sup>288</sup> Die Verlegung der Produktion des IFA F9 ins Eisenacher-Werk brachte zuerst großen Unmut unter der Belegschaft. Bis zu diesem Schritt wurden nämlich im ehemaligen BMW-Werk hauptsächlich Mittelklasse-PKW mit Sechs-Zylinder-Motoren gebaut und nun sollte man einen Kleinwagen mit einem Drei-Zylinder-Zwei-Takt-Motor bauen. Die Stimmung konnte einerseits durch ein offenes, rationales und diskussionsfreudiges Auftreten der Betriebsleitung gegenüber den AWE-MitarbeiterInnen beruhigt werden und andererseits durch den F9 selbst. Wie zuvor beschrieben wurde dieser bereits 1939 konstruiert und war somit nicht mehr ganz Stand der Technik, aber das Konzept selbst war immer noch konkurrenzfähig. Deshalb bot dieser Wagen die Möglichkeit für Aktualisierungen und stellte somit eine Herausforderung für die Konstruktions- und Entwicklungsabteilung dar. Als Typ 309 wurde der F9 modifiziert ab 1953 gefertigt.<sup>289</sup> 1954 wurde der Motor stark überarbeitet und erregte mit den verbesserten Werten sogar international Aufmerksamkeit und war zum Beispiel den Zwei-Takt-Motoren der Auto Union in der BRD überlegen.<sup>290</sup> Die Arbeit an diesem PKW regte einige Ideen im VEB Eisenach an und man entwarf eine neue viertürige Karosserie, die aber auf einer modifizierten Version des F9/Typ 309 Fahrwerks aufgesetzt und 1954 im Werk als Typ 311 vorgestellt wurde. Diese Entwicklung war auch deswegen notwendig, da die Werkzeuge und Maschinen für die Produktion des F9/Typ 309 verschlissen waren und keine hochquantitative Produktion mehr

---

<sup>287</sup> Von 1955 bis 1959 wurden nur 1382 Stück des P 240 produziert, vgl. Dieckhoff, *Fahrt*, 201. Schröder, *Motorrad*, 52–54. Friedreich, *Autos*, 48. Kirchberg, *Plaste*, 170–177 und 738.

<sup>288</sup> Vgl. Ebd., 212f.

<sup>289</sup> Insgesamt wurden vom Typ 309 bis 1956 38.783 Stück gefertigt, vgl. Kirchberg, *Plaste*, 732.

<sup>290</sup> Vgl. Ebd., 205f.

zuließen.<sup>291</sup> Nach weiteren Änderungen am Erscheinungsbild wurde Anfang 1956 mit dem Wartburg 311<sup>292</sup> ein schickes, beliebtes und erfolgreiches Mittelklasse-Automobil auf den Markt gebracht, welches aufgrund seines guten Konzepts (mehrere Karosserievarianten waren möglich und wurden auch produziert) ebenfalls im Nachhinein vom Ministerrat genehmigt wurde und gute Exportzahlen erreichte. Die Produktion erreichte aber nie die gewünschten Zahlen, da bei diesem PKW eine Blechkarosserie zum Einsatz kam und der Mangel an Ziehblechen, und auch Probleme in den Zulieferbetrieben, keine quantitativ höhere Fertigung zuließen. Bemerkenswert ist hier nicht nur die riskante Entscheidung der Betriebsleitung zu einer Schwarzentwicklung, sondern auch dass der VEB Eisenach die Kosten für dieses Projekt selbst aufbringen konnte.<sup>293</sup> Ein Beweis dafür, dass sich in den 1950er Jahren die zentralistische Planwirtschaft der DDR noch im Aufbau befand und somit der Zugriff des Staates auf alle Ebenen und Entscheidungswege in der Wirtschaft noch limitiert war. Zusätzlich hatten die Betriebe noch Spielraum hinsichtlich interner technischer, finanzieller und produktspezifischer Entscheidungen, sofern es die allgemeine Mangelwirtschaft zuließ.<sup>294</sup>



Abbildung 17 Wartburg 311, Ausführung von 1956.<sup>295</sup>



Abbildung 18 Wartburg 311, Ausführung von 1959.<sup>296</sup>

In den folgenden Jahren wurden beim P 50 und beim Wartburg 311 sukzessive Verbesserungen vorgenommen (Motor, Heizung, Zündanlage etc.) und parallel dazu wurde über potenzielle Nachfolgemodelle nachgedacht und experimentiert.<sup>297</sup> Obwohl die wirtschaftliche Lage schwierig blieb und man dem immer strikter und starrer werdenden politischen Rahmen ausgesetzt war, können die

---

<sup>291</sup> Das Entwicklungsteam in Eisenach konnte auch auf erste Entwürfe und auf einen Prototyp eines F9-Nachfolgers aufsetzen, der im FEW entstand, vgl. Kirchberg, Plaste, 209f.

<sup>292</sup> Vom Wartburg 311 wurden von 1956–1965 insgesamt 259.035 Stück gebaut, wovon fast 50 Prozent exportiert wurden, vgl. Kirchberg, Plaste, 732f. Ab 1956 wurde der Wartburg 311 vor allem in die Ungarische Volksrepublik exportiert, vgl. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 33466 Wissenschaftlich-technisches Zentrum des Automobilbaus, Archivalien-signatur 19, Wartburg Signale, Mitteilungen des VEB Automobilwerk Eisenach. DDR 5 1977, 8. Jahrgang, erschienen zur Leipziger Herbstmesse 1977, 3.

<sup>293</sup> Der Betriebsleiter des VEB Eisenach erhielt trotzdem eine Disziplinarstrafe in der Höhe von 5000 Mark, vgl. Kirchberg, Plaste, 214. Der Wartburg 311 war äußerlich neu, aber viele Komponenten (Fahrwerk, Federung etc.) technisch nur eine modifizierte Version des F9/Typ 309 und somit nicht mehr ganz Stand der Technik, vgl. Schröder, Motorrad, 76–81. Kirchberg, Plaste, 210.

<sup>294</sup> Zu der gleichen Schlussfolgerung gelangt auch Peter Kirchberg, vgl. Kirchberg, Plaste, 213f.

<sup>295</sup> Ebd., 214.

<sup>296</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bb/Wartburg311\\_3.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bb/Wartburg311_3.JPG), 2022 Februar 11

<sup>297</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 222–231

1950er und der Anfang der 1960er Jahre dennoch als die beste und innovativste Phase der DDR-Automobilindustrie gesehen werden.<sup>298</sup> Zwar blieben die Produktionszahlen hinter denen der BRD zunehmend zurück (siehe folgende Abbildung), dennoch konnten mit dem P 70, P 50 und dem Wartburg 311 in relativ kurzer Zeit neue Fahrzeuge in größerer Stückzahl produziert werden. Die Leitung und die Entwicklungsabteilungen der Betriebe konnten noch ihre eigenen Ideen einbringen, umsetzen und innovativ sein. Der hohe Bedarf an Fahrzeugen – die Wartezeiten auf einen neuen PKW betragen Ende der 1950er Jahre bereits mehrere Jahre<sup>299</sup> – erhöhte den Druck auf die Politik, die dadurch geneigt war, die guten und erfolgreichen Schwarzentwicklungen der Betriebe zu akzeptieren und abzusegen.<sup>300</sup>

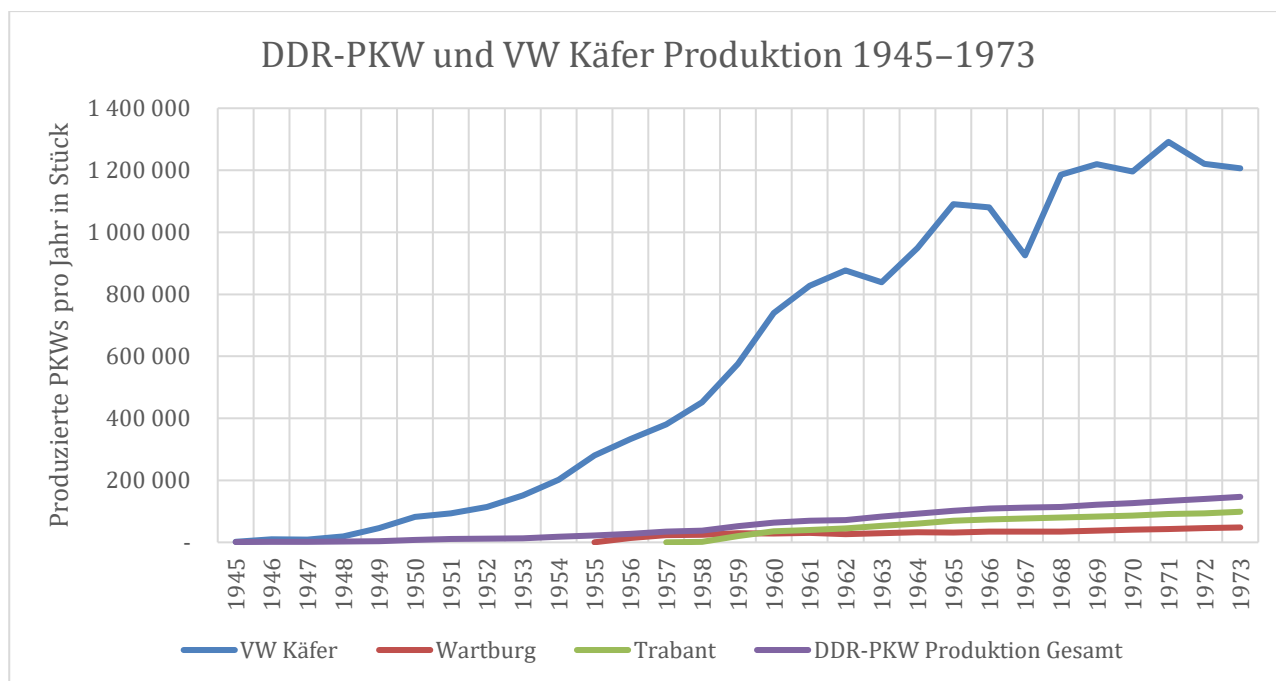


Abbildung 19 Vergleich der gesamten DDR-PKW Produktion pro Jahr mit der Produktion des VW Käfers 1945–1973.<sup>301</sup>

Die wachsende zentralistische Kontrolle der SED über alle wirtschaftlichen Belange sollte aber auch der VEB AWE bereits in dieser Phase der DDR-Wirtschaftsgeschichte zu spüren bekommen. Obwohl man mit den Weiterentwicklungen der kleinen Zwei-Takt-Motoren ansehnliche Erfolge feiern konnte, war dem technischen Personal klar, dass diese Antriebsvariante abgelöst werden musste. Die größten Nachteile dieses Motors aus den 1930er Jahren gegenüber einem Vier-Takt-Motor waren die sogenannte Abgas-Fahne<sup>302</sup>, unkultivierter Lauf (Vibrationen im Betrieb), höherer

<sup>298</sup> Vgl. Gerlach, Sozialpolitik, 110.

<sup>299</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 323.

<sup>300</sup> Vgl. Schröder, Motorrad, 72–76. Friedreich, Autos, 57–61.

<sup>301</sup> Ab 1958 wurde der VW Käfer auch außerhalb Deutschlands produziert, vgl. Grieger, Käfer, 41–121.

<sup>302</sup> Bedingt durch eine unzureichende Verbrennung des Benzin-Luft-Gemisches und sogenannte Spülverluste, wo ein unverbranntes Kraftstoff-Öl Gemisch aus dem Motor in den Abgasstrom gespült wird, erzeugen kleine Zwei-Takt-Motoren hohe Emissionswerte, vgl. Richard van Basshuysen, Fred Schäfer (Hgg.), Handbuch Verbrennungsmotor. Grundlagen, Komponenten, Systeme, Perspektiven, Wiesbaden 72015, 9–11, 123–125, 295–300, 355–360, 431–433 und 704–709.

Treibstoffverbrauch, geringere Fahrleistungen und schlechteres Kalt-Start-Verhalten. Deswegen startete man im VEB AWE im Jahr 1957 die Entwicklung eines Vier-Zylinder-Vier-Takt-Boxermotors, dessen Entwicklung bis 1959 bereits weit fortgeschritten war und der Projektabschluss für das Jahr 1960 anvisiert wurde. Allerdings wurde dieses Projekt von Seiten der VVB Leitung und des Ministerrates gestoppt und die Konzentration auf die Weiterentwicklung des Zwei-Takt-Motors verlangt. Begründet wurde dieser Schritt damit, dass keine Gelder für die Investition in den nötigen Umbau (und damit Erneuerung) der Produktionsanlagen zur Verfügung stünden.<sup>303</sup> Dies war eine der ersten Initiativen, die zwar vielversprechend war, aber durch die politische Führung gestoppt wurde. Die Gründe hierfür waren wohl der kurzfristige Blick auf den Plan und dessen Ausführung, eine Abscheu vor größeren Investitionen, fehlender Weitblick, falsche Priorisierung in der Wirtschaft und in gewissem Maß auch Inkompetenz.

In den frühen 1960er Jahren wurden die Zwei-Takt-Motoren<sup>304</sup> des P 50 und auch des Wartburg 311 weiterentwickelt, wodurch die Antriebsleistungen für beide Fahrzeuge erhöht wurden und zunächst im Jahr 1962 der P 60<sup>305</sup> erschien und 1965 der Wartburg 312<sup>306</sup>. Bei beiden PKWs – die als Zwischentypen gedacht waren – wurden die bisherigen Karosserien fast ident beibehalten und inzwischen als nicht mehr zeitgemäß empfunden, ebenso wie die technische Ausführung und die passive Sicherheit der Fahrzeuge. Parallel dazu lief seit Anfang der 1960er Jahre die Arbeit an den Nachfolgetypen und 1964 erschien der Typ P 601<sup>307</sup> als neuer Trabant, mit einer neuen und geradlinigen Karosserieform, Reduktion des Leergewichts, mehr Platz im Innenraum, neuer Innenausstattung, verbesserter Heizung und erhöhter passiver Sicherheit. Bei der Vorstellung des P 601 ging man noch davon aus, dass dieses Modell ebenfalls eine Zwischenlösung sei. Bis etwa 1970 sollte dieser produziert werden und danach durch den sogenannten Perspektiv-PKW<sup>308</sup> abgelöst werden, da man erwartete, dass der P 601 danach am internationalen Markt nicht mehr konkurrenzfähig sein würde. Noch immer wurde der neue Trabant von einem Zwei-Takt-Motor angetrieben und trotz Überarbeitung war dieser längst nicht mehr Stand der Technik. Selbst in anderen sozialistischen Ländern wurde inzwischen meist auf einen wesentlich kultivierteren Vier-Takt-Motor<sup>309</sup> gesetzt. Trotzdem konnte mit dem P 601 und dem

---

<sup>303</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 222–225.

<sup>304</sup> Vgl. Basshuysen, Verbrennungsmotor, 9–11, 123–125, 295–300, 355–360, 431–433 und 704–709.

<sup>305</sup> Später auch P 600 genannt, wegen der Hubraumvergrößerung des noch immer luftgekühlten Motors auf 600 cm<sup>3</sup>, vgl. Friedreich, Autos, 63.

<sup>306</sup> Vor dem Wartburg 353 wurde als Zwischentyp der Wartburg 312 gebaut. Dieser hatte fast die gleiche Karosserie und Interieur wie der Wartburg 311 und auch dessen 1962 erneuerten Motor – wassergekühlt, Hubraum von 1000 cm<sup>3</sup> und 45 PS – und das Fahrwerk vom Wartburg 353. Vom Wartburg 312 wurden von 1965–1967 insgesamt 36.287 Stück gefertigt, vgl. Kirchberg, Plaste, 222 und 732. SSA Chemnitz, 33466 WTZ, AS 19.

