

# **Privat oder Staatlich? Automobile Konsumkultur in der Sowjetunion, der DDR und Rumänien**

**Luminita Gatejel**

## **ABSTRACT**

### **Private or State-Owned? Automobile Consumer Culture in the Soviet Union, the GDR, and Romania**

The article teases out the common features of a socialist consumer culture by taking three different national settings under scrutiny. Central to the inquiry is the automobile as one of the most prestigious artifacts in the Soviet Union, East Germany and Romania. The main contentious issue regarding the status of the automobile was whether cars should be awarded by the state to its most loyal citizens, bought freely, or rented from state companies. The exclusivist Stalinist consumer society was radically transformed in the postwar period due to internal political reconfiguration and the influence of the other block countries. This comparative study has shown that between Moscow and its satellites a vivid cultural exchange took place that coined the automobile culture of the last decades of socialism. The silent partner in this exchange was the West that made mass motorization around the private car its main characteristic also under socialism.

Die Autos des Sozialismus waren der Lkw als Vehikel der Industrialisierung und der Bus als billiges und zuverlässiges Fortbewegungsmittel für Arbeiter und Bauern. Die ersten Pkws wurden in der Sowjetunion schon in den 1920er Jahren produziert in der Wolgastadt Gorkij nach amerikanischer Ford-Lizenz.<sup>1</sup> Deren Zahl blieb recht übersichtlich; Mitte der 1930er Jahre betrug die registrierte Anzahl von Pkws etwa 6.000 Stück.<sup>2</sup> Diese

1 K. Schultz, Building the 'Soviet Detroit': Construction of the Nizhnii-Novgorod Automobile Factory, 1927–1933, in: *Slavic Review* 49 (1990), S. 200-212.

2 L. Siegelbaum, Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobil, Ithaca 2008, S. 197.

zuerst sehr kleine Menge an Pkws sorgte für eine über Jahrzehnte andauernde Kontroverse: Wie sollten Pkws im Sozialismus rechtmäßig genutzt werden? Sollten Autos privat gekauft, staatlich zugeschrieben oder kollektiv vermietet werden? Eine eindeutige Antwort ist erst ab Mitte der sechziger Jahre zu finden, als sich im gesamten Ostblock der private Pkw-Besitz durchsetzte. Der folgende Artikel fasst die Diskussionen zu einem geeigneten Umgang mit dem Kleinwagen im Sozialismus anhand von Beispielen aus der Sowjetunion, der DDR und Rumänien zusammen. Die Auswahl der Länder beruht darauf, dass in diesen Ländern sehr unterschiedliche Versuche unternommen wurden, das Automobil als Konsumgegenstand zu etablieren. Umso erstaunlicher ist es, dass sich in der Spätzeit das westlich-kapitalistische Modell des Eigenwagens flächendeckend verbreitete. Die Erklärung dafür erschließt sich aus den Beziehungen der sozialistischen Länder untereinander und zum Westen.

Die drei Länderbeispiele werden im Hinblick auf die Individualmotorisierung miteinander verglichen. Dabei handelt es sich keineswegs um einen „klassischen“ Vergleich, sowohl aus erkenntnistheoretischen, als auch aus praktischen Gründen.<sup>3</sup> Dem wichtigsten Vorbehalt gegen einen Vergleich, die getrennte und in sich geschlossene Behandlung der Vergleichseinheiten, kommt die Untersuchung entgegen, indem die drei Länder immer abwechselnd behandelt werden und auf die gegenseitige Beeinflussung besonders Acht gegeben wird.<sup>4</sup> Da hier ein Annäherungsprozess beschrieben wird, ist es umso wichtiger, Schritt für Schritt zu zeigen, wie sich die drei Fallbeispiele näher kamen. Daraus ergibt sich auch die zweite Einschränkung: Die drei Länder werden vor allem auf ihre Gemeinsamkeiten hin analysiert. Dieser „halbe Vergleich“ birgt auch die Hauptthese, die auf eine Angleichung der politischen Entscheidungen und ihrer Implementierung hinweist. Auf einen asymmetrischen Vergleich wurde bewusst verzichtet, weil allen drei Ländern dasselbe Gewicht zugesprochen wird. Hier geht es nicht darum, die Besonderheiten oder eine spezifische Entwicklung in einem der Länder mit Bezug auf ein oder zwei andere Beispiele zu prüfen, sondern um die Definition eines gemeinsamen Raumes.<sup>5</sup> Nicht die Besonderheit eines der Länder soll hier unter Beweis gestellt werden, sondern die gemeinsame sozialistische Autokultur soll anhand des sowjetischen, rumänischen und ostdeutschen Beispiels gedeutet werden. „Klassisch“ bleibt hingegen die Verankerung der Arbeit auf der Ebene des Nationalstaates. Zwar war der Ostblock in vielerlei Hinsicht ein Imperium ähnelndes Staatengebilde, aber die folgende Analyse wird zeigen, dass die einzelnen Regierungen im Laufe der Zeit immer mehr Entscheidungsfreiheit für sich beanspruchten, ohne sich jedoch von der Sowjetunion loslösen zu können. Nach wie vor

3 H.-G. Haupt/J. Kocka, Historischer Vergleich: Methoden, Aufgaben, Probleme. Eine Einleitung, in: Dies. (Hg.), Geschichte und Vergleich. Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung, Frankfurt a. M. 1996, S. 9-43; H. Kaelble, Der historische Vergleich. Eine Einführung zum 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 1999.

4 M. Middell, Kulturtransfer und Historische Komparatistik – Thesen zu ihrem Verhältnis, in: *Comparativ* 10 (2000) 1, S. 7-41.

5 J. Kocka, Asymmetrical Historical Comparison: The Case of the German *Sonderweg*, in: *History and Theory* 38 (1999), S. 40-50.

fielen viele der Entscheidungen in Moskau, aber ihr Weg durch die jeweiligen sozialistischen Staaten veränderte diese meistens so entscheidend, dass die Veränderungen vor Ort genau so wichtig wurden wie der Input aus dem Zentrum.

Doch wie ist der Annäherungsprozess zwischen den drei untersuchten Gesellschaften zu erklären? Eine einfache Antwort deutet auf die Transferprozesse hin. Das Totalitarismus-Paradigma glättet die komplexen Beziehungen zwischen Moskau und seinen Satelliten; es suggeriert einen einseitigen Fluss von Informationen aus der Metropole in die Peripherie, ein Prozess, der einseitig mit der Implementierung sowjetischer Normen und Institutionen endete. Ohne die dominante Position der Sowjetunion in Bezug zu ihren Verbündeten negieren zu wollen, würde ich diesen Austausch eher als einen asymmetrischen „Dialog“ oder als eine „Verhandlung“ bezeichnen.<sup>6</sup> Zu fragen wäre deswegen: Wie wurde der Input des „Großen Bruders“ vor Ort an die jeweils spezifische Form von „nationalem“ Sozialismus angepasst? Wie modifizierten die unterschiedlichen ökonomischen Entwicklungsstadien der genannten Länder einen gewollt einheitlichen und homogenen Sozialismus? Und schließlich, was für Rückwirkungen hatten abweichende Entwicklungen in der DDR und in Rumänien auf die Sowjetunion?

