

Jessica Lindner-Elsner

Automobilbau in der DDR

Titelbild: 29. Oktober 1971. Original Text von ADN, der DDR-Nachrichtenagentur: „Bezirk Erfurt: Zu den vorbildlichen sozialen Einrichtungen für die Werktätigen der VEB Baumwollspinnerei und Zwirnerei Leinefelde gehören neben einer Turnhalle, Klub- und Speiseräumen, einem modernen Lehrlingswohnheim auch eine Ladenstraße mit breitem Warenangebot und Dienstleistungseinrichtungen vor dem Werkseingang. Der Dank Leinefelder Textilarbeiter für die ständig verbesserten Arbeits- und Lebensbedingungen ist ihre Verpflichtung zu weiterhin plantreuer Produktion.“ Bundesarchiv, Bild 183-K1029-407, Hubert Link.

Jessica Lindner-Elsner, Dr., geboren 1990 in Eisenach. 2010 bis 2015 Studium der Geschichtswissenschaft und Politikwissenschaft in Erfurt, seit 2016 Doktorandin am ZZF Potsdam und der LMU, 2022 Promotion an der LMU zum Thema „Arbeitsverhältnisse und soziale Ungleichheiten im Automobilbau Ostdeutschlands – Das Automobilwerk Eisenach (AWE) seit den 1970er-Jahren. Seit 2022 Leiterin des Archiv der Stiftung Automobile Welt Eisenach und stellvertretende Museumsleiterin des Museums automobile welt eisenach (awe). Veröffentlichungen u.a. Von Wartburg zu Opel. Arbeit und Ungleichheit im Automobilwerk Eisenach 1970-1992, Göttingen 2023.

Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der Landeszentrale für politische Bildung Thüringen dar. Für inhaltliche Aussagen trägt der Autor die Verantwortung.

Landeszentrale für politische Bildung Thüringen
Regierungsstraße 73, 99084 Erfurt
www.lztthueringen.de
2. durchgesehene Auflage
2025

ISBN: 978-3-910740-62-4

Inhalt

Einführung	5
Anfänge der Automobilindustrie in Deutschland	9
Neuanfänge in der sowjetischen Besatzungszone	17
Die 1950er-Jahre in den Automobilzentren Eisenach und Zwickau	23
Betriebliche Organisationsstruktur	37
Arbeitsalltag in der Automobilindustrie	43
Die 1960er-Jahre	51
Gemeinschaftsprojekte	59
Soziale Einrichtungen und Fürsorgefunktion der Betriebe	61
Die 1970er-Jahre	65
Das Pkw-Programm der 1970er-Jahre in Eisenach und Zwickau	69
Die 1980er-Jahre	85
Das Motorenprojekt mit der Volkswagen AG	89
Friedliche Revolution und Transformation	95
Literatur	107

Einführung

Automobile aus der ehemaligen DDR oder den sozialistischen Ländern haben eine ambivalente Geschichte. Sie waren schon seit dem Ende der 1960er-Jahre technisch überholt und aus umweltpolitischer Sicht eine große Belastung. Dennoch besaßen die Neufahrzeuge für die Bevölkerung eine besondere Bedeutung. Sie waren zeitgenössisch sehr teuer und man konnte sie nur nach einer Wartezeit von 10 bis zu 15 Jahren erwerben. Zum 18. Geburtstag gehörte daher auch die Anmeldung zu einem PKW. Mit viel Glück kam das Fahrzeug dann zum 30. Geburtstag. Wegen dem hohen Bedarf musste man auch für Gebrauchtwagen häufig viel Geld, oftmals sogar mehr als den Neupreis zahlen. Darum waren Pkw mehr als ein Gebrauchsgegenstand, Fortbewegungsmittel oder Konsumgut. Sie wurden gehegt und gepflegt und die jährliche Laufleistung möglichst niedrig gehalten.

Mit der zunehmenden und flächendeckenderen Ausstattung der DDR-Haushalte mit eigenen Pkw gewannen die Reparaturwerkstätten sowie die Produktion und der Handel mit Ersatzteilen an Bedeutung. Der Bedarf konnte jedoch auch hier nie gedeckt werden, sodass Selbsthilfe gefragt war. Dabei waren die Pkw-Modelle so konzipiert, dass die Fahrzeugführer*innen die wichtigsten Reparatur- und Wartungsarbeiten selbst erledigen konnten. Der Besitz eines privaten Pkw bedeutete in der DDR vor allem auch Individualität und Freiheit, gemessen beispielsweise am reglementierten Freizeit- und Urlaubsangebot.

Auf dem stark begrenzten Markt der DDR gab es für Privatpersonen in erster Linie Fahrzeuge, die in der DDR oder in den sozialistischen Ländern produziert wurden. Allen voran wurde das Straßenbild durch die Marken Wartburg aus dem Westthüringischen Eisenach und Trabant aus dem Sächsischen Zwickau geprägt. Andere Hersteller für Personenkraftwagen existierten auf dem Markt der zentral geleiteten DDR-Planwirtschaft nicht. Beide Fahrzeugmarken mit ihren Modellen

blieben der DDR bis zu ihrem Ende erhalten. Dabei sollte die Trabant-Produktion vor allem den Bedarf im Inland decken, da der Wartburg sich besser im Ausland verkaufen ließ und zudem Bedarfe für „Sonderbedarfsträger“, wie Polizei, Partei oder Betriebsleitungen erfüllt werden mussten.

Eisenach und Zwickau waren als Produktionsstandorte für Pkw schon vor der Gründung der DDR etabliert, unterlagen jedoch wie andere Betriebe und Industriezweige einer Umstrukturierung nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges.

Die Automobilindustrie im Osten wie im Westen war nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges zunächst geprägt durch Demontagen von Betriebsteilen und Maschinen bis hin zur kompletten Liquidierung ganzer Fabriken, vor allem im Osten. Der Grund hierfür waren die Beschlüsse der alliierten Siegermächte auf der Konferenz von Potsdam im Juli und August 1945. Dort legten die Siegermächte die Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung Deutschlands fest. Die Bestimmungen enthielten unter anderem die Demilitarisierung, Denazifizierung, Dezentralisierung und Demokratisierung auf deutschem Boden. Aufgrund dieser Beschlüsse, die eben auch den Umgang mit Rüstungsbetrieben beinhalteten, durften manche Betriebe nach dem Zweiten Weltkrieg nicht wieder aktiviert, also geöffnet werden. Dies betraf Produktionsstandorte im Westen wie im Osten. Doch im Osten und der späteren DDR konnte sich die Industrie insgesamt langsamer entwickeln als in der Bundesrepublik. Der Grund hierfür waren vor allem die hohen Reparationsleistungen, die von der DDR bis 1953 in Form von Demontagen, Warenlieferungen, Barzahlungen und anderer Leistungen an die sowjetische Besatzungsmacht entrichtet werden mussten. Durch die Einteilung in Zonen wurde auch das bis 1945 etablierte Netz von Zulieferbetrieben geschwächt und nicht zuletzt durch die Gründung zweier deutscher Staaten hatten Industriebetriebe sich auf ein vollkommen neues Marktumfeld einzustellen. Kriegsbedingt veränderte sich die demografische Struktur Deutschlands einerseits, andererseits wurde mit und nach

dem Ende des Zweiten Weltkrieges Flucht, Vertreibung und Zwangsum- und Aussiedlung in Gang gesetzt. Zudem waren immer noch viele Menschen im Exil oder in Gefangenschaft. Den Industriebetrieben blieb angesichts dieses Umstandes, zu dem sich Kriegsschäden, Mangel an Material und Energie gesellten, wenn überhaupt nur die Produktion von Notgütern. Von der kompletten Demontage war im Übrigen die gesamte Kraftfahrzeugindustrie im Osten betroffen – mit einer Ausnahme: BMW in Eisenach.