<sup>307</sup> Die neue Form des P 601 wurde anfangs als gelungen angesehen und entsprach durchaus dem Zeitgeist. 1964 wurde zuerst die Limousine und 1965 der Universal genannte Kombi vorgestellt, vgl. Friedreich, Autos, 63–66. Kirchberg, Plaste, 407.

<sup>308</sup> Dieser Begriff etablierte sich ab den 1960er Jahren im Sprachjargon der SED und wurde ebenfalls zu einem Synonym für die hochtrabenden, aber letztlich gescheiterten Pläne der DDR-Führung, vgl. Kirchberg, Plaste, 406

<sup>309</sup> Vgl. Basshuysen, Verbrennungsmotor, 9–11, 123–125, 295–300, 355–360, 431–433 und 704–709.



ab 1966 in Serie produzierten Wartburg 353 aus Eisenach die DDR-PKW-Industrie zum letzten Mal eine mehr oder weniger neue Fahrzeuggeneration hervorbringen.<sup>310</sup>



Abbildung 20 Trabant P 601 Universal, gebaut von 1964–1990.<sup>311</sup>



Abbildung 21 Trabant P 601 Limousine, gebaut von 1964–1990.<sup>312</sup>



Abbildung 22 Wartburg 353, Ausführung 1966–1974.<sup>313</sup>



Abbildung 23 Wartburg 353W, Ausführung 1975–1988.<sup>314</sup>

Danach begann das Konzept der kleinen Schritte, bei dem nur mehr kleine und absolut notwendige Erneuerungen (12 Volt Lichtmaschine, Kurbelwelle, Motorkühlung, Rückspiegel, Autoradio, Scheibenwaschanlage, Bremsen etc.) für diese beiden Automobile umgesetzt wurden, die aber an dem veralteten technischen und optischen Stand nichts veränderten.<sup>315</sup>

In dieser Phase der PKW-Produktion lag ein Hauptaugenmerk der Betriebe auch auf einer Optimierung und Rationalisierung der Fertigungsprozesse. Damit konnte die Produktionszeit eines Wartburgs

---

<sup>310</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 56.

<sup>311</sup> <https://www.autoscout24.at/assets/auto/images/hero/trabant/trabant-601s-universal-m-02.jpg>, 2021 September 29.

<sup>312</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/21/Bundesarchiv\\_Bild\\_183-P0619-306%2C\\_Trabant\\_601.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/21/Bundesarchiv_Bild_183-P0619-306%2C_Trabant_601.jpg), 2021 September 29.

<sup>313</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/2d/Wartburg\\_%28287907327938%29.jpg/2560px-Wartburg\\_%28287907327938%29.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/2d/Wartburg_%28287907327938%29.jpg/2560px-Wartburg_%28287907327938%29.jpg), 2022 Februar 12.

<sup>314</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/ed/AWE\\_Wartburg\\_353W%2C\\_Verkehrszentrum\\_des\\_Deutschen\\_Museums.JPG/2560px-AWE\\_Wartburg\\_353W%2C\\_Verkehrszentrum\\_des\\_Deutschen\\_Museums.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/ed/AWE_Wartburg_353W%2C_Verkehrszentrum_des_Deutschen_Museums.JPG/2560px-AWE_Wartburg_353W%2C_Verkehrszentrum_des_Deutschen_Museums.JPG), 2022 Februar 12.

<sup>315</sup> Der Wartburg 353 wurde als Nachfolger des 311 im Jahr 1966 als Limousine vorgestellt und wurde bis 1988 fast unverändert produziert. Ab 1975 wurde er als Wartburg 353W mit ein paar technischen Verbesserungen und einigen optischen Änderungen produziert, vgl. Schröder, 177. Friedreich, Autos, 56 und 84–87. Mehr zu den kleinen Aktualisierungen, vgl. Kirchberg, Plaste, 380–417.

von 341 Stunden pro Fahrzeug im Jahr 1959 auf 119 Stunden im Jahr 1965 gesenkt werden. Ebenso wurde die Fertigungszeit eines Trabantens von 271 Stunden pro Stück im Jahr 1959 auf 78 Stunden im Jahr 1965 reduziert.<sup>316</sup> Dies ist deswegen umso beachtlicher, da diese Optimierungen ohne wesentliche Investitionen seitens des Staates umgesetzt wurden und dieser lediglich über Pläne eine Erhöhung der Stückzahlen forderte und damit Druck auf die VEBs ausübte. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Vorgaben ist einerseits ein Beweis für den Einfallsreichtum und die Kompetenz der Beschäftigten in den Betrieben und andererseits auch ein Indiz, dass in den 1950er Jahren das vorhandene Potenzial der DDR-Fahrzeugproduktion aus verschiedenen Gründen nicht ausgeschöpft wurde. Anzumerken ist auch, dass die gesamte DDR-PKW-Produktion erst Anfang der 1960er Jahre das Volumen des Jahres 1938 wieder erreichte, ein Zeichen für die geringen Investitionen in die Betriebe.<sup>317</sup>

Mitte der 1960er Jahre war klar, dass mit den vorhandenen Produktionsstätten und Fertigungsprozessen weitere Maßnahmen zur Rationalisierung nur mehr begrenzt möglich sein werden. Um auf Produktionszeiten zum Beispiel von VW zu kommen – im Jahr 1965 etwa 35 Stunden pro VW Käfer – hätte eine erhebliche Umstrukturierung der DDR-PKW-Industrie erfolgen müssen und es wurde ein Investitionsbedarf von etwa 600 Millionen Mark dafür berechnet.<sup>318</sup> Trotz alledem hätte bei der Vorstellung des P 601 und des Wartburgs 353 niemand für möglich gehalten, dass diese beiden Fahrzeuge ohne wesentliche Veränderungen bis zum Ende der 1980er Jahre produziert werden würden und damit über Jahrzehnte das Straßenbild der DDR prägten.

Die folgenden Tabellen zeigen, dass ein durchschnittlicher Haushalt in der DDR im Jahr 1985 nur noch etwa halb so viel ausgeben musste, um einen neuen PKW zu erstehen, als im Vergleich zum Jahr 1960. Die sozialistische Devise des günstigen Autos für die Werktätigen (der Trabant) bedingte, dass der Preis des Trabantens über Jahrzehnte stabil blieb.<sup>319</sup> Da jedoch die Einkommen der ArbeitnehmerInnen stetig stiegen, wurde der P 601 über die Jahre immer leichter zu finanzieren.

Ausführung	Grundpreis des P 601 von 1958 bis 1990	Mehrpreis seriennmäßige Verbesserungen	EVP	IVP
Limousine Standard	7850.-	2170.-	10.020.-	9220.-
Limousine S de luxe	9450.-	2470.-	11.920.-	11.120.-
Universal Standard	9500.-	2260.-	11.760.-	10.960.-
Universal de luxe	11.050.-	2459.-	13.509.-	12.709.-

Tabelle 5 Preise einiger ausgewählter PKW-Trabant Ausführungen im Jahr 1986 (Preisangaben in Mark); EVP: Endverbraucherpreis, IAP: Industrieabgabepreis.<sup>320</sup>

<sup>316</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 351.

<sup>317</sup> Der Vergleich bezieht sich auf die Produktionszahlen des Jahres 1938, die die Betriebe auf dem späteren Gebiet der DDR erreichten, vgl. Kirchberg, Plaste, 350.

<sup>318</sup> Vgl. Ebd., 351f.

<sup>319</sup> Die Kaufpreise für einen Wartburg und Lada stiegen über die Jahre leicht, aber geringer als die Einkommen der ArbeitnehmerInnen sich erhöhten.

<sup>320</sup> Es gab vom Trabant Limousine und Universal je fünf Ausführungen zur Wahl, vgl. Kirchberg, Plaste, 799.

Anzahl der monatlichen Haushaltsnettoeinkommen für den Kauf eines PKWs						
Jahr	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Trabant P 601	10,4	9,2	7,6	6,1	5,3	5,7
Wartburg	23,6	21,2	17,4	13,8	12,8	12,6
Lada	-	-	19,4	15,4	14,9	14,3

Tabelle 6 Anzahl der monatlichen Haushaltsnettoeinkommen für den Kauf eines PKWs.<sup>321</sup>

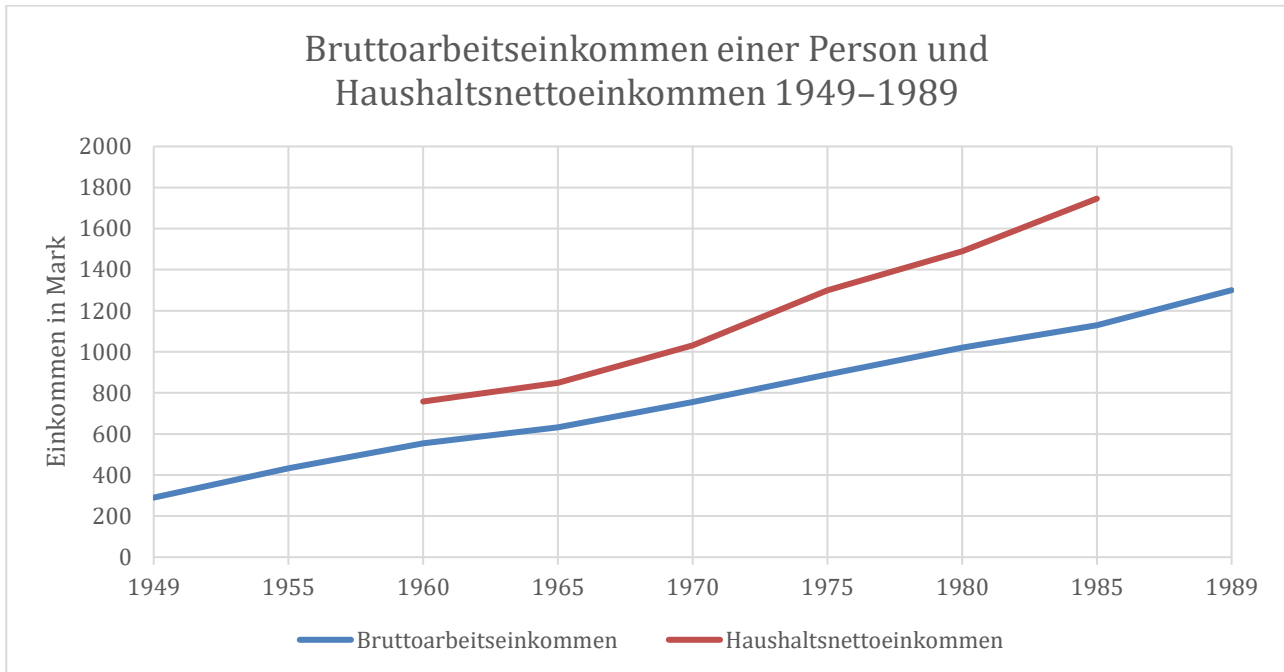


Abbildung 24 Bruttoarbeitseinkommen einer Person und Haushaltsnettoeinkommen in der DDR, jeweils im Durchschnitt und monatlich, 1949–1989.<sup>322</sup>

### 3.3. Stagnation und Niedergang der Kraftfahrzeugproduktion in der DDR

Die notwendige Erneuerung der DDR-Fahrzeugindustrie und ihrer PKW-Typen war auch auf höchster politischer Ebene bereits Anfang der 1960er Jahre bekannt, wie die Stellungnahmen der SPK zeigen. Gleichzeitig wurde von gleicher Stelle aber auch eine Erhöhung der Investitionen ausgeschlossen. Um insgesamt Kosten zu sparen, wurde deswegen 1961 ein Gemeinschaftsprojekt begonnen, bei dem der VEB Sachsenring und der VEB AWE jeweils einen Prototypen mit der Typenbezeichnung

<sup>321</sup> Beim Trabant beziehen sich die Angaben zur Anzahl der Monate für die Jahre 1960–1980 auf die Ausführung Limousine Standard und den geltenden Grundpreis ab 1958, für 1985 auf die Ausführung Limousine Standard mit EVP. Ab 1985 wurden sogenannte Gebrauchswertverbesserungen (Mehrpreis der serienmäßigen Verbesserungen) an die KundInnen weitergeben, wodurch sich ein höherer EVP ergab. Zusätzlich gab es noch vier Optionen bei der Ausstattung: Sonderfarbton für 70 Mark (M), Hycomat (eine Art Automatikschaltung) für 500 M, Automatic Sicherheitsgurte für 388 M und Radialreifen für 160 M. Die Anzahl der Monate für den Erwerb eines Trabantens sind Eigenberechnungen. Für die Angaben für Wartburg und Lada, vgl. Kirchberg, Plaste, 726 und 799.

<sup>322</sup> Für die Angaben zu den Bruttoarbeitseinkommen, vgl. Statista, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249254/umfrage/durchschnittseinkommen-in-der-ddr/>, 2022 Februar 09. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 30929 VEB IFA Kombinat Personenkraftwagen Karl-Marx-Stadt und Nachfolger, Archivaliensignatur 603, Stellenplanübersicht des VEB IFA-Kombinat PKW, Karl-Marx-Stadt, G-Bereich. Kirchberg, Plaste, 567. Für die Angaben zu den Haushaltsnettoeinkommen, vgl. Kirchberg, Plaste, 726.

P 100 konstruieren sollten.<sup>323</sup> Durch diesen Wettbewerb sollten Innovationen und Effizienzmaßnahmen bei beiden VEBs angeregt werden. Im Februar 1961 erhielten beide Unternehmen den offiziellen Entwicklungsauftrag, demzufolge sie ursprünglich bis Ende Juni 1961 die ersten Muster liefern sollten.<sup>324</sup> Selbst eine Fristverlängerung bis September 1961 stellte eine viel zu kurze Entwicklungszeit dar, weshalb die Funktionsmuster (mit wassergekühlten Drei-Zylinder-Zweit-Takt-Motoren) beider Unternehmen unfertig abgegeben wurden.<sup>325</sup> Beide Fahrzeuge wurden vom VEB Zentrale Entwicklung und Konstruktion (ZEK) für den Kfz-Bau bis Ende Dezember 1961 getestet, wobei beide Prototypen nicht den gestellten Anforderungen einer bedeutenden PKW-Weiterentwicklung entsprachen und deshalb abgelehnt wurden.<sup>326</sup> Interessant ist bei diesem Bericht vor allem, dass mit der Direktive Nr. 4/61 des Ministerrates nicht nur die Entwicklung des P 100 und seine Eckdaten vorgegeben wurden, sondern auch die grundsätzliche Linie der DDR-PKW-Entwicklung.



Abbildung 25 P 100 Prototyp vom VEB AWE.<sup>327</sup>



Abbildung 26 P 100 Prototyp vom VEB Sachsenring.<sup>328</sup>

Zusätzlich wurde darin auch der internationale Automarkt untersucht und festgestellt, dass fast alle für 1962 vorgestellten Fahrzeuge einen Vier-Takt-Vier-Zylinder-Motor aufwiesen und in der Mittelklasse – wo der Wartburg mit seinem 1000 cm<sup>3</sup> Motor klassifiziert war – im Jahr 1961 nur mehr der Wartburg mit einem Zwei-Takt-Motor ausgeliefert wurde.<sup>329</sup> Dies bedeutet, dass bereits 1961 der politischen Führung der DDR bewusst sein musste, dass die verwendeten Zwei-Takt-Motoren veraltet waren, wodurch der wichtige Export von Trabant und Wartburg in den NSW zunehmend schwieriger werden würde und damit wichtige Deviseneinnahmen entfallen würden. Trotzdem war bei der Entwicklung des P 100 weiterhin von staatlicher Seite ein Zwei-Takt-Motor gefordert. Der P 100 war

---

<sup>323</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 65.