## 1. Die neue stalinistische Elite am Steuer

*In einer barbarischen Gesellschaft bilden der Fahrer und der Fußgänger zwei Klassen. Der Motor trennt die Gesellschaft nicht weniger als der Pferdesattel. So lange auch der bescheidenste ‚Ford‘ ein Privileg der Minderheit bleibt, werden die Beziehungen und Gepflogenheiten der bürgerlichen Gesellschaft weiter überleben.<sup>7</sup>*

So schrieb Leo Trotzki im Jahre 1937 aus seinem Exil zum Stand der Dinge in der stalinistischen Sowjetunion. Der Topos der „verratenen Revolution“ zog sich wie ein roter Faden durch die Exilliteratur ehemaliger Bolschewiki, die aus der Ferne, ihren Unmut und ihre Besorgnis zur Entwicklung in der Sowjetunion zu Papier brachten. Die Konsolidierung der Macht Stalins wurde zunehmend als eine Abwendung vom „wahren“ Weg in den Sozialismus gedeutet und als eine Zeit betrachtet, in der bourgeoise Werte und Vorstellungen, die als längst überwunden geglaubt wurden, erneut Platz in die offizielle Rhetorik fanden.<sup>8</sup> Und vor allem monierten sie den offensichtlichen Widerspruch zwischen dem egalitären Ideal der sozialistischen Revolution und den offen zur Schau gestellten Privilegien der neuen stalinistischen Elite.<sup>9</sup>

6 S. Reid/D. Crowley (Hrsg.), *Style and Socialism. Modernity and Material Culture in Post-War Eastern Europe*, Oxford 2000, S. 4 f.

7 L. Trotzki, *Die verratene Revolution*, Zürich 1957 (2. Aufl.), S. 61.

8 Um nur noch einen prominenten Vertreter zu erwähnen: N. Timascheff, *The Great Retreat. The Growth and Decline of Communism in Russia*, New York 1946.

9 S. Fitzpatrick, *Becoming Cultured: Socialist Realism and the Representation of Privilege and Taste*, in: *The Cultural Front: Power and Culture in Revolutionary Russia*, Ithaca 1992, S. 216–237, hier S. 216.

David L. Hoffmann sieht die größte Herausforderung, vor der der Sowjetstaat seit seinen Anfängen stand, in der Versöhnung zweier entgegengesetzten Strömungen, die beide als genuin ‚sozialistisch‘ galten. Die revolutionäre Tradition eines asketischen Sozialismus stand im offenen Widerspruch zu einem integrativen Verständnis von Sozialismus, das einher ging mit dem Versprechen materiellen Wohlstand für alle Mitglieder der sozialistischen Gemeinschaft zur Verfügung zu stellen.<sup>10</sup> An diesem Punkt ist es wichtig anzumerken, dass die Entscheidung zu Gunsten einer der beiden Optionen die Ausrichtung der allgemeinen Politik bestimmte. Während im Ersten Fünfjahrplan alle Ressourcen in die groß angelegten Industrialisierungs- und Kollektivierungskampagnen gelenkt wurden, was weitere Einschnitte in den ohnehin sehr niedrigen Lebensstandard der Bevölkerung zur Folge hatte, vollzog sich während des Zweiten Fünfjahresplanes ein Wandel in Richtung einer zunehmenden Beschäftigung des stalinistischen Staates mit der materiellen Ausstattung der Bevölkerung.

Die Kampagne „Das Leben ist fröhlicher geworden“, benannt nach der gleichnamigen Rede Stalins auf dem jährlichen Treffen der Stachanowarbeiter 1935, stellte das sozialistische Leben in Bildern des Überflusses und der materiellen Wonne vor.<sup>11</sup> Jedoch trat dieser viel gepriesene Wohlstand wegen einer unzulänglichen materiellen Basis nicht sofort in das Leben der sowjetischen Bürger ein und blieb für die Mehrheit der Bevölkerung eine idyllische Zukunftsprojektion. Und nicht anders haben die sowjetischen Machthaber, Experten des sozialistisch-realistischen Deutungskataloges, die Wohlstandskampagne begriffen. Materielles Glück hatte damals weit mehr mit Erziehung zu tun als mit Güterversorgung. Der sozialistischen Bevölkerung sollte erst beigebracht werden, wie sie mit dem späteren Wohlstand umgehen sollte. Eine kleine Elite – bestehend aus Stoßarbeitern und Staatsangestellten – sollte die neu errungene materielle Zufriedenheit vorleben. Saubere Kleidung, gepflegtes Aussehen, feine Tischmanieren sind nur einige Attribute, die von den neuen ‚Lieblingen‘ der Regierung abverlangt wurden. Im Gegenzug stellte der Staat ihnen alles zur Verfügung, damit sie ihrer Rolle als Modelle gerecht werden konnten, wie komfortable Apartments, gut ausgestattete Sonderläden, Landhäuser und nicht zuletzt Autos samt einem Chauffeur.<sup>12</sup>

Jedoch wie erwartet kam die bedürftige Bevölkerung den Begünstigten nicht mit Bewunderung entgegen. Während die Beschäftigung mit den materiellen Wünschen der Bevölkerung, oder besser gesagt mit der Manipulierung dieser, im offiziellen Diskurs immer mehr Platz einnahm, sickerten die Vorstellungen von einem asketischen und egalitären Sozialismus tiefer in die benachteiligten Schichten. Dieser so genannte ‚populäre Sozialismus‘ nahm der neuen Elite ihre Privilegien Übel.<sup>13</sup> Und der meist verhasste Gegenstand, in dem sich der neu errungene Status der Vorzeigebürger widerspiegelte,

10 D. Hoffmann, *Stalinist Values: the Cultural Norms of Soviet Modernity, 1917–1941*, Ithaca 2003, S. 119.

11 Ebenda, S. 115.

12 L. Siegelbaum, *Stakhanovism and the Politics of Productivity in the USSR, 1935–1941*, New York 1988, S. 210 ff.

13 J. Hessler, *A Social History of Soviet Trade: Trade Policies, Retail Practices, and Consumption, 1917–1953*, Princeton 2004, S. 223.

war das Automobil.<sup>14</sup> Genau wie die Exilsozialisten sahen sie es als Exponenten einer bürgerlichen Lebensweise, die sich in einer sozialistischen Lebenswelt eingenistet hatte: „Eine neue Bourgeoise ist in unserem Land aufgetreten, die in Autos herumfährt“ oder „Sie fahren am Wochenende mit ihren Autos zu den Datschas, bezahlt von öffentlichen Geldern, verschwenden Benzin, das uns fehlt.“ Schließlich ist es kein Wunder, dass Sarah Davies ein Unterkapitel ihres Buches zu populären (volkstümlichen) Meinungen in der Zeit Stalins – „Wir und Sie: soziale Identität und Terror“ - benennt.<sup>15</sup> Aber ganz so klar verlief die Trennlinie zwischen oben und unten nicht. Denn zum Teil waren diese Denunziationen von dem obersten Kreis der Macht selbst initiiert. Während der Großen Säuberungen wurden die gefallenen Mitglieder der Nomenklatura auch in der Presse eines luxuriösen Lebensstils bezichtigt. Die Vorwürfe eines bourgeoisen Verhaltens hatten als Ziel, die Führungskader zusätzlich zu verunsichern und waren Teil breiter Kampagnen als Stimmungsmache gegen Chefs und Vorsitzende. Zwar wurden die Privilegien nie als solche angeprangert, aber in den einzelnen Fällen wurde ihnen gerade dieses vorgeworfen.<sup>16</sup>