Im Osten Deutschlands, vor allem in den heutigen Freistaaten Sachsen und Thüringen, waren bis in die 1940er-Jahre Hersteller wie DKW, BMW, Horch, Wanderer oder Audi beheimatet. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und nach der Gründung zweier deutscher Staaten, blieben in der jungen DDR zunächst nur drei PKW-Herstellungswerke erhalten – BMW in Eisenach sowie Audi und Horch in Zwickau. Im direkten Ost-Westvergleich wurde der daraus resultierende Rückstand schon 1949 deutlich: Im Westen wurden schon 155.000 und im Osten nur knapp 9.000 Pkw produziert. Auch wenn die Produktionszahlen im Osten stiegen, blieben sie immer unter den Produktionsmengen in westlichen Ländern. Die Automobilindustrie in der DDR war insgesamt leistungsschwach und technologisch rückständig, im Vergleich mit Westdeutschland aber auch mit anderen Branchen in der DDR. Hinzu kam, dass der Automobilbau, im Gegensatz zu anderen Industriezweigen, einen geringeren Stellenwert besaß und darum auch finanziell schlechter ausgestattet war als beispielsweise der Chemiesektor. Davon unberührt waren beispielsweise das Motorenwerk in Nordhausen oder der Lkw-Hersteller in Ludwigsfelde – dank hoher Exportaufträge erhielten diese konstant höhere Investitionsmittel als die Pkw-Hersteller in Eisenach und Zwickau.

Nach dem Ende der DDR und dem damit einhergehenden Ende der beiden Pkw-Modelle aus Thüringen und Sachsen, wurden diese recht bald zur Basis von Nostalgie, die bis heute ungebrochen scheint. Auf Oldtimertreffen findet man in

großer Zahl Wartburg und Trabant wieder. Seit dem Jahr 2000 findet in Eisenach jährlich das sogenannte „Heimweh“ Treffen statt, auf dem bis zu 500 Fahrzeuge der Marke Wartburg in ihre „Heimat“ nach Eisenach zurückkehren. Ein ähnliches Treffen fand auch bis 2022 in Zwickau statt. Dort veranstaltete das August-Horch Museum mit anderen Organisatoren das sogenannte „Internationale Trabantfahrertreffen“ (ITT), das einst größte Treffen in Europa mit bis zu 800 Teilnehmerfahrzeugen. Dass mit diesen „Ostfahrzeugen“ nicht nur subjektive Erinnerungen, sondern auch Lebensgeschichten verbunden sind, beweisen die Teilnehmerzahlen an solchen Treffen sowie die Zahl der zugelassenen Wartburg und Trabant, die in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt zählte im Januar 2023 insgesamt 8.861 zugelassene Wartburg und 40.138 Trabant.

Doch mit den Fahrzeugen untrennbar verbunden sind auch die Geschichten von Rückständigkeit, Produktionsbehinderungen und persönlichen Rückschlägen, die während der Produktion der beiden Pkw-Modelle stets den Arbeitsalltag prägte und zur Belastung nicht weniger Betriebsangehöriger wurde. Spätestens in den 1970er-Jahren waren die DDR-Pkw Modelle optisch und technisch überholt und hätten zwangsläufig modernisiert werden müssen. Ideen, Konzepte und Prototypen gab es in Eisenach und Zwickau einige. Doch es scheiterte an dem politischen Willen und der wirtschaftlichen Ausrichtung notwendige Investitionen durchzusetzen.

Die Rückständigkeit wurde nicht erst 1991 angesichts der nun präsenten, finanziell erschwinglichen westdeutschen Konkurrenzmodelle, wie VW Golf oder Opel Astra, ersichtlich und trug dazu bei, dass beide Automobilwerke im April 1991 die Produktion einstellen mussten. In beiden Betrieben wurden damit Tausende arbeitslos.

Anfänge der Automobilindustrie in Deutschland

Der Automobilbau in Deutschland hat eine über 125-jährige Tradition. Carl Benz (1885) und Gottlieb Daimler (1886) produzierten im Deutschen Reich die ersten motorgetriebenen, kutschenähnlichen und selbstfahrenden Wagen. Im Jahr 1907 existierten im Deutschen Reich schon über 50 Automobilfabriken, die in kleinen Betrieben manufakturähnlich Fahrzeuge in Kleinserien herstellten. Sie waren jedoch teuer und konnten deswegen nur von wohlhabenden Personen, Organisationen, Behörden oder Fabriken erworben werden. Zu einer kleinstaatensübergreifenden Etablierung einer Automobilindustrie kam es jedoch erst zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Im Jahr 1909 produzierten die nunmehr schon 121 Automobilfabriken knapp 6.700 Fahrzeuge. Diese Entwicklung wurde mit dem Ersten Weltkrieg und den anschließenden Wirtschaftskrisen ausgebremst. Viele Standorte konnten den Anforderungen nicht standhalten. Eine Massenproduktion und die damit einhergehende Massenmobilisierung konnte erst in den 1920er-Jahren mit der punktuellen Einführung der Fließbandfertigung beginnen.

Im thüringischen Eisenach legte Heinrich Ehrhardt (1840-1928) – Erfinder und Großindustrieller – Ende des 19. Jahrhunderts den Grundstein für die Entstehung der Fahrzeugfabrik Eisenach. Die Stadt war in dieser Zeit eine Residenzstadt mit etwa 27.000 Einwohnern im Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach und nicht zuletzt durch die zentrale Lage im Deutschen Reich und die Anbindung an zwei Eisenbahnlinien ein geeigneter Ort für industrielle Produktion. In der neuen Fabrik in Eisenach begann die Produktion 1897 zunächst mit der Herstellung von Fahrrädern (Wartburg-Rad) und militärischen Munitions- beziehungsweise Transportwagen sowie Kanonentteilen. Ab 1898 wurden in Eisenach erste Automobile mit dem Namen „Wartburg-

Motorenwagen“ produziert. Damit war die Fabrik, nach Daimler und Benz, das dritte Unternehmen im Deutschen Reich, welches in die Automobilbauproduktion einstieg und anfängliche wirtschaftliche Schwierigkeiten überlebte. Nach dem im Jahr 1904 der Firmengründer und dessen Sohn aus dem Unternehmen in Eisenach ausschieden und neue erfahrene Konstrukteure angeworben wurden, verließen nun Fahrzeuge unter dem Namen „Dixi“ die Werkstore in Eisenach. Der Standort konnte sich weiter etablieren und generierte sogar Exportaufträge nach Südamerika.