<sup>324</sup> Direktive Nr. 4/61 vom 15.02.1961, vgl. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 33466 Wissenschaftlich-technisches Zentrum des Automobilbaus, Archivaliensignatur 34, Versuchsbericht 3030/68/61 vom 22.12.1961 vom VEB ZEK für den Kfz-Bau, Karl-Marx-Stadt, Kauffahrt 45, Vergleichsuntersuchung der Funktionsmuster P100/AWE und P100/Sachsenring, 6 und 142.

<sup>325</sup> Vgl. SSA Chemnitz, 33466 WTZ, AS 34, Versuchsbericht 3030/68/61, 9.

<sup>326</sup> Vgl. Ebd., 5, 41f., 46, 88, 90–99 und 151.

<sup>327</sup> Ebd., 11.

<sup>328</sup> Ebd., 11.

<sup>329</sup> Vgl. Ebd., 142–145.

aber nur der erste von einigen fehlgeschlagenen Versuchen ein neues PKW-Modell in der DDR einzuführen. Bereits 1962 wurden die Arbeiten am P 602 aufgenommen, der eine Weiterentwicklung des P 601 sein sollte. Es wurden sogar sechs Funktionsmuster gebaut und getestet, aber 1964 wurde das Projekt vom Politbüro wieder eingestellt. Zumindest konnten einige Details in die Serienfertigung des Trabanten übernommen werden, wie neue Duplexbremsen ab 1967.<sup>330</sup> Weiterhin stand kein Nachfolgemodell für den P 601 zur Verfügung und es bestand Einigkeit, dass dieser zum Ende des Jahrzehnts hin praktisch unverkäuflich im NSW sein würde. Deshalb begann im Jahr 1966 die Entwicklung des P 603, ein PKW mit einer Vollheck-Karosserie<sup>331</sup> und mit Duroplastbeplankung, moderner Technik, erhöhter aktiver und passiver Sicherheit, mehr Komfort und besseren Fahrleistungen. Ein besonderer Vorteil wäre bei diesem Fahrzeug gewesen, dass die Konzeption den Einbau von verschiedenen Motoren ermöglichte. Neben dem alten Zwei-Takt-Motor wäre auch eine Bestückung mit einem Vier-Zylinder-Vier-Takt-Motor (entweder eine neue Eigenentwicklung oder zum Beispiel der bereits existente neue Motor von Škoda) ohne Aufwand möglich gewesen. Bis Ende 1968 konnten nicht nur neun Funktionsmuster gebaut und erprobt werden, sondern es wurden bereits Werkzeuge für die angedachte Serienproduktion angefertigt und Adaptionen in der Zulieferindustrie vorgenommen. Trotzdem wurde das bereits weit fortgeschrittene Projekt von Günter Mittag gestoppt.

Dieser hatte 1965, nach dem Selbstmord von Erich Apel, die Leitung in allen Wirtschaftsfragen – als ZK-Sekretär der SED für Wirtschaftsfragen – übernommen. Die Gründe für den Abbruch sind nicht eindeutig nachzuvollziehen. Ein Faktor dürfte das gescheiterte Projekt Wankelmotor<sup>332</sup> gewesen sein, das mehrere Jahre Entwicklungszeit verschlang, Kosten in der Höhe von ca. 15,2 Millionen Mark inklusive Lizenzgebühren verursachte und schließlich 1968/69 als technisch zu aufwendig und kostspielig eingestellt wurde.<sup>333</sup> Dieses Motorenprojekt sollte den Leitsatz „Überholen ohne einzuholen“ realisieren und der Standard-Motor für den Perspektiv-PKW werden. Ein weiterer Grund war wohl, dass der P 603 hauptsächlich vom VEB Sachsenring entwickelt wurde und auf dessen Produktionsmöglichkeiten zugeschnitten war. Dies passte nicht ins Konzept der politischen Führung, da diese das Ziel verfolgte, dass in Zwickau und Eisenach zukünftig dasselbe (und noch zu entwickelnde) PKW-Modell zu produzieren sei. Zusätzlich begannen zu dieser Zeit die Gespräche zu einem gemeinsamen RGW-PKW-Projekt (erste Ideen dazu gab es schon mit der Direktive Nr. 4/61), wofür Mittel freigegeben werden mussten, und welches dem Ministerrat erfolgsversprechender erschien als eine eigenständige PKW-Entwicklung. Fakt ist, dass über zwei Jahre Entwicklungszeit für den P 603, ca. 5,5

---

<sup>330</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 417f.

<sup>331</sup> Damals war dies noch eine innovative und neue Karosserieform, die bei VW erst 1974 mit dem ersten Golf umgesetzt wurde, vgl. Grieger, Käfer, 116–123. Kirchberg, Plaste, 419–421.

<sup>332</sup> Vgl. Markus Popplow, Felix Wankel. Mehr als ein Erfinder, Erfurt 2011. Basshuysen, Verbrennungsmotor, 424–430. Kirchberg, Plaste, 330–350.

<sup>333</sup> Vgl. Ebd., 346 und 348.

Millionen Mark an Investitionen und sehr vielversprechende Funktionsmuster (diese mussten auf Weisung des Politbüros später sogar vernichtet werden<sup>334</sup>) vergebliche Mühen darstellten. Der P 603 hatte das Potential, ein modernes und international konkurrenzfähiges Fahrzeug zu sein, das annähernd am Stand der Technik gewesen wäre.<sup>335</sup>



Abbildung 27 Ein Prototyp des P 603 von 1968.<sup>336</sup>



Abbildung 28 Ein Prototyp des P 610 von 1973.<sup>337</sup>

Das RGW-Projekt (Typ P 760) sollte nicht nur ein politisches Zeichen im SW setzen, sondern vor allem Synergien in der Entwicklung und der Herstellung eines neuen PKW-Typs bringen. Allerdings konnte für dieses Projekt nur die ČSSR in Form des Škoda Betriebes als Partner gefunden werden (zu dem es schon über Jahre freundschaftliche Beziehungen gab), und am Ende scheiterte auch dieses Projekt. Man investierte auf beiden Seiten viel Zeit, Energie und Geld, konnte sich nach langen Diskussionen auf vieles einigen und startete schon mit den konkreten Vorbereitungen. Jeder Staat sollte seine eigene Karosserie fertigen, aber viele Teile wie Motor, Getriebe, Achsen, Bremsen etc. wurden standardisiert und sollten gemeinsam genutzt werden.<sup>338</sup>

Auf Seiten der DDR wurde der VEB Sachsenring als Hauptpartner für dieses Projekt bestimmt, da die Lage des Werkes und die Erweiterungsmöglichkeiten wesentlich besser waren als in Eisenach. Der Investitionsbedarf für das gesamte Projekt wurde mit 7,2 Milliarden Mark für die DDR veranschlagt und beinhaltete die Neuerrichtung von Produktionsstätten, Anschaffung neuer Maschinen etc. für eine jährliche PKW-Produktion von 300.000 Fahrzeugen und hätte die PKW-Produktion in der DDR faktisch von Grund auf erneuert.<sup>339</sup>

Von 1971 bis 1973 arbeitete man auf beiden Seiten intensiv und konnte viele Hürden aus dem Weg räumen, doch dann wurde der P 760 vom Ministerrat gestoppt und die inzwischen investierten über 23 Millionen Mark waren praktisch verloren. Umgehend wurde aber ein neues Projekt gestartet, der

---

<sup>334</sup> 1971 wurde ein letzter Versuch gestartet, den P 603 zu retten. Man wollte einen Prototypen Erich Honecker persönlich vorführen. Allerdings erfuhr Günter Mittag im Vorfeld von diesem Vorhaben, verhinderte es und ließ darauf die Prototypen vernichten, vgl. Kirchberg, Plaste, 421 und 532.

<sup>335</sup> Vgl. Schröder, Motorrad, 148–151. Friedreich, Autos, 66 und 78–84.

<sup>336</sup> Kirchberg, Plaste, 419.

<sup>337</sup> Ebd., 423.

<sup>338</sup> Zum Beispiel wäre der Motor von Škoda gefertigt worden und das Getriebe von den DDR-VEBs, vgl. Kirchberg, Plaste, 353.

<sup>339</sup> Im Ministerium wurde versucht diese Summe auf 5,4 Milliarden Mark zu kürzen, vgl. Kirchberg, Plaste, 357f.

P 610 (später P 1100/1300 genannt). Auch dieser Wagen hätte in Abstimmung und in Arbeitsteilung mit der ČSSR beziehungsweise dem Škoda Werk gebaut werden sollen. Aber auch dieses Vorhaben wurde 1979 durch das Politbüro der DDR abgebrochen (für die ČSSR überraschend) und damit erneut über 35 Millionen Mark an Investitionen abgeschrieben. Offiziell konnten die veranschlagten Aufwendungen für die Serienproduktion in Milliardenhöhe volkswirtschaftlich nicht eingeordnet werden. Tatsächlich dürfte vielmehr die politische Struktur in der DDR der ausschlaggebende Grund für den Abbruch gewesen sein. Aufgrund der Ernennung des VEB Sachsenrings als zentralen Betrieb für dieses Projekt, sah sich der VEB Eisenach zurückgedrängt und man befürchtete eine Reduzierung auf einen Zulieferbetrieb oder eine gänzliche Schließung des Werkes. Deswegen machte die Betriebsleitung politisch Stimmung gegen das RGW-Projekt, drohte mit Streiks und fand in Günter Mittag einen Fürsprecher, der von Anfang an negativ zu diesem Projekt eingestellt war. Viel schwerwiegender war jedoch, dass dieses Vorhaben direkt vom Ministerrat vorangetrieben wurde, ohne vorher das Politbüro – wo auch Mittag Mitglied war – vollständig miteinzubeziehen. Deswegen suchte das Politbüro nach Gründen, um dieses Projekt zu stoppen, und fand einen im Eisenacher Protest, da man nach den Ereignissen von 1953 keine Unruhen riskieren wollte. Zudem stellte das Handeln des Ministerrates eine machtpolitische Untergrabung der SED-Spitze dar.

Um zu beweisen, dass das RGW-Projekt eine zu große Dimension für die DDR hatte, wurden auf Druck von Mittag und dem Politbüro Kalkulationen erstellt, die Investitionen im zweistelligen Milliarden Mark Bereich für den Ausbau von Straßen, der Infrastruktur, Ersatzteilwesen etc. prognostizierten.<sup>340</sup> Danach beschloss das Politbüro im Jahr 1973, dass Trabant und Wartburg in den bestehenden Strukturen weitergebaut werden sollen, aber eine Erhöhung der Produktionszahlen angestrebt wird.<sup>341</sup> Hier wird deutlich, dass der Machterhalt (und die Eitelkeit) der SED-Spitze wichtiger war als eine gut funktionierende Wirtschaft oder die Bedürfnisse der Bevölkerung. Lieber brachte man ein Projekt zum Scheitern als einen Bruchteil an Macht und Autorität abzugeben.<sup>342</sup> Es bleibt aber noch die Frage offen, warum die SED-Spitze bis 1979 wartete, um das RGW-Projekt vollkommen zu stoppen. Die wahrscheinlichste Erklärung dürfte sein, dass die politische Führung taktierte und versuchte, durch Aufschieben einer Entscheidung den Status quo zu erhalten, ohne die eigene Machtposition zu gefährden oder den RGW-Partner zu verärgern. Deswegen dürfte zuerst 1973 Druck auf den Ministerrat ausgeübt worden sein, um den P 760 zu Fall zu bringen und letztlich 1979 auch den P 610.<sup>343</sup> Dass in der Zwischenzeit die DDR-PKW-Produktion vollkommen veraltet war und den

---

<sup>340</sup> Vgl. Kirchberg, *Plaste*, 353–363.

<sup>341</sup> Vgl. Ebd., 363.

<sup>342</sup> Vgl. Ebd., 421f.

<sup>343</sup> Vgl. Schröder, *Motorrad*, 177–179. Friedreich, *Autos*, 73–87.

Bedarf bei weitem nicht decken konnte, scheint für die Entscheidungsträger nicht vorrangig gewesen zu sein.<sup>344</sup>

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass 1978 ein Vertrag mit Citroën (Lizenzvertrag für die technische Umsetzung und Liefervertrag für Citroën) für ein neues Gelenkwellen-Werk in Mosel, als Teil des VEB Sachsenring, abgeschlossen wurde. Die Kapazitäten der Produktion waren so ausgelegt, dass damit der Bedarf der DDR, ČSSR und für Citroën gedeckt werden hätte können. Durch den Abbruch des RGW-Projekts mussten nun die neuen und modernen Erzeugnisse aus Mosel in die veralteten Trabant und Wartburg eingebaut werden, was eine Herausforderung für die Konstrukteure darstellte und zusätzliche Kosten verursachte.<sup>345</sup> Die Entscheidung für diesen Vertrag mit Citroën erscheint auf den ersten Blick nicht ganz nachvollziehbar. Bei genauer Betrachtung gibt es aber Faktoren, die diesen Schritt erklären können. Dies wäre zum einen, dass die Investition für dieses Werk geringer war als für andere notwendige Themen in der DDR-PKW-Produktion und dadurch zum Konzept der kleinen Schritte passte und somit eine kleine Erneuerung und technische Verbesserung von Trabant und Wartburg darstellten. Zudem konnte das Politbüro mit dieser Entscheidung im ganzen RGW-Projekt Zeit gewinnen, um eine endgültige Entscheidung weiter aufzuschieben.



Abbildung 29 Der Trabant P 1100 von 1979.<sup>346</sup>

Es gibt nämlich auch Anzeichen, dass es 1978 auch im Politbüro Stimmen gab, die an eine grundsätzliche Erneuerung der DDR-PKW-Produktion glaubten und dafür war das Gelenkwellen-Werk ein erster Schritt.<sup>347</sup> Doch diese eine größere Investition änderte kaum etwas an der generellen Rückständigkeit der DDR-PKWs, die bereits Mitte der 1960er Jahre in der internationalen Fachpresse thematisiert wurde. Neben der Laufruhe und den Abgaswerten des Zwei-Takt-Motors wurden auch die mangelhafte Ausstattung und das veraltete Erscheinungsbild kritisiert. Im Vergleich zum Trabant

---

<sup>344</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 362f.

<sup>345</sup> Vgl. Thomas Weymar, Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit. Entwicklung, Folgen und Ursachen des Automobilverkehrs im realen Sozialismus am Beispiel der DDR, in: Bibliothek Wissenschaft und Politik 37, Köln 1985, 21. Friedreich, Autos, 84.

<sup>346</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c0/Trabant\\_P1100\\_front\\_20040924.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c0/Trabant_P1100_front_20040924.jpg), 2021 Jänner 20.

<sup>347</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 426.



schnitt der Wartburg in diesen Punkten noch gut ab, aber insgesamt nicht ausreichend für den westeuropäischen Markt.<sup>348</sup> Neben der technischen Rückständigkeit, konnte auch der quantitative Bedarf schon lange nicht mehr gedeckt werden und bereits 1970 musste man in der DDR ungefähr zwölf Jahre auf einen Neuwagen warten.<sup>349</sup>

Jahr	PKW-Bestand DDR gesamt	Bestellungen pro Jahr	Auslieferung an Bevölkerung	Bestellüberhang	Kumulativer Bestellstau	Wartezeit in Jahren
1970	1160	200	105	95	1228	11,70
1975	1881	356	150	206	1640	10,93
1980	2678	241	136	105	2871	21,11
1985	3306	236	140	96	3322	23,73
1987	3601	250	150	100	3534	23,56

Tabelle 7 PKW-Bestand, Bestellungen, Auslieferung und Bestellüberhang in 1000 Stück. Wartezeit auf einen neubestellten PKW in Jahren.<sup>350</sup>

Abbildung 30 Ein PKW-Bestellschein vom 19. August 1975, womit ein Wartburg 353 bestellt, aber nie ausgeliefert wurde, trotz einer Wartezeit von über 14 Jahren.<sup>351</sup>

Eine Folge davon war, dass die bestehende PKW-Flotte überalterte, der Bedarf an Ersatzteilen enorm stieg und Gebrauchtwagen sehr begehrt und meist teurer als Neuwagen waren.<sup>352</sup> Aufgrund fehlender Kapazitäten konnten aber nicht genügend Ersatzteile produziert werden, weshalb auch diese zu einem wertvollen Gut wurden und oft nur über den Grauen Markt und Beziehungen zu bekommen waren.