Über den Genuss eines Autos zu verfügen, setzte die Privilegierten außerhalb einer als homogen imaginierten sozialistischen Gesellschaft. Und wie im weiteren Textverlauf zu zeigen sein wird, werden gerade diese Erwartungen und Vorstellungen „von unten“, an den sozialistischen Konsumdiskurs gestellt, bis in die Spätzeit die Verhandlungen mit der Regierung bestimmen. Auch ist es wichtig anzumerken, dass trotz der späteren Ausbreitung des privaten Besitzes der Pkw bis zum Ende des Kommunismus ein hoch begehrtes Privileg bleiben wird.<sup>17</sup>

## 2. Leihwagen für alle

Als Nikita Chruščev die Macht 1956 übernahm, war er darauf bedacht, die stalinistische Sowjetunion von Grund auf zu verändern. Bekannt ist vor allem seine Distanzierung vom großen Terror und die Generalamnestie aus dem Jahre 1957.<sup>18</sup> Aber auch andere, weniger mediatisierte Bereiche des gesellschaftlichen Lebens wurden in neue Bahnen gelenkt. So gehörte das Transportwesen und insbesondere die Regelung des Pkw-Verkehrs zu den Zielen der neuen Machtinhaber im Kreml. Denn das stalinistische Erbe stellte sie vor eine große Herausforderung. Was auf den ersten Blick eine periphere Angelegenheit zu sein schien, erwies sich bei genauerer Prüfung als der Kern stalinistischer

14 Fitzpatrick, *Becoming Cultured* (wie Anm. 9), S. 230.

15 S. Davies, *Popular Opinion in Stalin's Russia: Terror, Propaganda and Dissent, 1934–1941*, Cambridge 1994, S. 138 f.

16 Fitzpatrick, *Becoming Cultured* (wie Anm. 9), S.229 f.

17 L. Siegelbaum, *Cars, Cars and More Cars: The Faustian Bargain of the Brezhnev Era*, in: ders., *Borders of Socialism: Private Spheres of Soviet Russia*, New York 2004, S. 83-103.

18 M. Elie, *Amnistiés et réhabilités dans la région de Novosibirsk, 1953–1960*, in: *Cahiers du Monde Russe* 47 (2006), S. 327-348; M. Dobson, *Contesting the Paradigms of De-Stalinisation: Readers' Responses to *One Day in the Life of Ivan Denisovich**, in: *Slavic Review* 64 (2005), S. 580-600, hier S. 598.

Gesellschaftskonstruktion. Wer das hoch komplexe Privilegienraster reformieren oder gar abschaffen wollte, stellte das System als Ganzes in Frage. Denn am Auto erkannte man den sozialen Status des Einzelnen; es war das zur Schau gestellte Symbol für die Zugehörigkeit zur Elite.

Eine der weitreichenden Folgen der Geheimrede 1956 auf dem Parteitag der KPdSU für die sowjetische Gesellschaft bestand darin, dass die Grenzen zwischen Auserwählten und Außenseitern neu verhandelt wurden.<sup>19</sup> Gleichzeitig befand sich die Sowjetunion vor einer großen Herausforderung, der des Massenkonsums. Ende der fünfziger Jahre galt die wirtschaftliche Krise der Nachkriegszeit als überwunden, und ein moderates, aber konstantes Wirtschaftswachstum brachte die Erweiterung der sozialen Kategorien, die mit einem gestiegenen Lebensstandard belohnt wurden.<sup>20</sup> Doch diese Verlagerung in der Konsumpolitik hatte nicht nur rein wirtschaftliche Gründe, sondern verdankte sich in entscheidendem Maße einer „demokratischeren“ Ausrichtung der chruschtschewischen Konsum- und Sozialpolitik. An Stelle einer kleinen stalinistischen Elite, die die sozialistische Konsumkultur verkörpern sollte, konnte nun jeder auf ein gutes Leben hoffen. Neu war auch die technische Revolution im Bereich der Konsumgüter, die technische Artefakte unter der sowjetischen Bevölkerung streute.<sup>21</sup> Es schien, als ob dieser Trend zur allgemeinen Akzeptanz des Autobesitzes führen würde. Aber der Übergang des Autos von einem Staatsgeschenk für ausgewählte Bürger zu einem allgemein verfügbaren Massenkonsumgut war nicht so glatt wie es auf den ersten Blick scheinen mag. Denn nicht nur einfache Sowjetbürger, die über keinen Pkw verfügten, sondern gerade auch die politischen Entscheidungsträger hatten ihre Zweifel, was einen allgemeinen Besitz von Autos anging.

Der am meisten umstrittene Punkt auf Autos bezogen war, ob sie kollektiv genutzt oder in persönlichen Besitz gegeben werden sollten. Das Chruschtschewische Wohlfahrtssystem ließ sich daran messen, inwiefern es für jede Familie eine eigene Wohnung zur Verfügung stellen konnte. Fast gegenläufig liefen die Erneuerungen im automobilen Bereich. Die erneute Hinwendung zu „kollektiven“ Werten in der Chruschtschew-Zeit machte nicht vor der Welt des Autos halt. Ein groß angelegtes Verleihsystem (zuerst auf die Großstädte beschränkt) sollte das „elitäre“ stalinistische System vielleicht nicht ersetzen, aber weitgehend zurückdrängen. Gemeint ist, die Einrichtung von großen Vermietwagenzentren, deren Autos der Bevölkerung für moderate Summen zur Verfügung gestellt werden sollten.<sup>22</sup> Die Einrichtung eines flächendeckenden Netzes von Mietwagen unterschied sich in zwei Punkten von den stalinistischen Wertvorstellungen seines Vorgängers. Erstens durch die „demokratische“ Wende, d. h. jeder Bürger konnte ein Auto ausleihen und vor allem jeder konnte sich dieses leisten. Zweitens veränderte sich nicht nur die Art der Nutzung, sondern auch ihre Dauer und Intensität stieg. Dadurch dass die Vermiet-

19 Ebenda, S. 598.

20 A. Nove, *An Economic History of the U.S.S.R.*, London 1969.

21 S. Reid, *Cold War in the Kitchen: Gender and the De-Stalinisation of Consumer Taste in the Soviet Union under Khrushchev*, in: *Slavic Review* 61 (2002), S. 212-52, hier S. 229.

22 Rossijskij Gosudarstvennyj Archiv Novejšej Istorii (RGANI), f. 5, op. 42, d. 103, l. 7.

wagen öfters eingesetzt wurden als Privatautos, war einerseits die Zahl der benötigten Autos geringer und man sparte zusätzlich an Parkraum.<sup>23</sup> Hingegen stiegen die Reparaturkosten drastisch an, was bald zu deren Verhängnis wurde.

*Im weiteren wird die Entwicklung des Personenautoverkehrs bei uns in folgender Richtung verlaufen: Wir werden die Erzeugung von Personenkraftwagen steigern und dabei ein großes Netz von Leihgaragen schaffen. Ob diese Garagen staatlich oder gewerkschaftseigen sein oder ob sie andern öffentlichen Organisationen gehören werden, kann ich jetzt nicht sagen. Aber das wird wie folgt eingerichtet sein: Wenn irgend jemand einen Kraftwagen benötigt, so geht er in eine Garage, leiht einen Wagen und fährt, wohin er fahren will. Der Mensch wird die Maschine benutzen, wie er es nötig hat. Nach der Benutzung wird er den Kraftwagen in die Garage zurückbringen und sich weiter um nichts zu kümmern brauchen.<sup>24</sup>*

Den Reformen wurden bald materielle Grenzen gesetzt. Das System konnte auf die Privilegierung ausgewählter kleiner Gruppen auch deswegen nicht verzichten, weil die Produktionszahlen von Autos, trotz der Ersparnis durch die Leihwagenzentren, weit unter dem Bedarf lagen. Also blieb auch weiterhin die Praxis erhalten, wenn man nicht alle zufriedenstellen konnte, dann wenigstens strategisch ausgewählte soziale Gruppen oder Individuen. Auch ist zu erwähnen, dass die Verleihzentren schlecht ausgestattet waren, über viel zu wenige Autos verfügten und die vorhandenen Autos sich in einem extrem schlechten Zustand befanden.<sup>25</sup> Trotz dieser Unzulänglichkeiten blieb das sozialistische Autoverleihsystem bis in die Spätzeit das Modell eines gerechten Umganges mit dem Pkw. Freier Zugang und die radikale Ablehnung jeglicher Formen von Privateigentum waren genau die zwei Charakteristika einer gerechten sozialistischen Autowelt, die immer wieder in dieser Zeit zum Ausdruck kommen werden.