Mit dem Ersten Weltkrieg mussten die Automobilproduzenten ihre zivile Pkw-Produktion größtenteils einstellen und Rüstungsmittel herstellen. Das Ende des Ersten Weltkrieges hatte auch Auswirkungen auf die Automobilbauindustrie in Deutschland. Durch die Ausrichtung der Wirtschaft auf die Rüstungsproduktion waren die Entwicklungen im Pkw-Bau auf dem Vorkriegsniveau geblieben und die Produktionsmethoden im internationalen Vergleich nunmehr rückständig. Hinzu kamen Rohstoffengpässe sowie ein geschrumpfter Absatzmarkt.

Dennoch nahm die Fahrzeugfabrik Eisenach schnell die Automobilproduktion wieder auf. Unter einem neuen Firmenlogo und mit deutlich weniger Personal (1.781 Beschäftigte) wurden jedoch nur Vorkriegsmodelle hergestellt. An die erfolgreiche Vorkriegszeit konnte nicht angeknüpft werden. Streiks unter den Arbeitern, Materialbeschaffungsprobleme und die zunehmende Inflation bedingten die Suche nach einem Kapitalgeber, der 1921 in der Gothaer Wagonfabrik gefunden wurde. Durch die Fusion änderte sich nicht nur die Eisenacher Firmenbezeichnung, der Standort verlor nun auch seine Eigenständigkeit. Unter dem Namen „Fahrzeugfabrik Eisenach - Zweigniederlassung der Gothaer Waggonfabrik AG“ wurden aber weiterhin Dixi-Automobile produziert.

Die Fusion der beiden Firmen äußerte sich zunächst in steigenden Verkaufszahlen und qualitativen Neuentwicklungen. Neben dem Kleinwagen Dixi setzte die Unternehmensführung

– wie auch die anderen Automobilhersteller in Deutschland – verstärkt auf den Bau von Luxuswagen, die aber aufgrund der sich bald einstellenden Rezession kaum mehr Käufer*innen fanden. Als ab 1927 die Lizenzproduktion des englischen Kleinwagens „Austin-Seven“ als „Dixi 3/15“ ein wirtschaftlicher Erfolg wurde, wurde die Produktion anderer Modelle eingestellt. Für die Produktionsumstellung auf den Kleinwagen wurde nun in Eisenach die moderne Fließbandproduktion etablierte. Der wirtschaftliche Erfolg hielt jedoch aufgrund der beginnenden Weltwirtschaftskrise nicht lange an, und die Produktion musste heruntergefahren werden. Obwohl sich die Eisenacher Fabrik als einziger Automobilbaustandort in Thüringen am Markt halten konnte verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage des Fusionspartners in Gotha. Die Suche nach einem neuen Investitionspartner mündet letztlich in den Bayerischen Motorenwerken, die die Fahrzeugfabrik in Eisenach 1928 erwarben. Neben den Produktionsstätten gingen mit dem Kauf neben Schulden, auch sämtliche Lizenzen, Patente und Schutzrechte, Zeichnungen und Konstruktionen an BMW über. Damit gelang der bayerischen Firma der Einstieg in die Automobilbauproduktion, die seit Mitte der 1920er-Jahre bestrebt war, die eigene Produktionspalette um den Automobilbau zu erweitern. Mit dem Erwerb eines etablierten Standortes – und dessen rund 1.800 Betriebsangehörigen - konnte BMW sofort in die serienmäßige Produktion von Pkw einsteigen. Die Auftragsbücher der Eisenacher Fahrzeugfabrik waren voll und so produzierten die Münchner den Dixi mit kleinen Veränderungen weiter. Ab 1929 verließ dann der erste Dixi mit neuem blauweißem Firmenzeichen und neuem Namen das Eisenacher Werk.

Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten änderte sich schrittweise die Auftragslage der Münchner Firma, die seit 1933 in Eisenach auch eigenentwickelte Fahrzeuge produzierte. Ab 1934 wurden in der Eisenacher Fabrik im Zuge der Aufrüstungsbestrebungen auch Flugmotoren hergestellt, instandgesetzt und geprüft. Am Stadtrand von Eisenach entstand 1937 das BMW-Flugmotorenwerk „Dürerhof“.

Die zivile Pkw-Produktion wurde in Eisenach ab 1940 schrittweise zugunsten der Rüstungsproduktion eingestellt. Das Werksgelände in der Stadt wurde, trotz der beengten Lage, in mehreren Etappen erweitert, die bestehenden Hallen saniert und umgebaut. Durch zwei Bombardements im September 1944 wurde die Fahrzeugfabrik zu knapp 65 Prozent zerstört, das Flugmotorenwerk blieb nahezu unversehrt.

Der sächsische Automobilproduktionsstandort Zwickau, an dem seit 1958 das zweite DDR-Pkw-Modell namens Trabant produziert wurde, wurde durch den Ingenieur und Unternehmer August Horch begründet. Horch, der seit dem Jahr 1896 technischer Leiter bei Benz war, produzierte seit 1900 sein „Modell 1“ zunächst in Köln. Aus finanzieller Not heraus und auf der Suche nach Kapitalgebern kam er 1902 nach Plauen bzw. Reichenbach und dann nach Zwickau, wo er ab 1904 die Automobile der Marke „Horch“ herstellen ließ. Das Unternehmen reihte sich damit in die sächsische Automobilbaubranche, etwa die Wanderer AG oder die DKW-Motorenwerke, ein. Die Stadt Zwickau hatte im Jahr 1900 etwa 55.000 Einwohner*innen und war ein industrielles Zentrum. Durch den Kohleabbau, ansässige Textil- und Papierfabriken, Glühlampenproduktion, Metallindustrie sowie die Wagen- und Waggonfabrik hatte die Region einen gut ausgebildeten Arbeiter- und Techniker*innenstamm. Im ersten Jahr verließen bei Horch immerhin schon 21 Wagen die Werkstore, zwei Jahre später waren es 75 Stück. Trotz steigender Produktionszahlen überwarfen sich 1909 August Horch und der Firmenvorstand, in dessen Folge Horch aus dem Unternehmen ausschied. In den Horchwerken in Zwickau wurde unterdessen weiter produziert. August Horch gründete mit finanzieller Unterstützung und alten Mitarbeitern in unmittelbarer Umgebung zu den Horchwerken die „August Horch Automobilwerke Zwickau GmbH“. Kein halbes Jahr später und nach einem kurzen Rechtsstreit musste Horch einen neuen Namen für sein Unternehmen wählen. Aus der „August Horch Automobilwerke GmbH“ wurde unter Verwendung des

lateinischen Wortes für „Hören“ die „Audi Automobilwerk GmbH“. Schon 1910, also gerade ein Jahr nach dem August Horch das neue Unternehmen gegründet hatte, wurde der erste Audi mit der Typenbezeichnung A gefertigt.