<sup>348</sup> Vgl. SSA Chemnitz, 33466, WTZ, AS 19, Bericht der Automobilvereinigung Fanum House, Leicester Square, London WC2 Whitehall 1200, Tech. 308, Strassen-Test über den Wartburg 1000, Nr. R/25, Januar 1965, 18f. SSA Chemnitz, 33466, WTZ, AS 19, Zeitschrift (kein Titel erkennbar), 224–229, hier 226–229.

<sup>349</sup> Vgl. Friedrich, Autos, 72.

<sup>350</sup> Die Wartezeit auf einen bestellten PKW ist eine Eigenberechnung und ergibt sich aus dem kumulativen Bestellstau durch die jährliche Zahl an die Bevölkerung ausgelieferten PKWs. Für die anderen Angaben, vgl. Kirchberg, Plaste, 717 und 727. Berechnungsfehler in der Literatur wurden durch Eigenberechnungen ersetzt.

<sup>351</sup> Kirchberg, Plaste, 524.

<sup>352</sup> In den 1980er Jahren wurden selbst für über 10 Jahre alte PKWs die doppelten Preise als für einen Neuwagen bezahlt.

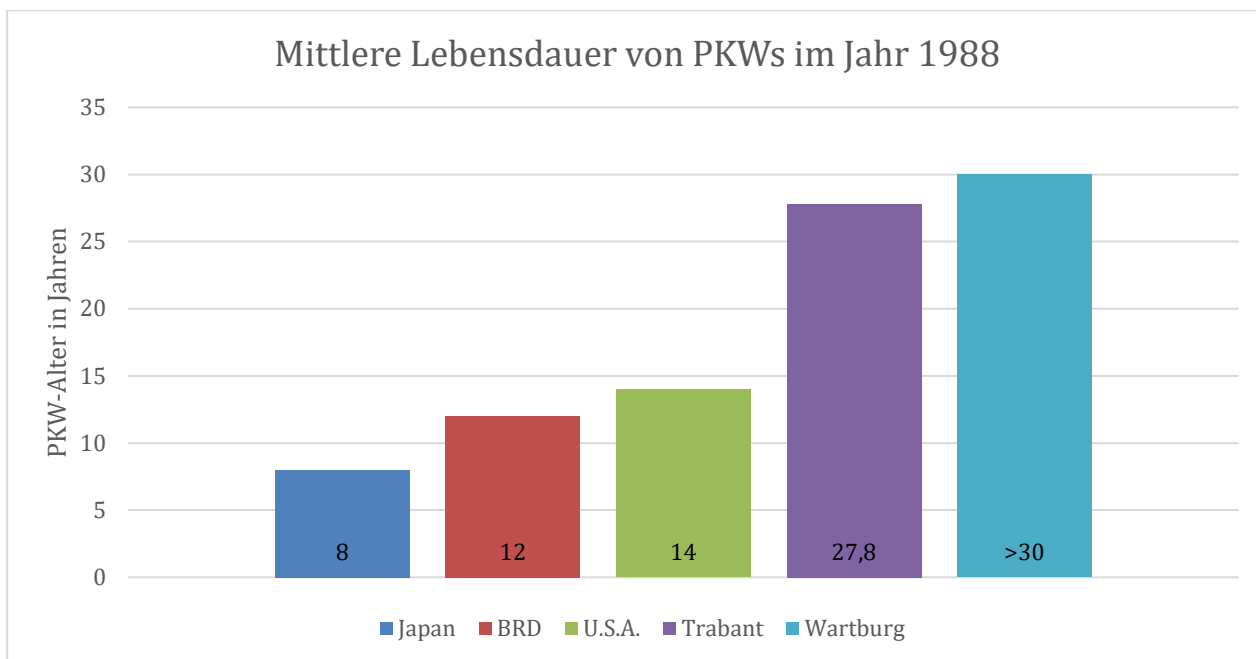


Abbildung 31 Mittlere Lebensdauer von PKWs in der DDR und ausgewählten anderen Staaten im Jahr 1988.<sup>353</sup>

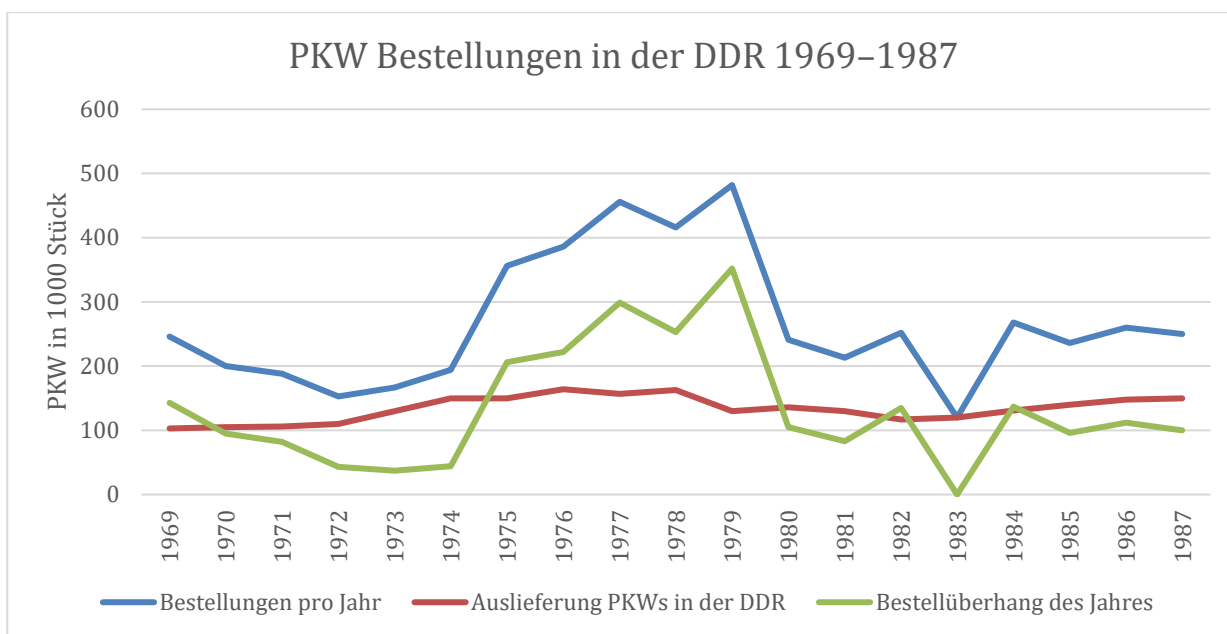


Abbildung 32 PKW-Bestellungen in der DDR der Jahre 1969-1987.<sup>354</sup>

	1975	1980	1985	1990
PKW-Bestand der DDR gesamt in 1000 Stück	1880,5	2677,7	3306,2	4100,0
Durchschnittsalter der PKWs in der DDR in Jahren	7,82	9,3	11,7	13,9

Tabelle 8 Durchschnittsalter der in der DDR zugelassenen PKWs.<sup>355</sup>

<sup>353</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 580.

<sup>354</sup> Bestellüberhang des Jahres gibt die Zahl der nicht ausgelieferten PKW-Bestellungen des Jahres an. Berechnungsfehler in der Literatur wurden durch Eigenberechnungen ersetzt, vgl. Kirchberg, Plaste, 727.

<sup>355</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 722.

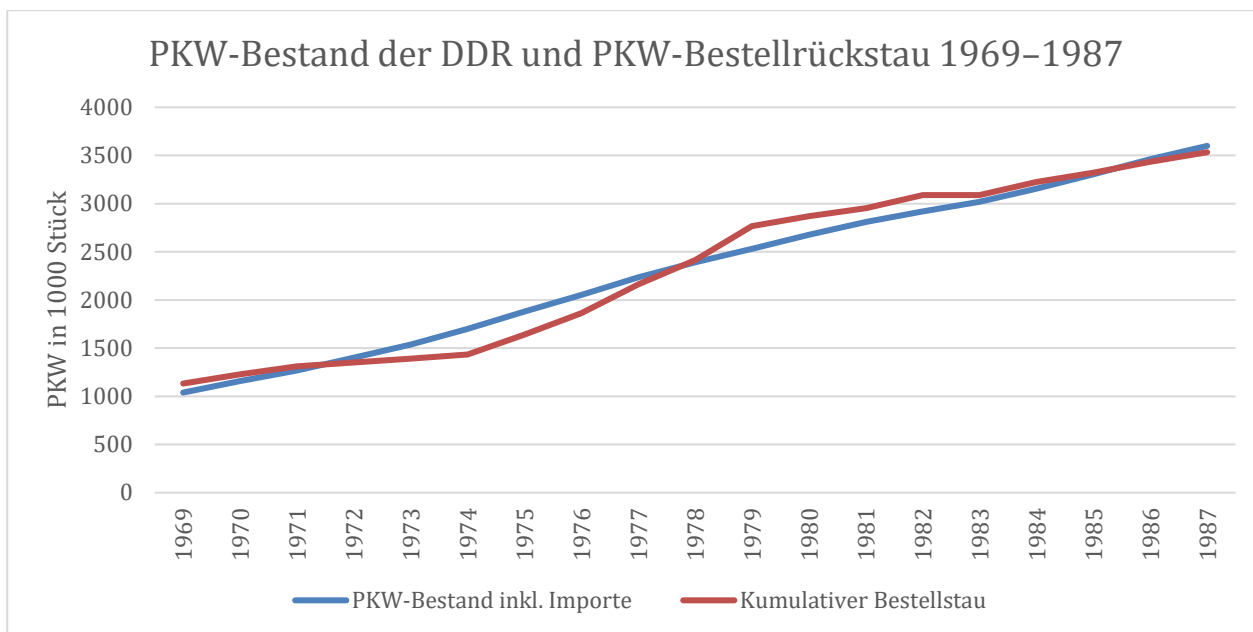


Abbildung 33 Gesamter PKW-Bestand der DDR inklusive Importe und Bestellstau an PKW-Bestellungen der Jahre 1969–1987.<sup>356</sup>

Der Kauf eines PKWs in der DDR stellte praktisch eine Anschaffung fürs Leben dar, weshalb versucht wurde Trabant und andere Fahrzeuge so gut wie es ging zu pflegen und zu erhalten. Einer der ersten Wege nach einem PKW-Neukauf war der zu einem Pflegebetrieb zur Hohlraumkonservierung, um Rostschäden am Stahlgerippe der Karosserie vorzubeugen. Eigentlich sind solche Schutzmaßnahmen Teil der Fahrzeugproduktion, allerdings fehlte dazu speziell beim Trabanten in der Fertigung die Zeit, weshalb diese nötigen Arbeiten in das Nachfolgegewerbe verschoben wurden. Um an alle sensiblen Stellen des Fahrzeugs zu gelangen, musste ein Großteil der Duroplastverkleidung entfernt werden, was einen beträchtlichen Zeit- und Arbeitsaufwand verursachte. Abgesehen davon, waren die jährlichen Kilometerleistungen der DDR-PKWs gering (zwischen 5000 und 10.000 Kilometer im Jahr), vor allem im Vergleich mit der BRD.<sup>357</sup>

Im Vergleich zur DDR-PKW-Produktion arbeitete die Fertigung in der BRD in komplett anderen Sphären. Die folgende Abbildung vergleicht die jährlichen Stückzahlen des VW Golfs mit der gesamten jährlichen DDR-Produktion. Der Golf stellte zwar eines der bestverkauften Automobile in der BRD in der Zeit von 1974–1991 dar, aber trotzdem war er nur ein PKW-Modell von vielen in der Bundesrepublik produzierten PKWs.

<sup>356</sup> Berechnungsfehler in der Literatur wurden durch Eigenberechnungen ersetzt, vgl. Kirchberg, Plaste, 727.

<sup>357</sup> Vgl. Ebd., 580f.

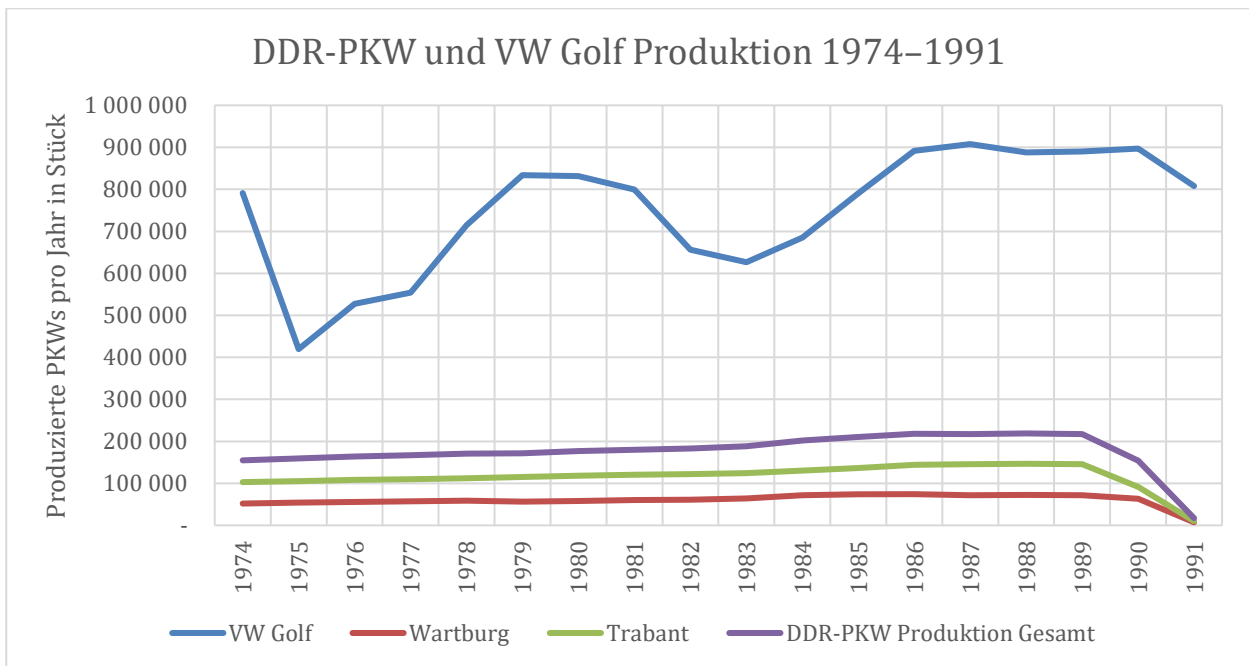


Abbildung 34 Vergleich der gesamten DDR-PKW Produktion mit der Produktion des VW Golfs 1974–1991.<sup>358</sup>

Zu Beginn der 1980er Jahre steckte das PKW-Programm der DDR in einer tiefen Krise. Die meisten Produktionsanlagen waren veraltet und verschlissen, die Erfüllung der Planvorgaben und Produktionssteigerungen konnten nur durch immense Überstunden und Wochenend-Schichten der Beschäftigten erreicht werden, da neue Technologien und Maschinen für Effizienzsteigerungen fehlten. Der veraltete Zwei-Takt-Motor verursachte zunehmend Umweltprobleme und konnte inzwischen kaum noch im SW, geschweige denn im NSW, verkauft werden. Die punktuellen Investitionen in die PKW-Industrie hatten keinen nachhaltigen Effekt und von der Entwicklung eines neuen Automobils war man weiter entfernt denn je. Die Unzufriedenheit in der Belegschaft des VEB Sachsenring war besonders in der Trabant-Produktion hoch, da viele Überstunden geleistet werden mussten, die Arbeit körperlich sehr anstrengend war und immer wieder Maschinenausfälle die Produktion unterbrachen. Deshalb gab es in diesem Bereich eine hohe Fluktuation der Beschäftigten, die durch den Arbeitskräftemangel kaum behoben werden konnte. Durch die Zahlung von relativ hohen Gehältern konnten die Menschen an den Produktionsbändern gehalten werden, wobei dies auch nur temporär gelang, da das verdiente Geld aufgrund des allgemeinen Mangels kaum ausgegeben werden konnte.<sup>359</sup>

Anfang 1982 wurde im VEB AWE ein letzter eigenständiger Versuch einer Erneuerung in Form eines neuen und kompakten Drei-Zylinder-Vier-Takt-Motors gestartet. Dieser hatte 1984 bereits ein fortgeschrittenes Stadium erreicht, lief bereits am Prüfstand und der Beginn der Serienfertigung war für 1986 geplant. Ein Einbau in den Wartburg wäre mit minimalen Aufwand verbunden gewesen und auch beim Trabant hätten sich die nötigen Umbauten in Grenzen gehalten.<sup>360</sup> Die Begeisterung

<sup>358</sup> Vgl. Grieger, Käfer, 123–171.