Wie schon erwähnt, überlebte das stalinistische System der Privilegierung einer Minderheit seinen Gestalter. Es existierte parallel zu den durchaus ernstzunehmenden Versuchen die Autowelt im Sozialismus von Grund auf zu erneuern, allerdings ohne von diesem Bestreben im Kern angetastet zu werden. Auch weiterhin konnten dieselben bevorzugten sozialen Gruppen auf ihre Privilegien setzen; hinzu kamen noch Spezialisten in Kolchosen und auf Baustellen.<sup>26</sup> Wenn wir die Akademiemitglieder als Beispiel aufgreifen, eine besonders privilegierte professionelle Gruppe: Ein allumfassendes Netz von Begünstigungen, darunter ein Auto, meistens mit einem Chauffeur, stand zu deren Verfügung sowohl bei der Arbeit, als auch in der Freizeit. Das Auto und die Datscha

23 Chruščevs Rede auf der Pariser Weltausstellung 1961, zitiert nach: T. Weymar, Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit. Entwicklung, Folgen und Ursachen des Automobilverkehrs im realen Sozialismus am Beispiel der DDR, in: Deutschland Archiv 1985, S. 1009-1115, hier S. 1111. Siehe auch Siegelbaum, Cars (wie Anm. 2), S. 84.

24 N. Chruščev, „Die Dinge in unserem Land stehen gut.“ Antworten auf Fragen von Gewerkschaftsfunktionären, 31. März 1960, in: Freundschaft Frankreich – UdSSR festigt den Frieden in Europa. Aus den Reden N.S. Chruschtschows in Frankreich, 23. März-3. April 1960, Berlin 1960, S. 146.

25 Siegelbaum, Cars (wie Anm. 2), S. 13.

26 RGANI, f. 5, op. 42, d. 99, S. 1 ff.

wurden auch nach Stalins Tod von diesen eindringlich eingefordert. In deren Auffassung gehörte zu den Pflichten des Staates, sich um ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden zu kümmern.<sup>27</sup>

Chruščevs Machtausübung kann mit Blick auf den Machtwechsel zu Brežnev als eine Zwischenzeit betrachtet werden. Mit Blick auf die Autowelt war sie gekennzeichnet von einem dramatischen Nebeneinander zweier gänzlich verschiedener Vorstellungen von sozialer Regulierung, die sich im Prinzip ausschließen sollten. Doch auf gut sowjetische Art, in der Ansprüche und Wirklichkeit weit auseinanderklafften und versäumte Reformen von der Zukunft eingeholt wurden, ergänzten sie einander. Die Beziehung von Klasse und Masse wurde zwar neu verhandelt, ohne dass dieses zu einem radikal veränderten Verhältnis zwischen den beiden führte. Die stalinistische Elite überlebte den Stalinismus und durfte auch weiterhin ihre Macht und Prestige in Form eines Kleinwagens offen zur Schau stellen. Aber auch die Verfechter eines egalitären, auf kollektiven Werten basierenden Sozialismus fanden in den Chruščevschen Leihwagenzentren ein Modell, auf das sie sich stets berufen konnten. Die Auseinandersetzung zwischen den beiden war 1964, als Chruščev gehen musste, noch längst nicht am Ende und nahm im Zuge der Massenmotorisierung ungeahnte Formen an.

### 3. Der ostdeutsche Weg zum privaten Pkw

Es waren nicht nur Geldmangel und Schlampigkeit, die die Verbreitung eines engmaschigen Netzes von Mietwagenzentren in der Sowjetunion und in den anderen sozialistischen Ländern verhinderten. Das Erbe der Zwischenkriegszeit und die Existenz eines Weststaates nach dem Krieg bestimmten maßgeblich diese Entwicklung in der ostdeutschen Autowelt. Hier sollte sich die private Motorisierung von Anfang an durchsetzen. Und etwas zeitverzögert sollte der eingeschlagene Weg in der DDR Rückwirkungen auch auf die anderen Satelliten und auf die Sowjetunion selbst haben. Abgesehen davon wurde im traditionsreichen Autoland Deutschland, der Etablierung einer eigenen prestigeträchtigen Autoindustrie ein viel höherer Stellenwert eingeräumt, als in jedem anderen sozialistischen Staat. Und dieses hatte Auswirkungen auf den „ideologischen“ Umgang mit dem Kleinwagen, durch dessen hohe Bedeutung in den gesellschaftlichen Aushandlungsprozessen.

Als Pendant zur stalinistischen „Klasse auf Rädern“<sup>28</sup> gilt das nationalsozialistische Projekt, allen Mitgliedern der rassistisch definierten deutschen Volksgemeinschaft einen Mittelklassewagen zur Verfügung zu stellen. Die Herstellung eines deutschen Volkswagens, symbolisch „Kraft durch Freude“ (KdF) genannt, sollte zusammen mit einem dichten Autobahnssystem die Regionen des Landes näher an das politische Zentrum bringen.

27 Ebenda, S. 9.

28 T. Nichols-Busch, A Class on Wheels: Avtodor and the Automobiliation of the Soviet Union, 1927–1935, unveröffentlichte Dissertation, Georgetown University, Washington D.C.

Eine intensive mediale Kampagne, die eine heile, automobiler Zukunft versprach, machte das Publikum mit dem neuen Produkt vertraut, das sich in kurzer Zeit für das Auto begeisterte.<sup>29</sup> Und obwohl kein einziger KdF-Wagen auf den Naziautobahnen fuhr, war es genau der Anspruch der Vollmotorisierung, der die Reorganisation der Kleinwagenproduktion in beiden Teilen Deutschlands bestimmen sollte. Der Druck auf die DDR, sich näher mit dem Phänomen Auto auseinanderzusetzen und eine eigene Motorisierungswelle voranzutreiben, wurde erhöht, als der in der Bundesrepublik leicht veränderte Volkswagen vom Band rollte und rasch zu einem Publikumserfolg wurde.<sup>30</sup>

In diesem Kontext ist auch der Anfang eines eigenständigen ostdeutschen Wegs in die Automobilgeschichte zu verorten. Die Begründung für die Massenproduktion von Pkws wirft gleichzeitig auch ein Licht auf die Art ihrer Nutzung. Denn sowohl die Wiederaufnahme der Produktion in den alten Horch- und BMW-Werken, als auch der Bau der neuen Autotypen *Trabant* und *Wartburg* wurde damit gerechtfertigt, die individuelle Motorisierung voranzutreiben zu wollen.<sup>31</sup> Wie war es möglich von Individualverkehr in Ostdeutschland zu sprechen in einer Zeit, in der in der Sowjetunion intensiv über die Einführung von Selbstfahrvermietungen als die bessere Alternative zu den individuellen Fahrzeugen nachgedacht wurde? Der folgende Abschnitt widmet sich der Rechtfertigungskampagne für den privaten Pkwbesitz in Ostdeutschland, die nur mit einer partiellen Distanzierung von Moskau zu realisieren war.