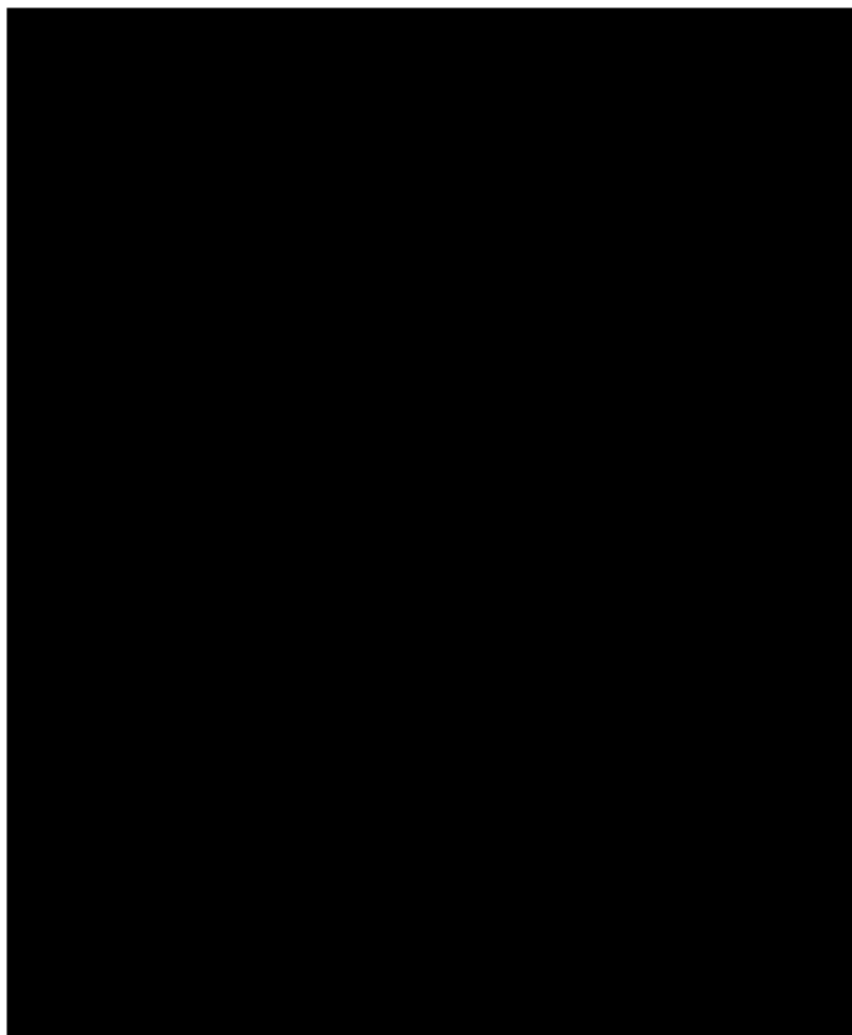
Die weitere Entwicklung des Automobilbaustandortes Zwickau war von nun an durch die beiden Firmen Horch und Audi gekennzeichnet.

Auch in Zwickau wurde kriegsbedingt bei Audi und Horch die zivile Automobilproduktion zugunsten von Heeresgeräten und Lastkraftwagen eingestellt. Noch während des Krieges, im Februar 1918, wurde der Firmenname in „Horchwerke AG“ geändert, womit der Vorname des Gründers August Horch verschwand. Die Horchwerke konnten die Umstellung nach dem Krieg zunächst gut verkraften und den Umsatz sogar steigern.

Nach dem Ersten Weltkrieg konnte kein deutscher Automobilbauer an die erfolgreichen Zeiten anknüpfen. Die deutschen Automobilbauer produzierten nun große, luxuriöse Automobile. Die Fahrzeuge der Firma Horch mit dem Markenzeichen einer geflügelten Weltkugel wurden bis zum Ende der 1920er-Jahren der Marktführer von luxuriösen Automobilen. Die Horchwerke AG behielt diese Monopolstellung bis in den Zweiten Weltkrieg hinein. Trotz der guten Ausgangslage gingen die wirtschaftlichen Rezensionen auch in Zwickau nicht spurlos vorüber, sodass eine finanzielle Unterstützung von Seiten der sächsischen Staatsbank notwendig wurde. Große, schwere und dementsprechend kostenintensive Fahrzeuge waren immer schwerer abzusetzen.

Audi konnte an seine anfänglichen Erfolge nach dem Ende des Ersten Weltkrieges nicht mehr anknüpfen. Die Fahrzeuge mit der großen «1» als Markenzeichen wurden 1929 von DKW übernommen und mit der Verabschiedung von großen Wagen ein Rettungsversuch unternommen. Ähnliche Probleme hatten auch andere Fahrzeughersteller in Sachsen, wie eben Horch und auch Wanderer. Dies veranlasste den Freistaat Sachsen dazu, eine Fusion der Herstellerwerke anzustreben.

Im Jahr 1932 firmierten darum die vier Marken Horch und Audi mit dem Chemnitzer Automobilhersteller Wanderer und den Zschopauer Motorenwerken (DKW) zur Auto Union.



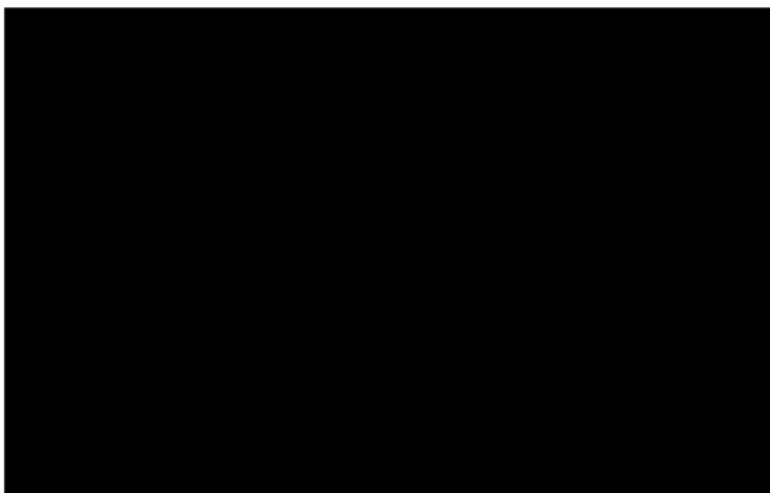
Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

Prospekt Auto Union, ohne Datum.

Neben Opel war damit das zweitgrößte Automobilunternehmen Deutschlands entstanden. Bis heute stehen die vier Ringe der Marke Audi für die darin vereinten Automobilfirmen.