<sup>359</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 559–568.

<sup>360</sup> Vgl. Schröder, Motorrad, 177.

über diesen neuen Motor in den Betrieben und Entwicklungsabteilungen, wurde im Oktober 1984 durch den Abbruch dieser (Schwarz-)Entwicklung seitens des Politbüros ausgelöscht.<sup>361</sup>

Stattdessen wurde im selben Jahr ein politisch motivierter Vertrag mit VW geschlossen, bei dem Günter Mittag federführend war.<sup>362</sup> Hierbei kaufte die DDR eine generalüberholte Fertigungsstraße für Vier-Zylinder-Vier-Takt-Motoren von VW und als Gegenleistung sollten u.a. Motoren zurück in die BRD geliefert werden. Der Großteil der in Lizenz produzierten Aggregate (auch Alpha-Motor genannt) sollten für Trabant und Wartburg verwendet werden.<sup>363</sup> Allerdings war diese Antriebseinheit nicht mehr ganz Stand der Technik und konnte daher mit den im NSW aufkommenden Erzeugnissen mit Katalysatoren nur bedingt konkurrieren. Das Hauptproblem betraf allerdings die Abmessungen des Motorblocks. Dieser war wesentlich größer als die bisher in Trabant und Wartburg verwendeten Zwei-Takt-Motoren, wodurch die VW-Lizenzmotoren nicht ohne Änderungen an der Karosserie eingebaut werden konnten. Zusätzlich passten viele weitere Komponenten wie Antriebswelle, Getriebe usw. nicht mehr und mussten neu entwickelt werden, weshalb Trabant und Wartburg im Prinzip im Inneren neu konstruiert werden mussten.<sup>364</sup>

Wichtig für das Verständnis bei diesem Projekt ist, dass der sogenannte Alpha-Motor lediglich ein Grundmotor war, für den wesentliche Komponenten wie Kurbelwelle, Zylinderkopf etc. noch zusätzlich in der DDR-Zulieferindustrie gefertigt werden mussten. VW stellte hier hohe Maßstäbe an die Zulieferbetriebe, die diese aber in der alten Struktur nicht erfüllen konnten und deshalb modernisiert werden mussten. Deswegen stiegen die Gesamtkosten für die Neuerrichtung von Werken, Kauf von Maschinen etc. auf etwa 7,2 Milliarden Mark, praktisch die gleiche Summe, die Anfang der 1970er Jahre für die Aktualisierung der gesamten DDR-PKW-Produktion kalkuliert worden war.<sup>365</sup> Dieses Mal war ein Projektabbruch durch Vertragsbindungen mit VW keine mögliche Option. Innerhalb von knapp vier Jahren wurde die DDR-PKW-Motorenproduktion komplett modernisiert und erreichte wieder Weltniveau.<sup>366</sup> Diese Investitionen hatten auch nach dem Zusammenbruch der DDR positive Effekte, da sie wichtig für den Fortbestand der Fahrzeugindustrie in Zwickau, Chemnitz und Eisenach waren und damit viele Arbeitsplätze sicherten.<sup>367</sup> Auch wenn die Unterzeichnung des Vertrages mit VW politisch motiviert war und auf den ersten Blick wenig rational erscheint, war es wohl die einzige

---

<sup>361</sup> Beschluss des Politbüros des ZK der SED vom 9. Oktober 1984, vgl. Kirchberg, Plaste, 618.

<sup>362</sup> Zur Finanzierung des Projekts und Kredite seitens der BRD, vgl. Steiner, Plan, 223.

<sup>363</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 568–572.

<sup>364</sup> Vgl. Schröder, Motorrad, 177–184. Friedreich, Autos, 84–87.

<sup>365</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 571–573.

<sup>366</sup> Vgl. Ebd., 575f.

<sup>367</sup> Vgl. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 30929 VEB IFA Kombinat Personenkraftwagen Karl-Marx-Stadt und Nachfolger, Archivaliensignatur 606, Fort- und Weiterbildungsprogramm von Volkswagen, 1. Quartal 1991, Volkswagen Bildungsinstitut GmbH, Zwickau/Chemnitz.

Möglichkeit, die nötigen Investitionen durchzusetzen und ein letztes Mal einen technologischen Fortschritt in der DDR-PKW-Produktion zu tätigen.<sup>368</sup>

Für eine Erneuerung der veralteten Karosserien von Trabant und Wartburg hatte die DDR keine Mittel mehr und plante deshalb eine äußerliche Erneuerung beider Modelle erst für die 1990er Jahre.<sup>369</sup>

Die geschätzten Kosten hierfür beliefen sich noch einmal auf zusätzliche 1,4 Milliarden Mark, da Produktionsstätten, Fertigungsprozesse und Maschinen komplett erneuert werden hätten müssen.<sup>370</sup>

Als Resultat wurde die „moralisch veraltete Formgestaltung des Fahrzeuges [Trabant] nicht spürbar verbessert“<sup>371</sup> und entsprach optisch innen und außen nicht mehr den Mindestanforderungen für ein modernes Automobil.<sup>372</sup>



Abbildung 35 Trabant 1.1 Universal von 1990.<sup>373</sup>



Abbildung 36 Wartburg 1.3 von 1988.<sup>374</sup>

Die Serienproduktion des VW-Lizenzmotors lief Mitte 1988 an und kurz darauf wurde der Wartburg 1.3<sup>375</sup> präsentiert. Trotz seines hohen Preises von rund 33.000 Mark (rund eine Verdoppelung des Preises vom 353W) fand dieser noch guten Absatz und fast 50 Prozent der Produktion wurden sogar in den SW exportiert.<sup>376</sup> Die Serienproduktion des Trabant 1.1<sup>377</sup> begann aufgrund von

---

<sup>368</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 90f.

<sup>369</sup> Vgl. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 30929 VEB IFA Kombinat Personenkraftwagen Karl-Marx-Stadt und Nachfolger, Archivaliensignatur 1, Aufgabenstellung zur Erzeugnis- und Prozeßentwicklung der PKW Trabant und Wartburg nach 1988 vom 08.04.1985, 4.

<sup>370</sup> Vgl. SSA Chemnitz, 30929, AS 1, Schriftstück 5631/87 vom 2. Juli 1987 an den Minister für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau des Zentralkomitees der SED Genossen Gerhard Tautenhahn persönlich vertraulich, Leipziger Straße 5-7, 1080 Berlin von Generaldirektor Voigt vom VEB IFA, 2f.

<sup>371</sup> Ebd., 2.

<sup>372</sup> Vgl. SSA Chemnitz, 30929, AS 1, Schriftstück 2974/87 vom 22. Juni 1987 an den Minister an den Minister für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau Genossen Gerhard Tautenhahn, Leipziger Straße 5-7, 1080 Berlin von Prof. Dr. Kelm, Staatssekretär.

<sup>373</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/27/Trabant\\_1.1\\_Universal\\_%2801%29.JPG/2560px-Trabant\\_1.1\\_Universal\\_%2801%29.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/27/Trabant_1.1_Universal_%2801%29.JPG/2560px-Trabant_1.1_Universal_%2801%29.JPG), 2022 Februar 06.

<sup>374</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f7/Wartburg\\_1.3\\_in\\_Chemnitz\\_15.png/2560px-Wartburg\\_1.3\\_in\\_Chemnitz\\_15.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f7/Wartburg_1.3_in_Chemnitz_15.png/2560px-Wartburg_1.3_in_Chemnitz_15.png), 2022 Februar 06.

<sup>375</sup> 1.3 bezieht sich auf den VW-Motor mit 1,3 Liter Hubraum, vgl. Kirchberg, Plaste, 576.

<sup>376</sup> Von 1988–1991 wurde 152.775 Stück des Wartburg 1.3 produziert und davon 68.148 Stück in den SW exportiert, vgl. Kirchberg, Plaste, 576 und 732f.

<sup>377</sup> 1.1 bezieht sich auf den VW-Motor mit 1,1 Liter Hubraum, der zur gleichen Zeit auch im VW Polo eingesetzt wurde, vgl. Kirchberg, Plaste, 576.

Verzögerungen erst 1990 und fand weder in der DDR noch in anderen Staaten mit seinem Preis von rund 18.900 Mark Anklang.<sup>378</sup> Beide innerlich runderneuert, aber äußerlich veralteten und improvisierten Fahrzeuge konnten mit der Konkurrenz aus dem NSW nicht mithalten, weshalb die Produktion beider Modelle 1991 eingestellt wurde. Der letzte Trabant P 601 lief am 25. Juli 1990, der letzte Wartburg 1.3 am 10. April 1991 und der letzte Trabant 1.1 am 30. April 1991 vom Band, womit die planwirtschaftliche PKW-Produktion in der DDR endete.<sup>379</sup> Abschließend soll die folgende kurze Übersicht verdeutlichen, welcher Abstand in der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung der beiden deutschen Staaten im Jahr 1989 bestand.

	PKWs	Farbfernsehgeräte	Festnetztelefon	Bevölkerung in Mil.	BIP in Milliarden
BRD	97 %	94 %	98 %	61,8	2236 DM
DDR	57 %	52 %	9 %	16,4	230 DM

Tabelle 9 Angegeben sind, wieviel Prozent der Haushalte über die jeweilige Ausstattung verfügte. Die letzte Spalte zeigt das Bruttoinlandsprodukt der beiden Staaten. Alle Angaben beziehen sich auf das Jahr 1989.<sup>380</sup>

### 3.4. Betriebliche Sozialpolitik im VEB Sachsenring

Der Beginn der betrieblichen Sozialpolitik in der SBZ/DDR kann mit dem 9. Oktober 1947 in Zusammenhang gebracht werden. Hier erteilte die SMAD den Befehl 234, demzufolge „in allen VEB ein markenfreies Mittagessen ausgeteilt werden“<sup>381</sup> musste. Außerdem wurde eine medizinische Betreuung festgeschrieben und es sollte eine Erhöhung der Löhne nach Leistungsgesichtspunkten erfolgen. Dieser Befehl zielte in erster Linie auf eine Produktivitätssteigerung ab, die zwar nicht im gewünschten Ausmaß erfolgte, aber diese Anordnung sorgte zumindest für eine gewisse Stabilisierung in der SBZ. Mit weiteren Anreizen wie Vergünstigungen und Sonderrechten versuchte man in der Folge, weitere Steigerungen in den Arbeitsleistungen der Belegschaft zu erzielen. Dazu gehörten auch die sogenannten Losungen, also Parolen zum Beispiel an Wänden von stark frequentierten Plätzen auf einem Betriebsgelände oder im öffentlichen Raum. Diese Art der Motivation war schon aus der Sowjetunion und dem Dritten Reich bekannt. Einige der bekanntesten in der DDR waren: Friede ernährt, Krieg zerstört. Die Leistung von Einem, als Vorbild für Alle! Arbeite mit, plane mit, regiere mit! So wie wir heute arbeiten, werden wir morgen leben!<sup>382</sup>

<sup>378</sup> Die Produktionskosten beim Trabant 1.1 beliefen sich auf rund 23.000 Mark, trotzdem wurde der Verkaufspreis von staatlicher Seite mit rund 18.900 Mark festgesetzt, vgl. Kirchberg, Plaste, 628f. Insgesamt wurden vom Trabant 1.1 bis 1991 39.474 Stück gebaut, vgl. Kirchberg, Plaste, 743.

<sup>379</sup> Vgl. Ebd., 743. Schröder, Motorrad, 174–184. Friedreich, Autos, 87.

<sup>380</sup> Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249689/umfrage/vergleich-von-west-und-ostdeutschland-vor-der-wiedervereinigung/>, 2022 Februar 08. Kirchberg, Plaste, 725.

<sup>381</sup> Mit markenfreiem Mittagessen war gemeint, dass keine Lebensmittelmarken dafür verwendet werden mussten. Da Lebensmittel in der SBZ und in der DDR bis 1958 rationiert waren, erhielt man diese nur gegen Lebensmittelmarken, vgl. Kirchberg, Plaste, 130.

<sup>382</sup> Vgl. Ebd., 127, 130 und 146. Mehr zum Thema Losungen, vgl. Humboldt-Universität zu Berlin, Linguistik Forschungen, DDR-Korpus, Losungen <https://www.linguistik.hu-berlin.de/de/forschung/archiv/abgeschlossene-projekte/ddr-korpus/texte/texte/losungen89.html>, 2022 Februar 05.

In der Folge übernahmen die Betriebe in der SBZ/DDR zunehmend die Versorgung ihrer Belegschaft mit alltäglichen Gütern und es wurden Betreuungsmöglichkeiten für Kinder eingerichtet, Ausbildungsstätten, Freizeiteinrichtungen usw. aufgebaut. Mit der Verbesserung der Versorgungslage Ende der 1950er und in den 1960er Jahren änderte sich zwar die Art und Weise der Kompensationsleistungen, sie blieben aber bestehen und wurden eher noch ausgebaut. Anfangs noch unregelt, ab 1949 immer mehr formal geregelt, mussten die VEBs ihren betrieblichen, sozialpolitischen Pflichten nachkommen, da man als Volkseigener Betrieb ein Teil des sozialistischen Staates war und dieser die Verpflichtung hatte, „Grundbedürfnisse der Bevölkerung wie Nahrung, Obdach, Gesundheitsfürsorge, Bildung, Urlaub, Kulturgüter und -dienstleistungen zu befriedigen“<sup>383</sup>. Im sozialistischen System wurde diese Form der „betrieblichen Sozialpolitik“<sup>384</sup> zwar staatlich geregelt, musste aber de facto vom Betrieb finanziert werden.<sup>385</sup>

Am Beispiel des VEB Sachsenring (und seiner Vorgängerbetriebe) sieht man sehr deutlich, wie diese betriebliche Sozialpolitik umgesetzt wurde beziehungsweise umgesetzt werden musste. Im Folgenden sind einige exemplarische Verwirklichungen aus den Anfangsjahren des Volkseigenen Betriebes angeführt. Im Jahr 1951 wurde eine Betriebsberufsschule für mehr als 950 Lehrlinge (für betriebsinterne und für Lehrlinge aus dem Audi-Werk) errichtet, für die es zwar eine staatliche Förderung gab, aber in der Verantwortung des Betriebes lag. Neben einer theoretischen Ausbildung konnten die Lehrlinge zugleich praktische Erfahrungen in der Produktion sammeln und nach ihrem Lehrabschluss direkt im Unternehmen arbeiten. Die Förderung der Ausbildung von neuen Fachkräften war in den Plänen vorgeschrieben und somit eine Pflichtaufgabe für den VEB, wobei sich der Mangel an Maschinen im Werk negativ auf die Ausbildung auswirkte.<sup>386</sup> Neben der Berufsschule wurde auch eine Betriebsvolkshochschule eingerichtet, die die folgenden Aufgaben hatte: Erziehungsaufgaben im Sinne des Sozialismus (beziehungsweise im Fall der DDR, im Sinne der SED), Hebung des kulturellen Niveaus und Erreichung hoher fachlicher Qualifikation. Diese Volkshochschule sollten alle Beschäftigten jeden Alters besuchen können.<sup>387</sup> Ob die Teilnahme an den Kursen erwartet wurde, rein freiwillig oder verpflichtend war, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

Im Jahr 1950 begann der Bau einer Kindertagesstätte unter starker Beteiligung der Belegschaft. 1951 erfolgte die Eröffnung, wo zunächst Kinder ab drei Jahren betreut wurden, später auch jüngere Kinder. Für Schulkinder wurde eine Nachmittagsbetreuung eingerichtet inklusive einer Versorgung mit

---

<sup>383</sup> Kornai, System, 58.