Als Einstieg in die Debatte habe ich einen Artikel von Alfred Jante, erschienen in der Zeitschrift der Autohersteller „Kraftfahrzeugtechnik“ im Jahre 1961 gewählt, in dem er sehr ausführlich die Vorteile von Mietwagenzentren preist. Andererseits wundert er sich, wieso in der ostdeutschen Presse die sowjetischen Erfolge in diesem Bereich eher totgeschwiegen werden.<sup>32</sup> Er zählt sowohl praktische Gründe auf, wie die geringere Zahl von benötigten Fahrzeugen um den Bedarf zu stillen, als auch ideologische Argumente gegen die Verbreitung von Privateigentum, den nur eine kapitalistische Lebensweise rechtfertigen würde. Hingegen würde der Selbstfahrerservice „den Bedürfnissen der Bevölkerung mit der sozialistischen Methode entgegen kommen.“<sup>33</sup> Sein Artikel entfachte eine breite Diskussion über das Thema der rechtmäßigen Nutzung des Automobils unter sozialistischen Bedingungen. Die meisten Einwände gegen die Mietwagenzentren betrafen jedoch die konkrete Umsetzung des Systems. Es wurden Bedenken geäußert, ob der Leihwagen allein das innerstädtische Verkehrsproblem lösen könnte.<sup>34</sup> Viel offener sprach Horst Uebel über die Situation in der ostdeutschen Automobilbranche. Er war der Mei-

29 W. König, Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft, „Volksprodukte“ im Dritten Reich. Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004, S. 151 ff.

30 J. Zatlin, *The Currency of Socialism. Money and Political Culture in East Germany*, Washington 2007, S. 243-285, hier S. 205.

31 R. Bauer, Pkw-Bau in der DDR. Zur Innovationsschwäche von Zentralverwaltungswirtschaften, Frankfurt am Main 1999, S. 97.

32 A. Jante, Fragen zur Automobilentwicklung im Sozialismus, in: *Kraftfahrtechnik* 4 (1961), S. 137ff.

33 Ebenda, S. 139.

34 R. Grundig, Weitere Gedanken zur Automobilentwicklung im Sozialismus, in: *Kraftfahrtechnik* 6 (1961), S. 225-233, hier S. 223.

nung, dass die Situation in der DDR und in der Sowjetunion nicht unterschiedlicher sein könnte. Er machte keinen Hehl daraus, dass die die Entwicklung des Pkw-Bedarfs der ostdeutschen Bevölkerung entscheidend von der Entwicklung der Motorisierung in Westdeutschland beeinflusst wurde. Zwar erkannte er die Vorzüge der Selbstfahrvermietung an, glaubte jedoch nicht darin eine Alternative zum Individualverkehr zu sehen, sondern höchstens eine willkommene Ergänzung. Dabei schlussfolgerte er:

*Der Wunsch nach einem eigenen Wagen ist sehr groß und demzufolge wird die individuelle Motorisierung in den nächsten Jahren eine gewaltige Erweiterung erfahren. Die überschaubare Entwicklungsmöglichkeit der Selbstfahrvermietung wird daher diese Entwicklungstendenz zunächst nicht wesentlich abbremsen können.<sup>35</sup>*

Uebel sollte Recht behalten und die Einrichtung von Mietwagenzentren beschränkte sich auf einzelne Großstädte. Zwar gab es parallel zu den monatlichen Presseberichten über die Publikumsbeliebte Trabant und Wartburg auch zähe Versuche die Selbstfahrvermietung beliebt zu machen. Aber der allgemeine Eindruck, der entsteht, ist, dass es sich eher um eine Zwischenlösung handelte, bis der persönliche Autobesitz erst richtig in Schwung kommen würde.<sup>36</sup> Das Konzept des kollektiven Individualverkehrs sollte stets eine Utopie bleiben, während der persönliche Individualverkehr die kleine ostdeutsche Republik eroberte. Spätestens ab den siebziger Jahren verschwand auch der Begriff der „Selbstfahrvermietung“ aus dem verkehrsplanerischen Fachdiskurs.<sup>37</sup> Aber noch viel früher, wie Wolfgang Schröder meint, war auf den privaten Pkw nicht mehr zu verzichten und das unabhängig von der Leistungsfähigkeit der Kraftfahrzeugindustrie. Unmittelbar nach dem Bau der Mauer hatte der Traum vom eigenen Auto eine Ventilfunktion übernommen in der politisch bedrückenden Atmosphäre der frühen sechziger Jahre.<sup>38</sup> Die DDR wurde das erste Land des Ostblockes sein, in der sich die Privatmotorisierung durchsetzte, und hatte deswegen Vorbildcharakter. Zwar kann man den genauen Einfluss auf die Bruderstaaten schwer messen, aber es ist kaum zu übersehen, dass viele der Dilemmata und Argumentationsmuster der frühen DDR sich etwa zehn Jahre später in den öffentlichen Debatten der anderen sozialistischen Länder wieder finden. Die DDR bleibt somit nicht nur ein Vorreiter, sondern auch ein kleines Laboratorium, zumindest für den automobilen Bereich, in dem mit neuen Lösungen experimentiert wurde. Die DDR-Politiker und die Entscheidungsträger der Automobilbranche hatten entschieden, dass der Traum vom eigenen Auto nicht auszureden sei und dass es viel vernünftiger wäre, das Ziel der privaten Vollmotorisierung tatkräftig zu unterstützen. Vor allem mit der Produktion des *Trabant* ließen sie den Wünschen freien Lauf, die das private Auto

35 H. Uebel, Zur Automobilentwicklung im Sozialismus, in: Kraftfahrttechnik 11 (1961), S. 441-445, hier S. 442 f.

36 Ein großes Programm. Aus den Thesen der Konferenz der Verkehrsschaffenden in Leipzig, in: Der Deutsche Straßenverkehr 6 (1960), S. 194; Eine Einrichtung, die Zukunft hat. Wir besuchten die Selbstfahrvermietung des VEB Taxi Berlin, in: Der Deutsche Straßenverkehr 3 (1962), S. 86.

37 B. Schmucki, Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt a. M. 2000, S. 147.

38 W. Schröder, AWO, MZ, Trabant und Wartburg: die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, Bremen 1995, S. 56.

als ein Objekt der Begierde für alle darstellte und verzichteten darauf, es nur als Statusobjekt der Elite zu betrachten. Und ferner wurde der Privatwagen und viel weniger der Leihwagen als Vehikel des Fortschritts und Zeichen eines gestiegenen Lebensstandards porträtiert. Diese beiden diskursiven Wendungen sollten auch im übrigen Ostblock Karriere machen.