Das Herz der Auto Union war in den 1930er-Jahren DKW. Dort wurden die meisten Fahrzeuge hergestellt. Die Fronten und Fahrgestelle fertigte man bei Audi, um das Werk und die Arbeiter auszulasten. Durch die Förderung der Massenmobilisierung seit 1933 durch die Nationalsozialistische Regierung profitierten auch die Auto Union und wuchs in den 1930er-Jahren zum zweitgrößten Automobilunternehmen Deutschlands heran. Der Grund hierfür lag im unterschiedlichen Produktionsprogramm vom Kleinwagen bei DKW, Mittelklassewagen von Audi und Wanderer sowie dem Luxusprogramm bei Horch.

Der Zweite Weltkrieg beendete auch für die Auto Union die zivile Pkw-Produktion. Schon in Vorbereitung auf den Krieg wurde die Auto Union mit ihren Firmen zu einem Rüstungsunternehmen umstrukturiert. Horch wurde dabei zum Zentrum bestimmt, in dem nicht nur Mannschafts- oder



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

Prospekt Audi, 1930.

Kübelwagen für das Heer hergestellt wurden, sondern auch Komponenten für die Luftwaffe sowie Torpedos. 1940 verließen die letzten zivilen Serienfahrzeuge die Auto Union. DKW fertigte für die Wehrmacht Krafträder, Audi produzierte Motorenteile und Flakgeschütze.

Wie auch in Eisenach war der Arbeitskräftebedarf in Zwickau nur mit Frauen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen zu decken. Im Jahr 1944 wurde darum bei den Horch Werken ein Außenlager des KZ-Flossenbürg errichtet, in dem etwa 1.000 Häftlinge untergebracht waren. Als Rüstungsbetriebe wurden die Produktionshallen der Auto Union auch Ziel von alliierten Luftangriffen. Bis zum Ende des Krieges wurden etwa die Hälfte der Werkshallen zerstört.

Neuanfänge in der sowjetischen Besatzungszone

Eisenach

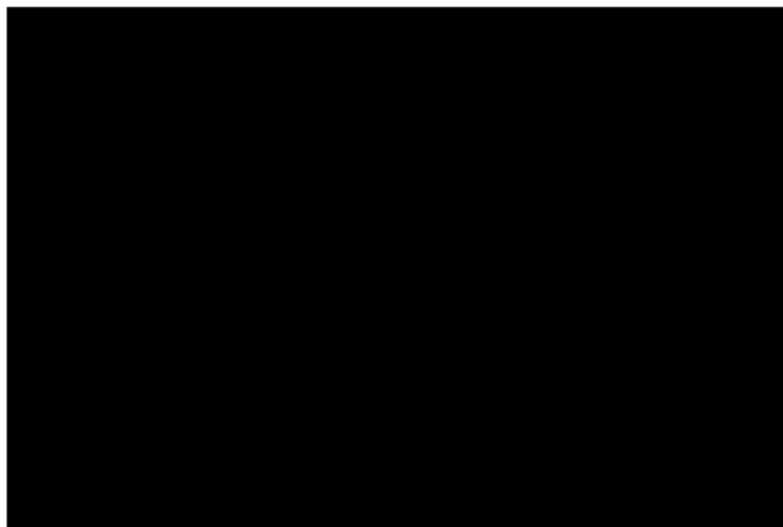
Am 6. April 1945 wurde Eisenach durch amerikanische Truppen befreit. Unter deren strenger Kontrolle wurden im BMW-Stadtwerk Hilfsgüter, wie Zuganker hergestellt, die für die Reparatur beschädigter Brücken benötigt wurden. Hinzu kamen Töpfe, Schüsseln und Handwagen. Am 2. Juli 1945 übernahm die Sowjetische Militäradministration Thüringen (SMATH) und die amerikanischen Truppen verließen die Stadt. In den Sommermonaten 1945 waren 500 ehemalige Beschäftigte in der Fahrzeugfabrik mit Aufräum- und Rekonstruktionsmaßnahmen beauftragt wurden, um die Basis für eine Wiederaufnahme der Produktion zu schaffen. Im November 1945 begann mit Erlaubnis der Sowjetischen Militäradministration Deutschlands (SMAD) die Nachkriegsproduktion von Vorkriegsmodellen (Pkw BMW 321 und Motorrad BMW R35) mit circa 500 Beschäftigten in Eisenach. Immernoch wurden 30 Prozent als Reparationsleistungen in die Sowjetunion geliefert. Das Werk wurde enteignet und ab 1946 in die sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) Maschinenbau „Awtowelo“ eingegliedert. Dies geschah im Zusammenhang mit wirtschaftspolitischen Maßnahmen der sowjetischen Besatzer, die unter anderem die Verstaatlichung der Großindustrien forcierten, um damit die Reparationsleistungen zu sichern. Großbetriebe sollten wie das Automobilwerk, als Teilbetriebe in die sowjetischen Aktiengesellschaften eingegliedert und umgewandelt werden. Die Bayerischen Motorenwerke verloren damit ihre gesamten Anteile, der Produktionsstandort Eisenach wurde dadurch jedoch vor einer geplanten vollständigen Demontage bewahrt.

Im Zuge des Eigentümerwechsels wurden neue Produktionshallen geschaffen, um die Pkw- und Motorradproduktion zu steigern, vor allem als Reparationsleistung in die Sowjet-

union, aber auch in Länder westlich der Zonengrenze, zum Beispiel die Niederlande oder Belgien. Zum Jahresende 1946 zählte das Eisenacher Werk schon etwa 1.800 Beschäftigte.

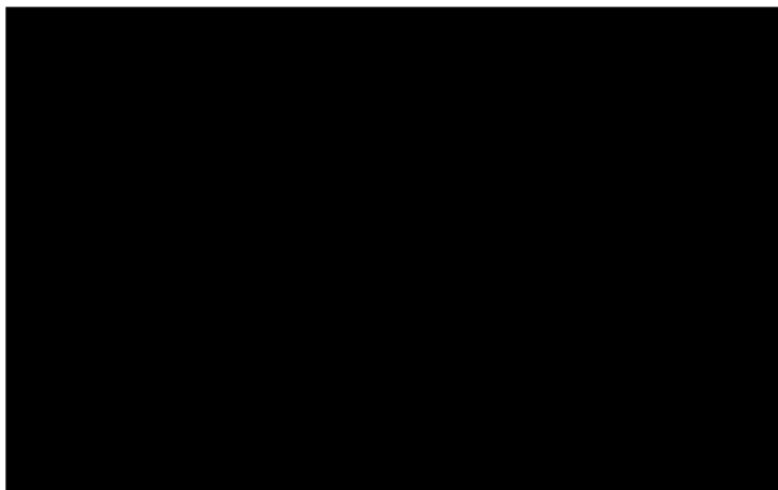
Zwickau

Die Stadt Zwickau wurde am 17. April 1945 – also elf Tage später als Eisenach – von den amerikanischen Truppen befreit. Bis zum Abzug der Truppen Ende Juni diente das Horch Werk als Lager für deutsche Kriegsgefangene. Die Audi- und Horchwerke in Zwickau wurden als Rüstungsbetriebe klassifiziert. Darum begann unter russischer Administration schon im August 1945 die Demontage des gesamten Betriebes, der als Reparationsleistung binnen weniger Monate in die Sowjetunion gebracht werden sollte. Alle Betriebsangehörigen mussten dabei helfen. Im April 1946 war die Demontage beendet. Unter der Verwaltung der sowjetischen Besatzungsmacht durfte neben einem sogenannten Füllprogramm, in dem beispielsweise Schränke, Sackkarren oder Puppen-



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

DKW F8, Modell 1939.