<sup>384</sup> Eine Erklärung bzw. Definition der betrieblichen Sozialpolitik versucht Rüdiger Gerlach zusammenzufassen, vgl. Gerlach, Sozialpolitik, 12f.

<sup>385</sup> Vgl. Ebda., 111.

<sup>386</sup> Vgl. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 31076 VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau und Vorgänger, Archivaliensignatur 1, Betriebsarchiv-Betriebsgeschichte Kfz Werk Horch 1901–1951, 95f.

<sup>387</sup> Vgl. Ebd., 96f.



Essen und Trinken und einer Tagesordnung mit kleinen Pflichten und Bewegung.<sup>388</sup> Ebenfalls 1951 wurde eine Funkanlage (Empfangsanlage für Radiowellen) für aktuelle Nachrichten, Musik und wohl auch zur Verbreitung von Propaganda in Betrieb genommen.<sup>389</sup> Außerdem wurden Betriebszeitungen gedruckt und aufgelegt, eine neue Werkskantine und eine Konsum- und HO-Verkaufsstelle im Werk eingerichtet, ein Betriebsorchester, eine Bücherei, ein Werksfußballverein etc. aufgebaut.<sup>390</sup> Besonders interessant ist die Etablierung einer Sozialabteilung, die die MitarbeiterInnen zum Beispiel bei Wohnungsangelegenheiten unterstützte, einen Notar und allgemeine Beratung und Hilfe bei Rechtsangelegenheiten anbot und auch über eine Schuster- und Nähabteilung verfügte (Ausgabe von Schuhen und Kleidung an die Belegschaft).<sup>391</sup> Begleitet wurden all diese Einrichtungen mit einer stetigen sozialistischen Propaganda, die die Menschen daran erinnern sollte, welche Vorteile ihnen der Sozialismus bringt. Häufig gebraucht wurden hier Wörter und Wortformeln wie: Technischer Fortschritt, Meisterleistungen, Zusammenhalt, Staat unterstützt die BürgerInnen und ist für diese da, Aufbauwille aller, zum Wohle aller und für den Frieden.<sup>392</sup> Teil der Propaganda war auch immer wieder Kritik am Kapitalismus, seine praktizierte Ausbeutung der Menschen und der starke Zusammenhalt der sozialistischen Staaten untereinander, mit besonderer Betonung der Sowjetunion.<sup>393</sup>

Diese Form der betrieblichen Sozialpolitik verursachte nicht nur beim VEB Horch/Sachsenring erhebliche Kosten und Aufwendungen, sondern allgemein in allen VEBs. Dadurch wurden nicht nur finanzielle Mittel gebunden, sondern auch eine Vielzahl von Arbeitskräften, und zwar in doppelter Hinsicht. Einerseits musste Personal zum Betrieb, der Betreuung und der Erhaltung der verschiedenen Einrichtungen bereitgestellt werden und andererseits musste den MitarbeiterInnen in der Produktion die Möglichkeit eingeräumt werden, an Veranstaltungen, Kursen, Trainings etc. teilzunehmen und dies oft während der normalen Arbeitszeit. Dafür gab es eigene Zeitfonds, welcher im Fall des VEB Sachsenring einem Volumen von rund 300 Vollzeitarbeitskräften im Jahr entsprach.<sup>394</sup> Bei einer durchschnittlichen Anzahl von rund 11.500 Werktätigen im VEB Sachsenring, entsprach dies etwa 2,6 Prozent der gesamten Belegschaft beziehungsweise etwa elf Prozent der MitarbeiterInnen der Trabant-Produktion und dies bei einem markanten Arbeitskräftemangel.<sup>395</sup> Dabei ist anzumerken, dass gesellschaftliches Engagement in Betriebsvereinen, ehrenamtliches Arbeiten etc. als wichtiger

---

<sup>388</sup> Vgl. SSA Chemnitz, 31076 VEB Sachsenring, AS 1, Horch, 97f.

<sup>389</sup> Vgl. Ebd., 98f.

<sup>390</sup> Konsum und HO waren die beiden größten Lebensmittelketten in der DDR. Die Werksfußballelf des VEB Sachsenring war in der Saison 1950/51 Fußballmeister in der DDR, vgl. SSA Chemnitz, 31076 VEB Sachsenring, AS 1, Horch, 98f. Auch in der BRD waren solche Werkssportvereine üblich wie zum Beispiel die Fußballmannschaften der Firma Bayer und von Volkswagen, die beide heute noch in der ersten deutschen Fußballbundesliga spielen.

<sup>391</sup> Vgl. SSA Chemnitz, 31076 VEB Sachsenring, AS 1, Horch, 98f.

<sup>392</sup> Vgl. Ebd., 87–100.

<sup>393</sup> Vgl. Ebd., 106–115.

<sup>394</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 22–25 und 566f.

<sup>395</sup> Stand der Werktätigen im Jahr 1986, vgl. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 30929 VEB IFA Kombinat Personenkraftwagen Karl-Marx-Stadt und Nachfolger, Archivaliensignatur 94.

Beitrag seitens der DDR-BürgerInnen von staatlicher Seite gesehen wurde. Wenn man sich diesem entzog, waren die Chancen auf eine neue Wohnung, die begehrten Urlaubsplätze, universitäre Ausbildungen für die Kinder usw. gering.<sup>396</sup>

Die größten finanziellen Belastungen für die VEBs stellten neben der Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträgen noch weitere zusätzliche Abgaben dar, die dem Staatshaushalt zuzuführen waren wie zum Beispiel Produktionsfondabgabe und Beitrag zu den gesellschaftlichen Fonds.<sup>397</sup> So wurde zum Beispiel der ab 1984 eingeführte gesellschaftliche Fond gerne als „zweite Lohntüte“<sup>398</sup> bezeichnet, da damit die Subventionen für Nahrungsmittel, Mieten, öffentliche Transportmittel etc. finanziert wurden.<sup>399</sup> Ein Betrieb in der Größenordnung des VEB Sachsenring wurde allein durch diese zusätzlichen Abgaben mit etwa 200 Millionen Mark jährlich belastet.<sup>400</sup> Geld, das für dringende Investitionen in den Betrieb selbst fehlte.

---

<sup>396</sup> Vgl. Kirchberg, Plaste, 566.

<sup>397</sup> Mehr zu den verschiedenen Abgaben, vgl. Kirchberg, Plaste, 559–562.

<sup>398</sup> Ebd., 562.

<sup>399</sup> Vgl. Ebd., 561–563 und 723f.

<sup>400</sup> Vgl. Ebd., 563.

#### 4. Was blieb über? Fazit

Der Niedergang der DDR-Wirtschaft – stellvertretend für den RGW – und damit ihr Nachsehen im technologischen und wirtschaftlichen Wettstreit mit dem Westen, war vielen Faktoren geschuldet. Aufgrund der Entwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg war die Ausgangslage für die SBZ/DDR schwierig und stellte einen bedeutenden wirtschaftlichen Nachteil dar. Die umfangreichen Demontagen, hohe Reparationsleistungen an die Sowjetunion, Unterhalt für die Besatzungstruppen und der Abzug von Fachpersonal wirkten sich nachhaltig negativ auf die Produktivität aus.<sup>401</sup> Auch das Fehlen von finanzieller Hilfe, wie das ERP für die westlichen Besatzungszonen und später der BRD, sowie die Durchtrennung traditioneller innerdeutscher Lieferketten erschwerten den Aufbau einer leistungsfähigen Ökonomie. Hinzu kam, dass die Etablierung der Planwirtschaft nach sowjetischem Vorbild nicht nur rasch, sondern auch kompromisslos durch die SED rund um Walter Ulbricht umgesetzt wurde.<sup>402</sup> Zwangskollektivierungen, Verstaatlichungen, Zugriff und Lenkung auf alle Ebenen der Wirtschaft und auf alle Ressourcen, Planwirtschaft, ein Fokus auf die Schwerindustrie und ein Primat der Politik waren Kennzeichen der DDR-Wirtschaft. Ebenso war der beständige Mangel ein Symbol für den Arbeiter- und Bauernstaat, welcher nicht nur die Bevölkerung in punkto Lebensmittel, Konsumgüter, Wohnraum etc. traf, sondern auch die Wirtschaft. Der Import von Rohstoffen und Produkten aus dem NSW war teils politisch nicht erwünscht, teils aufgrund von Embargos kaum möglich und teils mangels Devisen nicht finanzierbar. Andererseits waren die Rohstoff- und Lebensmittellieferungen aus dem RGW unzuverlässig und selbst verfügte die DDR kaum über natürliche Ressourcen beziehungsweise war die eigene Agrarwirtschaft nicht ertragreich genug.<sup>403</sup>

Trotz dieser schwierigen Ausgangssituation in den ersten Nachkriegsjahren konnten besonders in der Schwerindustrie beachtliche Erfolge, die vor allem durch die Nutzung von Ressourcenbeständen aus dem Nationalsozialismus zu erklären sind, erzielt werden.<sup>404</sup> Auch die Fahrzeugproduktion lief relativ zügig wieder an, wenn auch auf niedrigem Niveau. Allerdings wurde schon in dieser frühen Phase der DDR verabsäumt, rechtzeitig nötige Investitionen in die Betriebe und die Infrastruktur zu tätigen. Dadurch, dass das politische Korsett bis zum Beginn der 1960er Jahre noch nicht so eng war, konnten die Volkseigenen Betriebe durch Improvisation, Einfallsreichtum und Engagement einige Probleme überwinden. Es wurden konkurrenzfähige Produkte entwickelt, die sich auch am internationalen Markt verkauften und dadurch wichtige Devisen für den DDR-Staatshaushalt einbrachten. Zwar blieben die Produktionszahlen dabei gegenüber der BRD deutlich zurück, aber das vorhandene technische und kreative Potential war eindeutig zu erkennen.

---

<sup>401</sup> Vgl. Ciesla, Winner, 60f. Steiner, Plan, 39. Berghoff, Economy, 5.

<sup>402</sup> Vgl. Steiner, Wirtschaftsreform, 111f.

<sup>403</sup> Vgl. Weber, DDR, 36–39.

<sup>404</sup> Vgl. Steiner, Wirtschaftsreform, 111f.

Der weit verbreitete Mangel und die stetigen Repressalien der sowjetischen Besatzungstruppen schürten die Unzufriedenheit in der Bevölkerung, die sich im Aufstand von 1953 entlud. Dieses Ereignis war nicht nur begleitet von vielen Todesopfern, sondern prägte sich tief in das kollektive Gedächtnis des Volkes und der SED-Führung ein. Eine Folge dieser anhaltenden Missstände war, dass zahlreiche Menschen die Flucht in den Westen antraten. Dieser kontinuierliche Substanzverlust an Arbeitskräften – vor allem junge und hochqualifizierte – veranlasste die DDR-Regierung zum Bau der Berliner Mauer und einem allgemeinen Ausbau der Grenzen im Jahr 1961. Diese Abschottung Richtung Westen führte zu einer gewissen Konsolidierung und Stabilisierung im Inneren der DDR, wodurch auch die Wirtschaftsreformen der 1960er Jahre möglich wurden.<sup>405</sup> Außerdem konnte damit temporär der Druck in der deutsch-deutschen Konkurrenzsituation gemildert werden, wobei der Blick zur BRD stets erhalten blieb.

Nach dem Scheitern dieser Reformen und dem Machtwechsel zu Erich Honecker 1971, setzte die Phase der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik ein, mit der neuen Hauptaufgabe einer allgemein verbesserten Versorgungslage. Durch stetig steigende staatliche Subventionen fehlten aber die finanziellen Mittel für dringend notwendige Investitionen in die Wirtschaft. Damit begann eine Abwärtsspirale, die bis zum Ende der DDR nicht durchbrochen werden konnte. Die DDR-Produkte wurden zunehmend unattraktiver für den internationalen Markt, wodurch sich wichtige Deviseneinkünfte reduzierten. Die Stagnation in der Wirtschaft und dem politischen System übertrug sich auch auf die Gesellschaft, die desillusioniert und enttäuscht Veränderungen wollte.

Damit in Zusammenhang stand der Führungsanspruch der SED-Spitze. Ihre Machterhaltung war wichtiger als eine intakte und gut entwickelte Ökonomie oder die Bedürfnisse der Bevölkerung. Mit leeren Versprechungen und Plänen, die schon von ihrer Grundaussage her unrealistisch waren, sowie gezielter Propaganda und Parolen versuchte man die Menschen für den Sozialismus zu begeistern und von den realen Problemen abzulenken.<sup>406</sup> Obwohl offiziell die Macht im Staat vom Volk ausging, war die DDR realpolitisch eher eine Diktatur, die die BürgerInnen versuchte zu kontrollieren und nach ihren Vorstellungen zu erziehen. Neben dem Stopp von vielversprechenden Entwicklungen fiel das Politbüro der SED vor allem dadurch auf, dass es kaum wichtige Entscheidungen in Wirtschaftsfragen traf oder für Veränderungen offen war. Stattdessen wurde an bestehenden Prozessen und Strategien festgehalten. In der Person von Günter Mittag als ZK-Sekretär wurde nach der Wende schnell ein Schuldiger für die verfehlte Wirtschaftspolitik gefunden. Allerdings wurden Entscheidungen im Politbüro gemeinsam getroffen und von Erich Honecker abgesegnet und somit ist es realistischer,

---

<sup>405</sup> Vgl. Weber, DDR, 60. Friedrich Haffner, Systemkonträre Beziehungen in der sowjetischen Planwirtschaft. Ein Beitrag zur Theorie der mixed economy, Wirtschaftswissenschaftliche Veröffentlichungen Bd. 37, Berlin 1978, 272.

<sup>406</sup> Vgl. Boyer, DDR, 105.

dass es sich um ein Versagen einer ganzen Gruppe von Personen handelte, die in erster Linie an ihre eigene Machtposition dachte.

Die Analyse des VEB Sachsenrings zeigt, dass es im Automobilbau spätestens ab Anfang der 1960er Jahre an einer langfristigen Strategie und an Investitionen fehlte. Die PKW-Industrie fand über Jahrzehnte innerhalb der SED zu wenig Beachtung, wobei gerade dieser Wirtschaftszweig das Potential gehabt hätte, die allgemeine Situation der DDR zu verbessern. Durch gezielte, kontinuierliche und nachhaltige Investitionen hätte die Produktivität, Technik und Konkurrenzfähigkeit der DDR-PKW auf ein internationales Niveau gebracht werden können (wie in den 1950er und frühen 1960er Jahren). Durch einen erhöhten Ausstoß an Fahrzeugen hätte die Nachfrage im Inland besser gestillt, der Geldüberhang der Bevölkerung abgeschöpft und durch erhöhten Export die Devisenzufuhr gesteigert werden können. Stattdessen wurden von der SED-Führung die Produktionsanlagen vollständig verschlissen, gute und selbstständige Innovationen und Entwicklungen abgelehnt und nur die notwendigsten Investitionen getätigt, um den Status quo zu erhalten.<sup>407</sup> Die quantitative Erfüllung des Plans war die oberste Prämisse, die Qualität und der wirtschaftliche Nutzen bestenfalls zweitrangig. Solange die Vorgaben des Plans erfüllt wurden, hatten auch die Betriebsleiter nichts zu befürchten, selbst wenn der VEB stark defizitär wirtschaftete. Ein Abrücken vom Plan oder gar die Verwendung der knappen Ressourcen für eigenständige Entwicklungen, konnte aber zu empfindlichen Disziplinarstrafen führen.