#### 4. Individueller Massenverkehr in der Sowjetunion und Rumänien

Fast zeitgleich in den Jahren 1964 und 1965 vollzogen sich Machtwechsel in der Sowjetunion und Rumänien. Obwohl Brežnev nach Chruščevs hastigen Reformen bemüht war die gesellschaftlichen Wogen zu glätten<sup>39</sup> und Ceaușescu ganz im Gegenteil nach einem langen Stalinismus das Land aus der Starre wecken wollte<sup>40</sup>, fielen die Maßnahmen zur Belebung der Automobilindustrie erstaunlich ähnlich aus. Beide Regierungschefs setzten einen massiven Investitionsplan für die Automobilbranche durch, der zu Rekordzahlen in der Produktion führte. Und mit Hilfe westlicher Lizenzen boten sie der Bevölkerung Pkws an, die sich technologisch auf der Höhe der Zeit befanden. Eng damit verbunden setzte auch eine Wende im offiziellen Umgang mit dem symbolträchtigen Technikgegenstand ein. Auch hier wurde der private Wagen als ein Symbol der Moderne und des technischen Fortschrittes gepriesen. Aber wie ist diese radikale Kehrtwende zu erklären? Höchst unerwartet klingt die Kritik Kosygin, des Vorsitzenden des sowjetischen Ministerrates vor der versammelten staatlichen Planungskommission, an seinen Vorgänger Chruščev, der einen so wichtigen Wirtschaftssektor systematisch ignoriert haben soll. Wenn er behauptet, dass nur mit kollektiver Nutzung von Fahrzeugen die Probleme des Verkehrs nicht zu lösen sind und weiterhin der Bedarf nicht befriedigt wird, klingt er den Befürwortern der privaten Motorisierung in der DDR erstaunlich ähnlich. Hier wie dort wurde auf die Wünsche der Bevölkerung hingewiesen, die zu berücksichtigen wären.<sup>41</sup> Aber wie ernst kann man solche Anspielungen nehmen? Hatten „die Stimmen von unten“ (Sheila Fitzpatrick) eine Auswirkung auf die politischen Akzentverschiebungen in der Brežnevzeit? Es liegt sicherlich nahe ihnen eine gewisse Einflussmacht zuzuschreiben. Das gestiegene Lebensniveau und die vermehrt vorhandenen Informationen über die voranschreitende Motorisierung im Westen in den Medien und Wirtschaftsaustellungen hatten die sowjetische Bevölkerung mit dem Thema Auto vertraut gemacht.<sup>42</sup> Vermehrt waren Stimmen zu hören, die ähnliche materielle Bedingungen wie im Westen bzw. die

39 M. Hildermeier, *Geschichte der Sowjetunion, 1917–1991, Entstehung und Niedergang des ersten Sozialistischen Staates*, München 1998; S. 826f.

40 V. Tismăneanu, *Stalinism for all Seasons. A Political History of Romanian Communism*, Berkeley 2003, S. 188.

41 A. Kosygin, *Povyščenie naučnoj obosnovannosti planov – važejšaja zadača planovyh organov*, *Planovoe Chozajstvo* 4 (1965), S. 3-10 hier S. 6.

42 N. Nettleton, *Driving Towards Communist Consumerism. AvtoVAZ*, in: *Cahiers du Monde Russe* 47 (2006), S. 132-194, hier S.134.

Verbesserung der Konsum- und Dienstleistungen verlangten.<sup>43</sup> Allerdings ist anmerken, dass die vermehrte Sorge um die materielle Ausstattung der Bevölkerung in den sozialistischen Ländern in einem breiten Kontext verortet werden muss und sie nicht lediglich als eine Antwort der Machthaber auf die Aufforderungen von unten abgestempelt werden sollte. Vorangetrieben wurde diese Erneuerung durch die Doktrin der friedlichen Koexistenz zwischen den zwei Lagern, die die heiße Phase des Konfliktes aus Europa verbannte und dort den Weg für den Systemvergleich frei machte. Immer mehr verlagerte sich die Systemkonkurrenz des Kalten Krieges von einer schieren Bewaffnungspolitik zu einer ideologischen Konfrontation über das bestmögliche Gesellschaftsmodell. Dafür gerieten immer häufiger die Konsumvorstellungen und Alltagsgestaltung in den Mittelpunkt der Auseinandersetzung. Das Brežnev-Regime und alle anderen des Ostblocks befürworteten einen stattdoch kontrollierten Konsumismus.<sup>44</sup>

Die konsumistische Wende wirkte sich entscheidend auf die gesellschaftliche Bedeutung des Automobils in der Sowjetunion und Rumänien aus. Fast zeitgleich wurden in Tol'jatti (Sowjetunion) und in Pitești (Rumänien) mit Hilfe von westlichem Know-how neue Autofabriken aus dem Boden gestampft. Als Folge dessen verdoppelte sich die Zahl der produzierten Pkws in der UdSSR, und auch Rumänien war auf dem Weg in die Massenmotorisierung.<sup>45</sup> Obwohl immer mehr Autos der Bevölkerung zur Verfügung gestellt wurden, stieg auch der Bedarf, der zu keiner Zeit gedeckt werden konnte. Aber die Homogenisierungseffekte eines gestiegenen Lebensstandards sollten zumindest die Akzeptanz des Automobils in der Bevölkerung ebnen. Doch eine Diskussion in der sowjetischen Zeitschrift „Literaturnaja Gazeta“ aus dem Jahre 1970 zeigt, dass der Besitz eines Autos weiterhin hoch umstritten war. Ausgehend von der Frage, ob das persönliche Auto zu einer sozialistischen Gesellschaft passt, erhielt die Redaktion die unterschiedlichsten Antworten. Einige Stimmen verteidigten die Leihwagenzentren und beschuldigten die Autobesitzer, unnötig die Luft zu verpesten.<sup>46</sup> Aber die meisten Autoren sprachen sich für einen verbreiteten Autobesitz aus, als ein Zeichen des technischen und materiellen Fortschritts in der Sowjetunion.<sup>47</sup> Die Schlussbetrachtungen der Redaktion schaffte den erwünschten Konsens: „Unser Land hat den Weg einer umfassenden Automobilisierung bereits eingeschlagen, das ist ein objektives Gebot des gesellschaftlichen und technischen Fortschrittes, dem auszuweichen weder vernünftig noch möglich ist.“<sup>48</sup> Man kann diese inszenierte oder tatsächlich stattgefundene Debatte, sowohl als ein Zeichen von ‚oben‘,

43 N. Nettleton, Bridging Private and Public: The Role of Cars in Soviet Politics, Papier vorgestellt beim Workshop. „The Socialist Car“, Berlin 13-14. Juni 2008.

44 S. Merl, Staat und Konsum in der Zentralverwaltungswirtschaft. Russland und die mitteleuropäischen Länder, in: H. Siegrist/ H. Kaelble/ J. Kocka (Hrsg.): Europäische Konsumgeschichte. Zur Gesellschafts- und Kulturgeschichte des Konsums (18. bis 20. Jahrhundert), Frankfurt a. M. 1997, S. 205-243, hier S. 206; J. R. Millar, The Little Deal: Brezhnev's Contribution to Acquisitive Socialism, in: Slavic Review 44 (1985), S. 694-706.

45 Archivele Naționale Istorice Centrale (ANIC), Fond C.C. al P.C.R., Cancelarie, dosar nr. 105/1966, Stenograma ședinței Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R. din 16. august 1966, o. S.; Siegelbaum, Cars (wie Anm. 2), S. 99.

46 S. Starostin/ G. Emdin, Sobstvennaja mašina: Blago ili bedstvie?, in: Literaturnaja Gazeta 38 (1970), S. 11.

47 Ebenda, S. 12.

48 S. Starostin/ G. Emdin, Obsuždenie stat' i zakončeno, in: Literaturnaja Gazeta 47 (1970), S. 10.

für die allgemeine Akzeptanz des persönlichen Autobesitzes deuten, als auch dafür, dass der private Autobesitz immer mehr Zuspruch in der Bevölkerung fand.