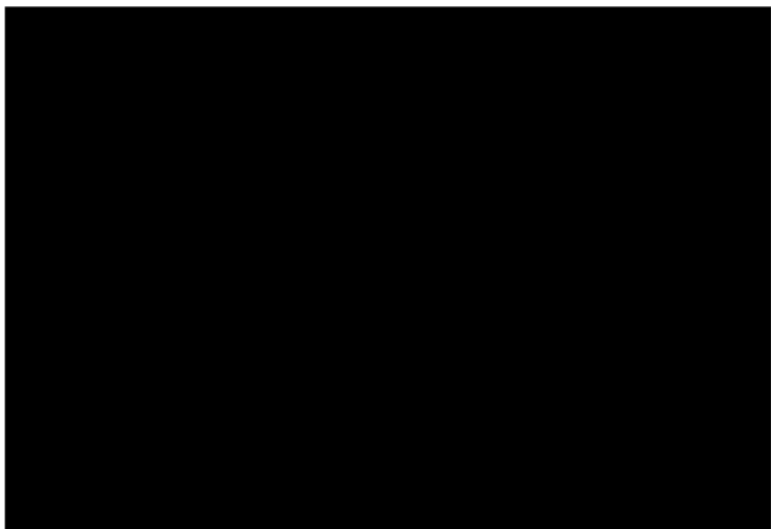
Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

F8-1, Nachkriegsmodell, ohne Datum.

wagen hergestellt werden durften, auch die Autoreparatur wieder aufgenommen werden. Bei Audi wurden Ersatzteile für DKW hergestellt sowie Reparaturtätigkeiten aufgenommen.

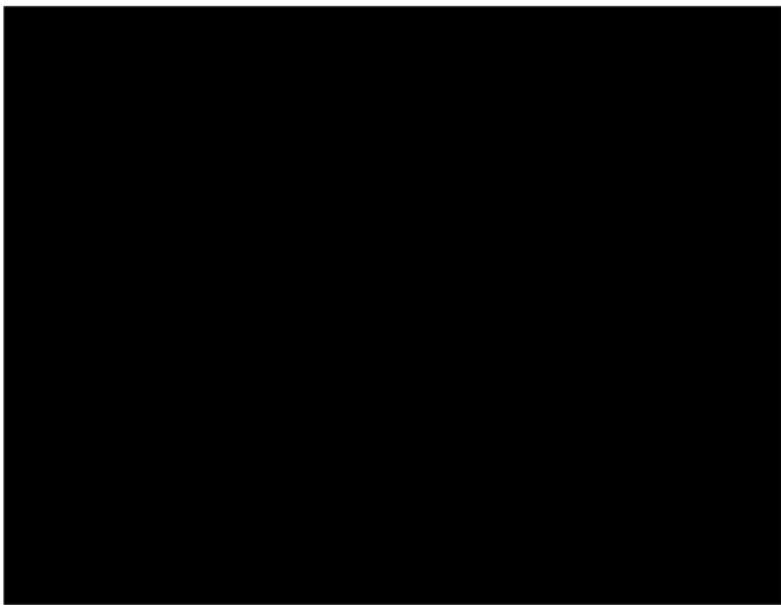
Aufgrund der Vergangenheit als Rüstungsunternehmen erfolgte nach der Demontage die Enteignung beider Firmen auf Grundlage der SMAD-Befehle Nummer 124 und 126 vom Oktober 1945, die im Juni 1946 wirksam wurden. Ab 1947 montierte man bei Audi das DKW F 8 Pkw-Vorkriegsmodell, welches schon zur Frühjahrsmesse 1948 in Leipzig präsentiert wurde.

Für die Produktion von Fahrzeugen mussten einige Schwierigkeiten gemeistert werden. Nicht nur der Materialmangel war allorts ein Problem, sondern auch das Zuliefernetz. Viele Betriebe lagen nun auf westlichem Gebiet und standen langfristig nicht mehr zur Verfügung. Für den DKW-Wagen kamen die Motoren nun aus dem VEB Motorenwerk Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) und die Karosserien aus dem Karosseriewerk Dresden (KWD). Ebenfalls zur Leipziger Frühjahrsmesse 1948 wurde auch erstmalig der DKW F 9 vorgestellt, der eigentlich schon 1940 in die Serienfertigung



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

IFA F9, ohne Datum.



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

Traktor Pionier, ohne Datum.

gehen sollte. Ohne großen Zeit- und Planungsaufwand war deshalb die Produktion dieses neuen Fahrzeuges möglich. Er verfügte über einen Dreizylinder-Zweitaktmotor und einer im Horchwerk gefertigten Blechkarosserie. Die Serienproduktion begann 1950, erreichte aber keine 2.000 Wagen bis 1953.

Im Horchwerk wurden seit Mitte 1946 Lkws und zeitweise auch Traktoren auf Anordnung der und für die SMAD hergestellt. Dazu zählte der LKW mit dem Namen H3 bzw. H3A und der Traktor „Pionier“. Die Produktion beider Fahrzeugtypen wurde kurze Zeit später nach Werdau (Lkw) und Nordhausen (Traktoren) verlagert und bildete nur eine kurze Episode.

Die Fahrzeugproduktion in der sowjetischen Besatzungszone und späteren DDR wurde in den Jahren seit 1946 und 1948/1949 grundlegend umstrukturiert. Im Juli 1946 wurde die „Industrieverwaltung (IV) 19 Fahrzeugbau“, kurz IFA, mit Sitz in Chemnitz gegründet. Zwei weitere Industrieverwaltungen Fahrzeugbau in Sachsen (Dresden und Leipzig) wurden 1947 in die Industrieverwaltung 19 integriert. Darin enthalten waren nun alle Betriebe in Sachsen, die etwas mit der Produktion von Fahrzeugen zu tun hatten. Der Zusammenschluss erfolgte auf Befehl der SMAD, womit die Kontrolle und Entwicklung der Fahrzeugwerke gesichert werden sollten – zunächst für die Besatzungsmacht und später für die Landesregierungen bzw. DDR. Im Juli 1948 wurde die Industrieverwaltung 19 als „IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke“ auf das gesamte Gebiet der sowjetischen Besatzungszone ausgedehnt. Ende der 1940er-Jahre wurde die „Vereinigungen Volkseigener Betriebe“ (VVB) gegründet, durch die die Fahrzeugherstellung weiter zentralisiert werden sollte. Ihr gehörten etwa 50 Betriebe an, darunter nicht nur Automobilhersteller, sondern auch Firmen der Fahrradindustrie oder des Krafträderbaus. Beide Vereinigungen wurden 1951 bzw. 1953 aufgelöst und 1958 durch die Neugründung der VVB Automobilbau ersetzt. Damit wurden die einzelnen Industrieministerien aufgelöst und neu strukturiert. Die VVB Automobilbau erhielt seinen Sitz in Karl-Marx-Stadt

(Chemnitz) und wurde erst 1978 im Zuge der Kombinatbildung aufgelöst. Bis dahin war die VVB Mittler zwischen den Betrieben und dem Ministerium für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau (seit 1965).