Eine weitere Erkenntnis dieser Arbeit ist, dass die Planwirtschaft selbst systemimmanente Probleme wie das Fehlen von Informationen und Anreizen aufwies.<sup>408</sup> Aufgrund fehlender marktwirtschaftlicher Elemente wie der Relevanz von Angebot und Nachfrage, sowie fehlender Preisinformationen vor allem in Bezug zur internationalen Konkurrenz, tendierten die Betriebe in der DDR zu einer ressourcenintensiven Produktion und Anhäufung von Produktionsmitteln. Somit fehlten dem zentralistischen System jegliche Informationen für eine effektive Zuteilung der knappen Ressourcen, wodurch auch eine kurzfristige Reaktion auf Anforderungen im Produktionskreislauf nicht oder kaum möglich war. Als Folge daraus mussten die jeweiligen Akteure die starre Planwirtschaft unterwandern beziehungsweise die formalen Regeln umgehen, was ein typisches Symptom für Ineffizienz ist.<sup>409</sup> Dies geschah u.a. in Form des Grauen Marktes, der bis zum Ende der DDR existierte und einen wichtigen Faktor für das Funktionieren der Wirtschaft und der Gesellschaft darstellte.

Eine bedeutende Rolle in der DDR nahm die betriebliche Sozialpolitik der Volkseigenen Betriebe ein. Diese war ein bindendes Element zum Unternehmen selbst, was aufgrund des Arbeitskräftemangels – trotz einer sehr hohen Frauenerwerbstätigkeit, vor allem gegenüber der BRD – ein wichtiger

---

<sup>407</sup> Vgl. Schröder, Motorrad, 99–123. Friedreich, Autos, 62–65.

<sup>408</sup> Vgl. Steiner, Plan, 14.

<sup>409</sup> Vgl. Ebd., 16. Haffner, Beziehungen, 271f.

Faktor war. Zusätzlich wurden verschiedenste Formen der Unterstützung angeboten und die sozialen Aktivitäten im VEB waren Bestandteil im täglichen Leben der Werktätigen. Andererseits banden diese verpflichtenden betrieblichen Aufgaben beträchtliche Ressourcen (Arbeitskräfte und Geld) und sie sollten auch der Erziehung der BürgerInnen im sozialistischen Sinne dienen.

Abschließend soll noch die Frage nach der Motivation und Einstellung der Beschäftigten beantwortet werden. Hier zeigte die Analyse des VEB Sachsenrings, dass speziell in der Produktion des Trabanten eine sehr hohe Arbeitsbelastung vorlag, da aufgrund der rückständigen Produktionsmethoden eine Erfüllung der Planzahlen nur durch Überstunden und Wochenendschichten zu erreichen war. Eine ähnliche Situation dürfte auch in vielen anderen Betrieben vorgelegen haben, da aufgrund von fehlenden Investitionen in vielen DDR-Betrieben die Produktionsanlagen verschlissen und die Fertigungsmethoden rückständig waren. Zusätzlich zeigen die Interviews von ehemaligen Beschäftigten des VEB Sachsenrings bei Friedreich, dass die monotone Arbeit am selben Produkt über Jahrzehnte frustrierend war. Man freute sich schon, wenn eine neue Komponente zu verbauen war und diese ein wenig Abwechslung brachte.<sup>410</sup> Ebenso war es für die MitarbeiterInnen in den Entwicklungs- und Konstruktionsteams der DDR-PKW-Produktion demotivierend, dass ab den frühen 1960er Jahren, praktisch alle ihre Ideen, Entwürfe und Konstruktionen abgelehnt wurden. Umso beachtlicher sind deshalb die Bemühungen der DDR-IngenieurInnen und auch ihrer Betriebsleiter, trotz alledem weiterhin neue Produkte zu entwickeln und ihre Augen vor Erneuerungen nicht zu verschließen.

Die SED-Führung konnte oder wollte selbst dann nicht von alten Mustern abrücken, als die wirtschaftliche und technologische Unterlegenheit Ende der 1970er/Anfang der 1980er Jahre kaum noch zu übersehen war. Die de facto Zahlungsunfähigkeit der DDR im Jahr 1982 konnte nur dank massiver finanzieller Unterstützung der BRD abgewendet werden, worin wohl auch ein Grund für die politische Zusage zum VW-Projekt lag. Diese massiven Investitionen in den Automobilbau kamen für die DDR und deren Wirtschaft aber zu spät und konnten den Zusammenbruch nicht mehr verhindern. Allerdings sicherten sie langfristig die Industriestandorte Chemnitz, Eisenach und Zwickau, die auch nach der Wende in der PKW-Motorenfertigung auf hohem Niveau produzierten.

Am Ende wurde die lange Wartezeit auf einen neuen Trabant (und auf den Wartburg), seine lange Lebenszeit, seine Rückständigkeit, sowie seine schwer zu bekommenden Ersatzteile typische Symbole für die verfehlte Wirtschaftspolitik der DDR, sowie die Stagnation des gesamten Staates und seiner Gesellschaft. Es wurde immer augenscheinlicher, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung – besonders der jüngeren Generation – nicht mehr befriedigt werden konnten. Ökonomisch, ideologisch und letztlich auch moralisch hatte das sozialistische System der DDR versagt.<sup>411</sup> Massenproteste und serienweise Ausreisanträge waren die Folge und führten zunächst zum Fall der Berliner Mauer und

---

<sup>410</sup> Vgl. Friedreich, Autos, 96–165.

<sup>411</sup> Vgl. Steiner, Plan, 251.

schlussendlich zum Ende der DDR im Jahr 1990. Durch ähnliche Umbrüche in der Sowjetunion und in anderen Staaten des RGW, brach schlussendlich das gesamte Wirtschaftssystem des Ostblocks zusammen. Der Trabant aber fährt immer noch und ist heutzutage ein beliebtes Sammelobjekt, der trotz seiner Schwächen von seinen BesitzerInnen liebevoll gepflegt und erhalten wird, auch dank der nun gut verfügbaren Ersatzteile. Er war und ist ein treuer – wenn auch nicht immer einwandfrei funktionierender – Begleiter.

## 5. Appendix

### Abstract

Diese Arbeit untersucht die Wirtschaft und technische Weiterentwicklung in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) – und der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) – in der Zeit von 1945 bis 1990, sowie deren Einbettung in die damaligen sozialen und politischen Verhältnisse. Es wird dabei die Etablierung des Sozialismus in der SBZ/DDR betrachtet, welche Herausforderungen sich speziell nach dem Zweiten Weltkrieg ergaben und in welche Richtung die staatliche und zentralistische Ökonomie entwickelt wurde. Ebenso soll ein allgemeiner Blick auf die Geschichte der DDR geworfen und dabei die wichtigsten Ereignisse und deren Auswirkungen genannt werden. Anhand des mikrogeschichtlichen Beispiels des Volkseigenen Betriebes (VEB) Sachsenring Automobilwerke Zwickau (Produzent des Trabanten) soll die besondere soziopolitische Situation der DDR-Betriebe beschrieben und die Systemmängel aufgezeigt werden. Dieser VEB dient dabei nicht nur als Exempel für die DDR-Automobilindustrie, sondern auch als Sinnbild für seine gesamte Wirtschaft (ausgenommen die Schwerindustrie und Rüstungsindustrie). Die Organisation des Betriebes, seine Möglichkeiten, Aufgaben und Produktionszahlen sollen ebenso untersucht werden, wie die Situation der Beschäftigten (Versorgung, Entlohnung, Motivation etc.). Auch der sogenannte Graue Markt – Tauschhandel von verschiedenen Ressourcen zwischen Betrieben aber auch zwischen Privatpersonen – soll Beachtung finden, der bis zum Ende der DDR existierte und alle Gesellschaftsschichten umfasste. Die zentrale Frage dieser Arbeit lautet, warum die DDR beziehungsweise der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) im technologischen und wirtschaftlichen Wettstreit mit dem Westen nicht reüssieren konnten. Zusätzlich lautet eine Anschlussfrage, ob deswegen – neben vielen weiteren Gründen – deren politisches System auseinanderbrach. Hierzu soll auch ein Vergleich mit dem Volkswagenbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland erfolgen, der ebenfalls oberflächlich untersucht werden soll.

This paper analyses the economy and the technological advancement of the German Democratic Republic (GDR) – and of the Soviet Occupation Zone (SOZ) – in the period between 1945 and 1990, as well as their embedding in the social and political setting at that time. The establishment of the socialism in the SOZ/GDR will be described and which challenges had to be dealt with after the Second World War. Also, the development of the national and centralist economy will be considered. To understand the context, a general view of the history of the GDR will be taken and the most important events and their effects outlined. Based on the microhistorical example of the Publicly Owned Enterprise (POE) Sachsenring Automobilwerke Zwickau (manufacturer of the Trabant) the unique socio-political situation of the GDR-companies shall be described, and the system deficits highlighted. The POE will not only be a model for the automotive industry of the GDR, it serves as an example for the whole GDR economy (excluded the heavy industry and defence industry). The organisation of the



POE, its opportunities, tasks and production outputs will be analysed, as well as the situation of the employees (supply, salary, motivation etc.). Attention will also be paid to the so-called grey market (barter trade of different products and resources between companies as well as between private persons), which existed until the end of the GDR and was practised by all social classes. The pivotal question of this paper is why the GDR respectively the Council for Mutual Economic Assistance (COMECON) could not succeed in the technological and economical competition with the West. This provokes the additional question, if this – besides many other reasons – led to the break-up of their political system. To attempt an answer to these questions the development of the Volkswagen (VW) company of the Federal Republic of Germany will also be superficially analysed.

## Abkürzungsverzeichnis

ATB	Automobiltechnisches Büro
AWE	Automobilwerk Eisenach
AWZ	Automobilwerke Zwickau
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMW	Bayrische Motoren Werke AG
BRD	Bundesrepublik Deutschland
COMECON	Council for Mutual Economic Assistance
ČSSR	Československá socialistická republika/Tschechoslowakische Sozialistische Republik
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DKW	Dampf Kraft Wagen
DWK	Deutsche Wirtschaftskommission
EMW	Eisenacher Motorenwerk
ERP	European Recovery Program
EVP	Endverbraucherpreis
EU	Europäische Union
FEW	Forschungs- und Entwicklungswerk Chemnitz (bis 1953) / Karl-Marx-Stadt (ab 1953)
HO	(staatliche) Handelsorganisation
HVA	Hauptverwaltung A
IFA	Industrievereinigung Fahrzeugbau
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands
LKW	Lastkraftwagen
LPG	Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften
MfNV	Ministerium für Nationale Verteidigung
MfS	Ministerium für Staatssicherheit
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NÖS/NÖSPL	Neues Ökonomisches System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
NSW	Nichtsozialistischer Wirtschaftsgebiet
NVA	Nationale Volksarmee
PKW	Personenkraftwagen
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe
RM	Reichsmark
SAG	Sowjetische Aktiengesellschaft
SBZ	Sowjetische Besatzungszone

SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SMAD	Sowjetische Militäradministration in Deutschland
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SPK	Staatliche Plankommission
SW	Sozialistischer Wirtschaftsgebiet
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UNO	United Nations Organization
U.S.A.	United States of America
VEB	Volkseigener Betrieb
VVB	Vereinigung Volkseigener Betriebe
VW	Volkswagen
VWG	Vereinigtes Wirtschaftsgebiet
WTZ	Wissenschaftlich-technische/s Zentrum/Zusammenarbeit des Automobilbaus
ZEK	Zentrale Entwicklung und Konstruktion
ZK	Zentralkomitee (der SED)

### **Zeitleiste für den VEB Sachsenring und seiner Vorgängerbetriebe**

- 1885 Gründung der Wanderer-Werke in Chemnitz
- 1896 Gründung der Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach
- 1903 Gründung der Zschopauer Motorenwerke AG in Zschopau
- 1904 Gründung der DKW in Chemnitz
- 1904 Gründung der A. Horch & Cie. Motorwagen-Werke AG in Zwickau
- 1907 Übersiedelung der DKW nach Zschopau und Fusion mit der Zschopauer Motorenwerke AG, DKW bleibt als Tochtergesellschaft erhalten
- 1909 Gründung der August Horch Automobilwerke GmbH in Zwickau
- 1910 Umbenennung der August Horch Automobilwerke GmbH in Audi Automobilwerke GmbH
- 1915 Umbenennung der Audi Automobilwerke GmbH in Audiwerke AG Zwickau
- 1918 Umbenennung der Horch Motorwagenwerke AG in Horchwerke AG Zwickau
- 1928 Fahrzeugfabrik Eisenach wird von der Bayerischen Motoren Werken AG gekauft
- 1932 Fusion der Horchwerke AG Zwickau, Audiwerke AG Zwickau, DKW und Wanderer-Werke zur Auto Union AG
- 1945 Eingliederung des BMW-Werkes Eisenach in die Automobilfabrik der Staatlichen Aktiengesellschaft Awtowelo, Werk BMW Eisenach
- 1948 Umbenennung des Horch-Werkes in VEB Horch Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau
- 1948 Umbenennung des Audi-Werkes in VEB Automobilwerke Zwickau (AWZ)
- 1951 Umbenennung des Werkes in Eisenach zu Werk EMW Eisenach
- 1952 Gründung des VEB IFA Automobilfabrik EMW Eisenach
- 1953 Umbenennung zu VEB Automobilwerk Eisenach (AWE)
- 1957 Umbenennung des VEB Horch Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau in VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau
- 1958 Fusion des VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau und des VEB AWZ zum VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau

## Quellen- und Literaturverzeichnis

Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 30929 VEB IFA Kombinat Personenkraftwagen Karl-Marx-Stadt und Nachfolger, Archivaliensignatur (AS) 1, 94, 603 und 606.

Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 31076 VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau und Vorgänger, Archivaliensignatur 1.

Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 33466 Wissenschaftlich-technisches Zentrum des Automobilbaus (WTZ), Archivaliensignatur 19 und 34.

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, Schleppende Durchführung des Handelsvertrages zwischen dem Vereinigten Wirtschaftsgebiet und Ägypten, Wirtschaftsdienst, Vol. 29 Iss. 7, Hamburg 1949, 53–64, [https://www.econstor.eu/bitstream/10419/131016/1/wd\\_v29\\_i07\\_pp053-064-2.pdf](https://www.econstor.eu/bitstream/10419/131016/1/wd_v29_i07_pp053-064-2.pdf), 2022 Februar 03.

Humboldt-Universität zu Berlin, Linguistik Forschungen, DDR-Korpus, Losungen, <https://www.linguistik.hu-berlin.de/de/forschung/archiv/abgeschlossene-projekte/ddr-korpus/texte/texte/losungen89.html>, 2022 Februar 05.

Statista, Statistiken zur BRD, DDR und dem vereinigten Deutschland, <https://de.statista.com/>, 2022 Februar 08.

Statistisches Bundesamt, Archivaliensignatur 53.834, Statistisches Amt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes (Hg.), 1. Jahrgang Heft 1, Stuttgart 1949, Statistische Monatszahlen 17, [https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe\\_derivate\\_00001041/Wirtschaft\\_und\\_Statistik-1949-1950-01.pdf;jsessionid=9D937D6A95B70A7C1DE7F2B80A84262B](https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe_derivate_00001041/Wirtschaft_und_Statistik-1949-1950-01.pdf;jsessionid=9D937D6A95B70A7C1DE7F2B80A84262B), 2022 Februar 03.