Die rumänische Automobilgeschichte fängt genau in dem Moment an, als sich die Vorstellung von einem persönlichen Auto in der UdSSR durchsetzte. Hier löste die private Motorisierung gleich das stalinistische Modell, Ausnahmegüter mit Autos zu beschenken, ab. Wie die alten Praktiken an die neuen politischen Anforderungen im automobilen Bereich angepasst wurden, geht aus der Debatte um die Verteilung von Autos an die lokale Partei- und Staatsverwaltung hervor. Schon im ersten Satz des zur Diskussion stehenden Berichts des Ministerrates an das Zentralkomitee aus dem Jahre 1968 ist festgehalten:

*Mit dem Ziel eines verbesserten Arbeitsablaufes, einer Steigerung der Tätigkeit vor Ort und einer rationalen und sparsamen Nutzung der Pkws durch die Parteiaktivisten sollen diese in den folgenden Jahren unterstützt werden sich persönliche Eigentumsautos (mașini proprietate personală) zu beschaffen, zu zahlen in Raten, aus dem öffentlichen Autoparks oder neue, für die der ganze Preis auf einmal über die Sparkasse zu zahlen ist. Die Aktivisten sollen zusätzlich unterstützt werden einen Führerschein zu erwerben.<sup>49</sup>*

Dass sich die rumänische Autowelt im Umbruch befand, wird aus zwei Maßnahmen deutlich: Die staatlichen Autoparks wurden drastisch gekürzt und die Funktionäre durften ihre Dienstautos nicht mehr zu persönlichen Zwecken benutzen. Nach einer heftigen Auseinandersetzung wurde dieses lediglich den Vorsitzenden der Kreisverwaltung gestattet.<sup>50</sup> Der Staat war nicht mehr bereit, Autos in Form von Geschenken zur Verfügung der Nomenklatur zu stellen. Die Privilegierung seiner Funktionäre sollte nicht gänzlich abgeschafft, sondern lediglich durch ein lukrativeres System ersetzt werden, in dem die Eigenbeteiligung und Verantwortung in den Vordergrund gestellt wurde. Denn auch weiterhin hatten sie bevorzugten Zugang zu Autos, jedoch weigerte sich der Staat erstmals, alle Kosten zu übernehmen. Somit war auch für die Partei- und Staatsaktivisten der Weg in die private Massenmotorisierung frei.

Auch wenn der private Pkw seinen Siegeszug Ende der sechziger Jahre in den beiden Ländern feierte, war seine gesellschaftliche Sprengkraft noch längst nicht neutralisiert. Auch wenn die politische Elite sich nun offiziell zum Eigentumswagen bekannte und diese Botschaft durch die Presse verbreiten ließ, erweckte der private Autobesitz noch gelegentlich Missmut. Die Autobesitzer waren noch Ziel verbaler Angriffe und es kam noch durchaus vor, dass Autos beschädigt wurden. Diese hartnäckige Haltung, die Pkws als Fremdkörper zu betrachten, verwundert etwas in einer Zeit, in der andere Konsumgüter längst anerkannt wurden und im Dienste der sozialistischen Werktätigen standen. Aber Offizielle und Autobesitzer waren zuversichtlich, dass es nur eine Frage der Zeit sein würde, bis das Auto allgemeine Akzeptanz finden und aus einer Luxusware in einem

49 ANIC, Fond C.C. al P.C.R., Cancelarie, dosar nr. 25 / 1968, S. 13.

50 Ebenda, S. 14.

Alltagsgegenstand verwandelt werden würde.<sup>51</sup> So wie andere technisch hochwertige Konsumgüter sollte auch die Zahl der Haushalte mit einem Pkw rasch ansteigen und aus diesem viel umstrittenen Konsumgegenstand ein ganz banales persönliches Besitzstück machen. Diesem nahtlosen Einfügen des Pkws in die Liste der akzeptierten Konsumgegenstände auf sozialistischem Boden begegnet Lewis Siegelbaum mit Skepsis. Denn in mancherlei Hinsicht war das Auto nicht wie ein Kühlschrank oder eine Waschmaschine. Dass ein Auto wesentlich teurer und viel schwerer zu erwerben war, spielt hier nicht die entscheidende Rolle. Es waren vielmehr seine markantesten Attribute – Flexibilität, Bewegungsfreiheit und Privatheit – die es immer etwas verdächtig in einem sozialistischen Kontext erscheinen ließen. Auch der rasch anwachsende Autobestand konnte nichts daran ändern.<sup>52</sup>

## 5. Sozialismus ohne Wachstum

„Von dem Pkw in Privatbesitz glaube ich, dass er über kurz oder lang aus der sozialistischen Gesellschaft verschwinden wird.“ Diese radikale Auffassung vertrat 1975 der ostdeutsche Schriftsteller und Dissident Wolfgang Harich in einer Interviewserie mit dem westdeutschen Sozialdemokrat Freimut Duve.<sup>53</sup> In Angesicht der ökologischen Krise und der Erschöpfbarkeit der Erdölvorräte plädierte er eindringlich für den Verzicht auf private Pkws.<sup>54</sup> Und dieses in einer Zeit, in der die Massenmotorisierung der DDR auf Hochtouren lief und immer neue Rekordzahlen, sowohl in der Produktion als auch bei den Besitzern registriert wurden. Das Privatauto wurde in der offiziellen Rhetorik längst nicht mehr in Frage gestellt. Wie passt das zusammen?

Harich brachte längst vergessene Ideen wieder im Umlauf. Den Privatbesitz von Pkws bezeichnete er als eine unnötige Ressourcenverschwendung. Es sprach sich nicht für einen totalen Verzicht auf den Pkw aus, sondern nur gegen den privaten Pkw-Besitz, den er als einen irrationalen Drang zu konsumieren bezeichnete. Dieser Konsumimpetus würde nur die Aufwärtsspirale des Produzierens und Erwerbens vorantreiben und dabei der Umwelt erheblichen Schaden zufügen.<sup>55</sup> Ähnliche Äußerungen waren recht häufig ein Jahrzehnt zuvor zu hören, bis der private Individualverkehr die Vorstellungen einer kollektiven Motorisierung an den Rand drückte. Neu war allerdings das ökologische Argumentationsmuster. Dieses abschließende Unterkapitel zur gesellschaftlichen Bedeutung des Automobils widmet sich den Diskussionen über Ökologie und Umweltschutz

51 ANIC, Fond C.C. al P.C.R., Cancelarie, dosar nr. 105/1966, o. S.

52 L. Siegelbaum, *The Impact of Motorization on Soviet Society after 1945*, in: C. Kuhr-Korolev/D. Schlinkert, (Hrsg.): *Towards Mobility. Varieties of Automobility in East and West*, Hannover 2009, S. 21-30, hier S. 28 f.

53 H. Wolfgang, *Kommunismus ohne Wachstum? Sechs Interviews mit Freimut Duve und Briefe an ihn*, Reinbeck 1975, S. 156.

54 Ebenda, S. 139.

55 Harich, *Wachstum* (wie Anm. 53), S. 147f.

im Ostblock, die zeitverzögert zu denen im Westen in den siebziger Jahren zum Ausdruck kamen und die Wahrnehmung des Pkws veränderten.