Das einst größte Automobilunternehmen im Osten Deutschlands – die Auto Union – wurde zum 17. August 1948 aus dem Handelsregister gelöscht und damit die privatwirtschaftliche und eigenständige Pkw-Herstellung in Sachsen beendet. Bereits zwei Jahre zuvor wurde mit Zustimmung der Auto Union AG ein Zentralbüro für die Filialen der Auto Union in Ingolstadt gegründet. So sollten Forderungen des Unternehmens auch in den westlichen Besatzungszonen durchgesetzt werden können. Später wurde Ingolstadt Sitz der neuen Auto Union GmbH, die mit der alten Auto Union AG nicht mehr verbunden war.

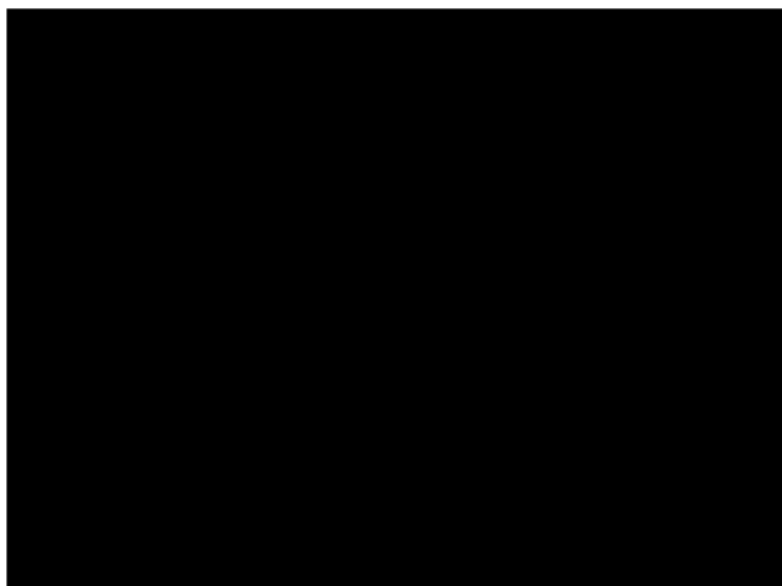
Mit der Gründung der DDR 1949 und der in Thüringen und Sachsen begonnenen Pkw-Fertigung musste das Zulieferproblem gelöst werden. Für die Betriebe lagen nahezu zwei drittel aller ehemaligen Kooperationspartner in der Bundesrepublik. Weder Liefer- noch Lizenzverträge kamen zustande, weswegen nun Teile sowie die Maschinen der für die Herstellung der benötigten Teile selbst gefertigt werden mussten. Das Hauptaugenmerk des Fahrzeugverbandes lag in der Entwicklung einer ostdeutschen Zulieferindustrie, Auf dieser Grundlage konnte sich die Automobilindustrie in Ostdeutschland überhaupt erst reaktivieren und in den 1950er-Jahren festigen.

Die 1950er-Jahre in den Automobilzentren Eisenach und Zwickau

Das erste Nachkriegsjahrzehnt war auf beiden Seiten der innerdeutschen Grenze durch ein hohes Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Die Wachstumsrate des produzierten Nationaleinkommens in der DDR wuchs zwischen 1950 und 1960 um das zweikommafünffache. Spätestens ab Mitte der 1950er-Jahre ließ das Wachstumstempo nach. Die Automobilindustrie in der frühen DDR war durch den Einfluss der sowjetischen Besatzungsmacht geprägt, die sich in einer langsameren Entwicklung der Industrie als in der Bundesrepublik bemerkbar machte. Hinzu kam die Einführung der Planwirtschaft. Seit 1948 arbeiteten die Betriebe östlich der Zonengrenze nach Jahresplänen – erst nach Zweijahresplänen und ab 1951 auch nach Fünfjahresplänen. Das planwirtschaftliche System bildete bis zum Ende der DDR den Kern der Staatsordnung und den Rahmen für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der DDR und verursachte Phasen von Ausbau und Stagnation, die auch die Entwicklung der Automobilbaustandorte prägten. Die Etablierung des Wirtschaftssystems unter sowjetischer Herrschaft begünstigte den bevorzugten Aufbau der Schwerindustrie zugunsten von Reparationsleistungen. Damit wurden andere Wirtschaftsbereiche vernachlässigt. Die mangelnde Produktivität führte zu einem langsamen Wirtschaftswachstum.

Eisenach

Die Serienproduktion der ersten deutschen Nachkriegsentwicklung, des BMW 340, startete am 7. Oktober 1949. Im Produktionszeitraum dieses Modells wurden über 21.000 Stück gefertigt, wovon nur die wenigsten in Privatbesitz übergingen. Immer noch wurden 30 Prozent als Reparationsleistungen in die Sowjetunion geliefert.



Stiftung Automobile Welt Eisenach

BMW 340, ohne Datum.

Bis 1951 konnte die Bausubstanz des Automobilwerks zu gut 90 Prozent gegenüber der Vorkriegszeit wiederhergestellt werden. Das Werksgelände wurde durch den Aufbau neuer Produktionshallen erweitert. Die produzierten Pkw- und Motorradmodelle wurden unterdessen immer noch mit dem Firmenzeichen von BMW versehen, obwohl die beiden Betriebe seit dem Kriegsende durch sowjetische Beschlagnahmung getrennt von ihrem Stammsitz München waren. Im selben Jahr wurde in Eisenach ein überarbeiteter BMW 340, der BMW 340-2, vorgestellt.

Der Firmenname änderte sich erst ein Jahr später, nachdem der Bayerische Mutterkonzern einen Prozess gegen den Generalimporteur des Eisenacher Werks in der Bundesrepublik mit einem Vergleich für sich entschied. In Eisenach durften die BMW Vorkriegsmodelle zwar weiterhin produziert werden, aber nicht mehr unter dem bekannten blau-weißen Firmenzeichen. Deshalb und aufgrund der Überführung des

Automobilwerks in das Volkseigentum der DDR änderte sich das Firmenlogo in die rot weißen Landesfarben Thüringens und der Name in „VEB IFA Automobilfabrik Eisenach (EMW)“. Bis 1952 wurden in der Fahrzeugfabrik rund 28.000 Automobile und über 40.000 Motorräder hergestellt.