Thomas Armbruster, Rückerstattung der Nazi-Beute. Die Suche, Bergung und Restitution von Kulturgütern durch die westlichen Alliierten nach dem Zweiten Weltkrieg, Schriften zum Kulturgüterschutz, Berlin 2008, 274–277.

Richard van Basshuysen, Fred Schäfer (Hgg.), Handbuch Verbrennungsmotor. Grundlagen, Komponenten, Systeme, Perspektiven, Wiesbaden 2015.

Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier, From Centrally Planned Economy to Capitalist Avant-Garde? The Creation, Collapse, and Transformation of a Socialist Economy, in: Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier (Hgg.), The East German Economy, 1945–2010. Falling behind or catching up?, Washington D.C./Cambridge 2013, 3–16.

David Blackbourn, Landschaften der deutschen Geschichte. Aufsätze zum 19. und 20. Jahrhundert, Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 127, Göttingen 2016.

Marcel Boldorf, *Deutsche Wirtschaft und Politik. Vom Kaiserreich bis ins 21. Jahrhundert*, Darmstadt 2018.

Christoph Boyer, *DDR und Tschechoslowakei – Sozialistische Reformparade im Vergleich*, in: Gerd Bender, Rainer Maria Kiesow, Dieter Simon (Hgg.), *Die andere Seite des Wirtschaftsrechts. Steuerung in den Diktaturen des 20. Jahrhunderts*, Studien zur europäischen Rechtsgeschichte 208, Frankfurt am Main 2006, 101–107.

Gunilla Budde, Dagmar Freist, Hilke Günther-Arndt (Hgg.), *Geschichte. Studium – Wissenschaft – Beruf*, Berlin 2008.

Burghard Ciesla, *Winner Takes All. The Soviet Union and the Beginning of Central Planning in Eastern Germany, 1945–1949*, in: Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier (Hgg.), *The East German Economy, 1945–2010. Falling behind or catching up?*, Washington D.C./Cambridge 2013, 53–75.

Ute Dieckhoff, Jörg Ludwig, Klaus Müller (Hgg.), *In Fahrt – Autos aus Sachsen*, Veröffentlichungen des Sächsischen Staatsarchives Reihe A: Archivverzeichnisse, Editionen und Fachbeiträge Bd. 6, Chemnitz 2005.

Rainer Eppelmann, Horst Müller, Günter Nooke, Dorothee Wilms (Hgg.), *Lexikon des DDR-Sozialismus. Das Staats- und Gesellschaftssystem der Deutschen Demokratischen Republik*, Studien zur Politik Bd. 29, Paderborn/München/Wien/Zürich 1996.

Peter Erler, Horst Laude, Manfred Wilke (Hgg.), *Nach Hitler kommen wir. Dokumente zur Programmatik der Moskauer KPD-Führung 1944/45 für Nachkriegsdeutschland*, in: Studien des Forschungverbundes SED-Staat an der Freien Universität Berlin, Berlin 1994.

Thomas Flemming, *Die Berliner Mauer. Geschichte eines politischen Bauwerks*, Berlin-Brandenburg 2004.

Mario Frank, Walter Ulbricht. *Eine deutsche Biografie*, Berlin 2001.

Sönke Friedreich, *Autos bauen im Sozialismus. Arbeit und Organisationskultur in der Zwickauer Automobilindustrie nach 1945*, in: *Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde* 25, Leipzig 2008.

Rüdiger Gerlach, *Betriebliche Sozialpolitik im historischen Systemvergleich. Das Volkswagenwerk und der VEB Sachsenring von den 1950er bis in die 1980er Jahre*, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte* 227, Stuttgart 2014.

Carlo Ginzburg, *Mikrogeschichte. Zwei oder drei Dinge, die ich von ihr weiß*, *Historische Anthropologie. Kultur, Gesellschaft, Alltag* 1, Köln/Weimar/Wien 1993, 169–192.

Manfred Grieger, Ulrike Gutzmann (Hgg.), *Vom Käfer zum Weltkonzern. Die Volkswagen Chronik*, *Historische Notate* 17, Wolfsburg 2015.

Nina Grunenberg, *Die Wundertäter. Netzwerke der deutschen Wirtschaft 1942 bis 1966*, München 2006.

- Friedrich Haffner, Systemkonträre Beziehungen in der sowjetischen Planwirtschaft. Ein Beitrag zur Theorie der mixed economy, Wirtschaftswissenschaftliche Veröffentlichungen Bd. 37, Berlin 1978.
- Anne Hartmann, Stefan Schardt, Gerhard Weiß, Zur Entwicklung der Spaltung Deutschlands, in: Anne Hartmann, Gerhard Heß (Hgg.), BRD-DDR. Vergleich der Gesellschaftssysteme, Köln 1971.
- Heinz-Gerhard Haupt, Historische Komparatistik in der internationalen Geschichtsschreibung, in: Gunilla Budde, Sebastian Conrad, Oliver Janz (Hgg.), Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen und Theorien, Göttingen 2010, 137–149.
- Heinz-Gerhard Haupt, Klassen im sozialen Raum. Aufsätze zur europäischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 230, Göttingen 2018.
- Michael Heinz, Die Geschichte der individuellen Kuh. Private landwirtschaftliche Produktion in der DDR, in: Susanne Muhle, Hedwig Richter, Juliane Schütterle (Hgg.), Die DDR im Blick. Ein zeithistorisches Lesebuch, Berlin 2008.
- Arie van der Hek, Hjalmar Schacht. Präsident der Reichsbank zwischen zwei Weltkriegen, Wiesbaden 2020.
- Manfred Hildermaier, Osteuropa als Gegenstand vergleichender Geschichte, in: Gunilla Budde, Sebastian Conrad, Oliver Janz (Hgg.), Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen und Theorien, Göttingen 2010, 117–136.
- Stefan Jordan, Theorien und Methoden der Geschichtswissenschaft, Orientierung Geschichte 3104, Paderborn <sup>3</sup>2009.
- Rainer Karlsch, Allein bezahlt?, Die Reparationsleistungen der SBZ/DDR 1945–53, Berlin 1993.
- Rainer Karlsch, Johannes Bähr, Die Sowjetischen Aktiengesellschaften (SAG) in der SBZ/DDR. Bildung, Struktur und Probleme ihrer inneren Entwicklung, in: Karl Lauschke, Thomas Welskopp (Hgg.), Mikropolitik im Unternehmen. Arbeitsbeziehungen und Machtstrukturen in industriellen Großbetrieben des 20. Jahrhunderts, Bochumer Schriften zur Unternehmens- und Industriegeschichte 3, Essen 1994, 214–255.
- Peter Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR, Zettlitz <sup>4</sup>2020.
- Fabian Klabunde, Überreden als Strategie. Die Mauer war nicht genug, in: Susanne Muhle, Hedwig Richter, Juliane Schütterle (Hgg.), Die DDR im Blick. Ein zeithistorisches Lesebuch, Berlin 2008.
- Jürgen Kocka, Historischer Vergleich. Methoden, Aufgaben, Probleme. Eine Einleitung, in: Heinz-Gerhard Haupt, Jürgen Kocka (Hgg.), Geschichte und Vergleich, Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung, Frankfurt a. M. 1996, 9–46
- János Kornai, Das sozialistische System. Die politische Ökonomie des Kommunismus, in: Schriftenreihe des Bundesinstituts für ostwissenschaftliche und internationale Studien 29, Baden-Baden 1995.

- Martin Kukowski, Findbuch Auto Union AG Band 1, Veröffentlichungen der Sächsischen Archivverwaltung A1.1, Chemnitz 2000.
- Markus Popplow, Felix Wankel. Mehr als ein Erfinder, Erfurt 2011.
- Günter Kusch, Rolf Montag, Günter Specht, Konrad Wetzker (Hgg.), Schlußbilanz – DDR. Fazit einer verfehlten Wirtschafts- und Sozialpolitik, Berlin 1991.
- Hans Medick, Mikro-Historie, in: Winfried Schulze (Hg.), Sozialgeschichte, Alltagsgeschichte, Mikro-Historie. Eine Diskussion, Göttingen 2014, 40–53.
- Harold G. Moulton, Constantine E. Mc Guire, Deutschlands Zahlungsfähigkeit. Eine Untersuchung der Reparationsfrage, Berlin 1924.
- Ulrich von Pidoll, VW Käfer. Ein Auto schreibt Geschichte. Erlebnisse, Daten und Fakten von 1930 bis heute, Hamburg 1997.
- Andrew I. Port, East German Workers and the „Dark Side“ of Eigensinn. Divisive Shop-Floor Practices and the Failed Revolution of June 17, 1953, in: Hartmut Berghoff, Uta Andrea Balbier (Hgg.), The East German Economy, 1945–2010. Falling behind or catching up?, Washington D.C./Cambridge 2013, 111–128.
- Norbert F. Pötzl, Erich Honecker. Eine deutsche Biographie, Stuttgart <sup>2</sup>2003.
- Hedwig Richter, Die DDR, Paderborn 2009.
- Wolfgang Schröder, Die Motorrad- und PKW-Produktion der DDR. AWO, MZ, Simson, Trabant, Wartburg, Bielefeld 2009.
- Oskar Schwarzer, Sozialistische Zentralplanwirtschaft in der SBZ/DDR. Ergebnisse eines Ordnungspolitischen Experiments (1945–1989), in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 143, Stuttgart 1999.
- André Steiner, Die DDR-Wirtschaftsreform der sechziger Jahre. Konflikt zwischen Effizienz- und Machtkalkül, Berlin 1999.
- André Steiner, Die Wirtschaftsreform der sechziger Jahre in der DDR. Vom Plan zum Markt?, in: Gerd Bender, Rainer Maria Kiesow, Dieter Simon (Hgg.), Steuerung in den Diktaturen des 20. Jahrhunderts, Studien zur europäischen Rechtsgeschichte 208, Frankfurt am Main 2006, 109–129.
- André Steiner, Von Plan zu Plan. Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR, Berlin 2007.
- Philipp Strobl (Hg.), Österreich in der Zweiten Republik. Ein Land im Wandel, Studien zur Zeitgeschichte 94, Hamburg 2014.
- Hermann Weber, Geschichte der DDR, München 1985.
- Hermann Weber, DDR. Dokumente zur Geschichte der Deutschen Demokratischen Republik 1945–1985, München 1986.
- Hermann Weber, Die DDR 1945–1990, Oldenbourg Grundrisse der Geschichte 20, München <sup>3</sup>2000.



Thomas Weymar, Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit. Entwicklung, Folgen und Ursachen des Automobilverkehrs im realen Sozialismus am Beispiel der DDR, in: Bibliothek Wissenschaft und Politik 37, Köln 1985.

Eberhard Wilms, DDR, München 2005.

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1 Die Sowjetische Besatzungszone (SBZ) von 1945 bis 1949.....	10
Abbildung 2 Winston Churchill, Harry S. Truman und Josef Stalin (von links) auf der Potsdamer Konferenz am 25. Juli 1945.....	12
Abbildung 3 RGW 1986: Mitglied, Assoziiertes Land (Jugoslawien), Ruhende Mitgliedschaft (Albanien), Beobachter.....	13
Abbildung 4 Die Flagge der DDR.....	19
Abbildung 5 Die Verwaltungsbezirke der DDR.....	19
Abbildung 6 Bevölkerungsentwicklung auf den Gebieten der DDR von 1939–1990.....	21
Abbildung 7 Anstieg der Sparguthaben der DDR-Bevölkerung in Milliarden DDR-Mark von 1950–1989.....	22
Abbildung 8 Aufbau des DDR-Regierungsapparates (Auszug).....	36
Abbildung 9 Berliner Mauer am Morgen des 10. Novembers 1989.....	39
Abbildung 10 Das Brandenburger Tor mit Berliner Mauer Ende 1961.....	39
Abbildung 11 Der serienmäßige IFA F9 auf einer Ausstellung im Jänner 1950.....	42
Abbildung 12 Ausschnitt aus der Struktur der Kraftfahrzeugindustrie der DDR ab 1958.....	44
Abbildung 13 Der P 70, gebaut von 1955–1959.....	50
Abbildung 14 Ein Trabant P 50, gebaut von 1957–1962.....	50
Abbildung 15 Der Sachsenring P 240.....	51
Abbildung 16 Ein VW Käfer (auch genannt "Brezelkäfer" aufgrund der geteilten Heckscheibe) von 1950.....	51
Abbildung 17 Wartburg 311, Ausführung von 1956.....	54
Abbildung 18 Wartburg 311, Ausführung von 1959.....	54
Abbildung 19 Vergleich der gesamten DDR-PKW Produktion pro Jahr mit der Produktion des VW Käfers 1945–1973.....	55
Abbildung 20 Trabant P 601 Universal, gebaut von 1964–1990.....	57
Abbildung 21 Trabant P 601 Limousine, gebaut von 1964–1990.....	57
Abbildung 22 Wartburg 353, Ausführung 1966–1974.....	57
Abbildung 23 Wartburg 353W, Ausführung 1975–1988.....	57
Abbildung 24 Bruttoarbeitseinkommen einer Person und Haushaltsnettoeinkommen in der DDR, jeweils im Durchschnitt und monatlich, 1949–1989.....	59
Abbildung 25 P 100 Prototyp vom VEB AWE.....	60
Abbildung 26 P 100 Prototyp vom VEB Sachsenring.....	60
Abbildung 27 Ein Prototyp des P 603 von 1968.....	62
Abbildung 28 Ein Prototyp des P 610 von 1973.....	62

Abbildung 29 Der Trabant P 1100 von 1979.....	64
Abbildung 30 Ein PKW-Bestellschein vom 19. August 1975, womit ein Wartburg 353 bestellt, aber nie ausgeliefert wurde, trotz einer Wartezeit von über 14 Jahren.....	65
Abbildung 31 Mittlere Lebensdauer von PKWs in der DDR und ausgewählten anderen Staaten im Jahr 1988.....	66
Abbildung 32 PKW-Bestellungen in der DDR der Jahre 1969–1987. ....	66
Abbildung 33 Gesamter PKW-Bestand der DDR inklusive Importe und Bestellstau an PKW- Bestellungen der Jahre 1960–1987. ....	67
Abbildung 34 Vergleich der gesamten DDR-PKW Produktion mit der Produktion des VW Golfs 1974–1991.....	68
Abbildung 35 Trabant 1.1 Universal von 1990.....	70
Abbildung 36 Wartburg 1.3 von 1988. ....	70
Tabelle 1 Verluste durch Demontagen in der SBZ. ....	14
Tabelle 2 Beschäftigungsquote von Frauen im arbeitsfähigen Alter in der DDR 1950–1970. ....	33
Tabelle 3 Bestand einiger industrieller Konsumgüter je 100 Haushalte in der DDR. ....	34
Tabelle 4 PKW- und LKW-Produktion in Stück in der SBZ und in der amerikanischen und britischen Besatzungszone bzw. später der Bizone 1945–1948. ....	43
Tabelle 5 Preise einiger ausgewählter PKW-Trabant Ausführungen im Jahr 1986 (Preisangaben in Mark); EVP: Endverbraucherpreis, IAP: Industrieabgabepreis.....	58
Tabelle 6 Anzahl der monatlichen Haushaltsnettoeinkommen für den Kauf eines PKWs. ....	59
Tabelle 7 PKW-Bestand, Bestellungen, Auslieferung und Bestellüberhang in 1000 Stück. Wartezeit auf einen Neubestellten PKW in Jahren. ....	65
Tabelle 8 Durchschnittsalter der in der DDR zugelassenen PKWs. ....	66
Tabelle 9 Angegeben sind, wieviel Prozent der Haushalte über die jeweilige Ausstattung verfügte. Die letzte Spalte zeigt das Bruttoinlandsprodukt der beiden Staaten. Alle Angaben beziehen sich auf das Jahr 1989.....	71