Auf offizieller Seite gab es durchaus Bemühungen und vor allem verbale Engagements, den Umweltschutz im Sozialismus voran zu treiben, jedoch stammten die aufregendsten Gedanken aus dem Milieu der Dissidenten. Eine Reihe von kleinen Gruppen meldete sich aus dem Untergrund, die die sozialistische Regierungen anmahnten, mehr für den Schutz der Umwelt zu tun.<sup>56</sup> Von Anfang an aber muss angemerkt werden, dass das aufkommende Umweltbewusstsein sich hauptsächlich auf die Verpestung der Luft und die Verseuchung von Wasser und Boden durch die Großindustrie richtete.<sup>57</sup> Komplementär dazu verurteilten populäre Darstellungen der Gorbačev-Zeit die alltägliche Umweltverschmutzung durch den Durchschnittsbürger, allen voran den Touristen.<sup>58</sup> Das Auto und seine Emissionen spielten dabei nur eine Nebenrolle. Lediglich in der automobilen Presse finden sich hin und wieder auf das Auto bezogene Stellungnahmen zur Umweltpolitik. Aber zu keiner Zeit wurde das Auto als solches als Problem gesehen, sondern nur die Technik sollte stets verbessert werden.<sup>59</sup>

Eine Erklärung dafür bietet die Feststellung, dass die Ölkrise die Sowjetunion und ihre Satelliten nicht hart traf. Ganz im Gegenteil: Die reichen Gas- und Erdölreserven ermöglichten der UdSSR ein breites Investitionsprogramm umzusetzen, das den allgemeinen Lebensstandard anhob.<sup>60</sup> Auch die osteuropäischen Länder waren auf der sicheren Seite, denn sie wurden von der Sowjetunion mit billigeren Rohstoffen beliefert. Trotzdem hatten die Ölkrise und die Mobilmachung der Umweltaktivisten im Westen Auswirkungen auf der anderen Seite des Eisernen Vorhangs. Es führte dazu, dass einige wenige Intellektuelle sich über die durch das Automobil verursachte Umweltverschmutzung Gedanken machten. Als „wahre Marxisten“, wie sie sich gerne bezeichneten, strebten sie eine Lösung an, die der sozialistischen Dogmatik entsprach. Lange musste sie gar nicht suchen; sie rollten die etwas in Vergessenheit geratene Vorstellung einer kollektiven Nutzung von Pkws neu auf und verpassten ihr eine ökologische Pointe. Auch wenn die Kritik am individuellen Automobilbesitz keine Breitenwirkung erzielte und auch innerhalb der Umweltaktivisten eher marginal war, kamen dadurch viele der unterdrückten Spannungen zwischen den Autobesitzern und den anderen Verkehrsbeteiligten erneut zum Vorschein. Es geht hier weniger um die Aufdeckung eines diskursiven Knotenpunktes, sondern vielmehr darum zu verfolgen, wie bestimmte dominante diskursive Muster aus der sozialistischen Öffentlichkeiten verdrängt wurden, die dann regelrecht in den Untergrund rutschten, um von dort in einer getarnter Form wieder zum Vorschein zu treten.

56 J. M. Stewart (Hrsg.), *Soviet Environment: Problems, Policies and Politics*, Cambridge 1992; D. R. Weiner, *A Little Corner of Freedom. Russian Nature Protection from Stalin to Gorbachev*, Berkeley 1999, S. 402.

57 Ebenda, S. 355-440; K. Gestwa, *Technik als Kultur der Zukunft. Der Kult um die „Stalinistischen Großbauten des Kommunismus*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 30 (2004), S. 37-73, hier S. 72f.

58 Siehe z. B. die dritte Episode der populären sowjetischen Zeichentrickserie „Čeburaška“.

59 C. Vasilescu, *Poluarea între preocupare și realizări*, in: *Autoturism* (1973), 4, S. 5; D. Lazăr, *În câteva puncte din București poluarea produsă de automobile depășește limita admisă*, in: *Autoturism* (1975), 7, S. 11.

60 S. Kotkin, *Armageddon Averted. The Soviet Collapse, 1970-2000*, Oxford 2001, S. 15 f.

In Wolfgang Harich haben wir das Beispiel eines Dissidenten, der anhand der Entwicklung hin zum Privateigentum für Pkws einige Irrwege des real existierenden Sozialismus aufzeichnen wollte. Mit Hilfe einer Anekdote wollte er die Situation anschaulicher machen:

*Harich: ... In Leipzig lernte ich neulich auf einer Geburtstagsfeier ein junges Ehepaar kennen, das sich seit drei Tagen im stolzen Besitz eines ersten Pkw befand, eines Trabant, auf dessen Lieferung es drei Jahre hatte warten müssen. Als ich meine Bedenken gegen die zunehmende Motorisierung in den sozialistischen Ländern vortrug und dabei auf die Verpestung der Luft, das für ‚individualistische Privatfahrten‘ vergeudete Benzin, die wachsende Zahl der Verkehrsunfälle, den Lärm und das hässlicher werdende Leben in den Städten hinwies, wurden meine Gesprächspartner sehr ungehalten. Im Verlauf der Auseinandersetzung war ich taktisch so unklug, ihren Einwand, man könne der zunehmende Verkehrsdichte ja mit dem Bau neuer Autobahnen begegnen, u. a. mit dem Gegenargument zu entkräften, dass dies unserem Singvögelbestand weiteren Schaden zufügen würde. Kaum hatte ich dies über die Lippen gebracht, da sprang der Mann auf und schrie mich an: ‚Dann scheren Sie sich doch nach Albanien, Sie Idiot, und pflegen Sie dort die Singvögel!‘<sup>61</sup>*

Dabei unterstreicht er, dass gemessen an der ökologischen Krise, die allzu oft angeführten Nachteile des Sozialismus, sich als Vorzüge erweisen könnten. Dass in der DDR nur zwei Autotypen gebaut wurden und diese Marken nicht unnötig jedes Jahr aufgemotzt wurden, war in seiner Auffassung ein rationaler Umgang mit knappen Ressourcen. Das wollte er den Autobesitzern in der DDR klarmachen.<sup>62</sup>

## 6. Fazit

Im Streit mit dem Leipziger Trabant-Besitzer werden die Widersprüche sichtbar, die der Automobilität im Sozialismus konstitutiv waren. Allgemein passte Individualbesitz nicht in eine als kollektiv verstandene sozialistische Gesellschaft. Seine Duldung und später seine Befürwortung konnten nur mit einer Dehnung des ideologischen Gerüsts erreicht werden. Aber es ist schon längst bekannt, wie pragmatisch und wenig ideologisch die sozialistischen Länder in dieser Zeit regiert wurden. Und es ist besonders zu betonen, dass das sozialistische Lager ab den sechziger Jahren, im Vergleich zu der frühen Sowjetunion, sich immer weniger vom Rest der Welt abkoppeln und isolieren konnte. Die frühe Motorisierung im Westen wurde zunehmend als Maßstab für den Sozialismus genommen. Was dabei konkret herauskam, war eine merkwürdige Mischung von stalinistischem Privilegiensystem, kollektiver Nutzung und Privatbesitz. Dass in der Spätzeit die zuletzt aufgezählte Vorstellung die Oberhand gewann, bedeutet noch lange nicht, dass die an-

61 Harich, Kommunismus (wie Anm. 53), S. 142.

62 Ebenda, S. 147.

deren konkurrierenden Vorstellungen ganz verschwanden. So wie der Privatbesitz immer neue Formen der Privilegierung erfand, bewirkte er auch, dass die zuvor dominanten Diskurse zu den kollektiven Werten des Sozialismus sich in den Untergrund zurückzogen, um von dort erneut den Konsens des Privatbesitzes in Frage zu stellen.