1953 wurde außerhalb Eisenachs in der zuständigen Hauptverwaltung ein Rationalisierungsprogramm beschlossen, mit dem Ziel, ein Auto für die DDR-Bevölkerung herzustellen. Sicherlich lagen Gründe für diesen Beschluss auch in den Wirren des Jahres 1953, die ihren Höhepunkt am 17. Juni im Volksaufstand fanden. In Eisenach sollte kein BMW-Nachfolger mehr gebaut werden, sondern der bisher in Zwickau produzierte F 9, ein Wagen der unteren Mittelklasse. Bis 1955 wurden vom EMW in Eisenach noch der 340-2 in geringen Stückzahlen produziert. Auch die Kombi-, Liefer- und Sankra-Ausführungen liefen in Kooperation in den Karosseriewerken Halle vom Band.

Die Entscheidung, die Produktion des F9 nach Eisenach zu verlegen, stieß bei den Betriebsangehörigen auf Widerstand. Der F9 entsprach nicht den Vorstellungen der Belegschaft,

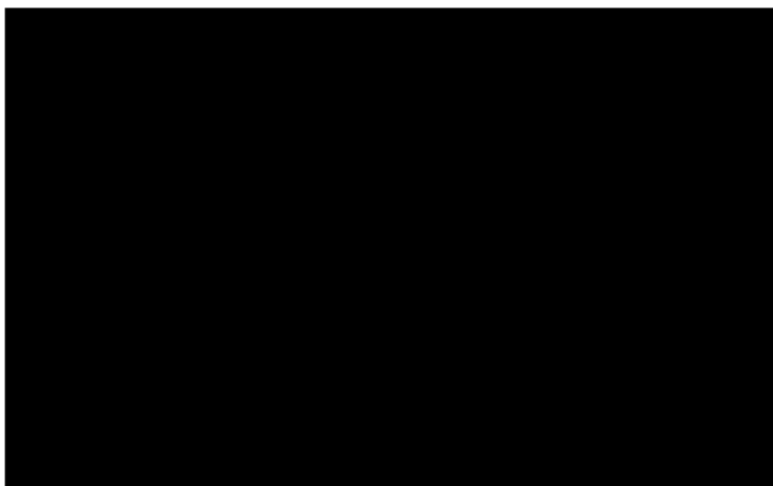


Stiftung Automobile Welt Eisenach

EMW 340 und IFA F 9, ohne Datum.

außerdem musste das Fahrzeug aus über 2.600 Einzelteilen zusammengebaut werden, wovon gut zweidrittel zugeliefert werden mussten. Auch die Betriebsleitung protestierte gegen diese Entscheidung, die in ihren Augen einen „ingenieurtechnischen Rückschritt“ bedeutete.

Formschöne Limousinen, Kabrioletts, Coupés und Sportwagen mit leistungsstarken Sechszylindermotoren, die aus Eisenach bekannt waren, mussten einer einfachen Karosserie mit Dreizylinder-Zweitaktmotor weichen. Dieses Motorengrundmodell blieb bis in die 1980er-Jahre erhalten. Dennoch zeichneten sich die 1950er-Jahre durch große technische und innovative Potentiale des Eisenacher Werks aus. Vom F 9, der in Eisenach als „EMW 309“ bezeichnet wurde, gab es neben der zweitürigen Limousine weitere Karosserievarianten, wie zum Beispiel den Kombiwagen, das Kabriolett, den Kübelwagen oder eine Pickupvariante. Im Jahr 1954 wurden am 309 zahlreiche Verbesserungen vorgestellt: eine einteilige Windschutzscheibe, eine serienmäßige Heizung, ein auf 32 PS gesteigerter Motor und ein in das Fahrzeugheck verlegten Kraftstofftank mit Kraftstoffpumpe. Auch der Fahrkomfort wurde durch viele kleinere Einzeländerungen erhöht. Seit 1953 beschäftigte sich ein enger Personenkreis unter der Führung des Werksleiters Martin Zimmermann mit einer Neuentwicklung, die angesichts verschlissener Herstellungswerkzeuge für den Karosseriebau auf eine neue Formgebung abzielten. Die „Schwarzentwicklung“ eines Prototypen, der aber auf dem Fahrgestell des F 9 gründete, wurde nach der Entwicklungsphase bereits im August 1954 als neues Modell unter dem Namen „EMW 311“ vorgestellt. Im Oktober 1955 wurden die ersten Wagen produziert und im Januar 1956 begann die Serienproduktion mit dem neuen Markennamen „Wartburg“. Der Wartburg 311 zeichnete sich gegenüber dem 309 nicht nur durch eine formschöne Karosserie aus, sondern auch durch mehr Komfort. Das Fahrzeug hatte vier Türen und hatte durch den um 100 mm vergrößerten Radstand ein deutlich verbessertes Platzangebot.

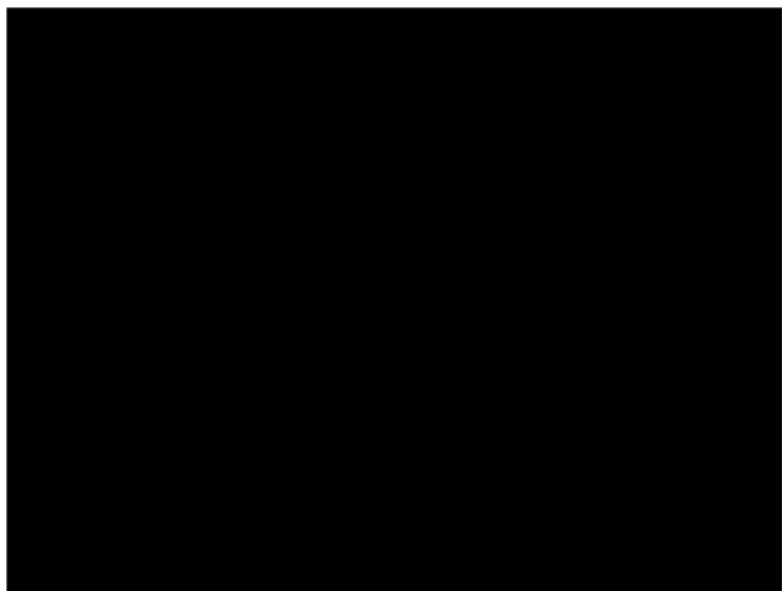


Stiftung Automobile Welt Eisenach

Modellpalette 1966.

Vom Modell „Wartburg 311“ entwickelte das Automobilwerk ein breites Typenprogramm mit neun verschiedene Karosserievarianten, wie einem Kabriolett, einem Coupé, einem Kombiwagen, einer Camping-Limousine, einem Sportwagenmodell (313/1) und einem Einsatzwagen für die Volkspolizei, die in Kooperation mit den Karosseriewerken in Halle, Dresden und Merane gefertigt wurden. Die Camping-Limousine war dabei in Ihrer Karosserieform die erste ihrer Art und damit auch international bedeutsam. Sie versprach für den reglementierten Urlaubsmarkt der DDR mehr Individualität und Freiheit und war wie alle Sondertypen vor allen für den Export bestimmt.

Im Jahr 1958 produzierte das Eisenacher Werk täglich 100 Stück des Pkw-Modells. Der Großteil war für den Export in insgesamt 54 Länder bestimmt, wovon 43 im nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet (NSW) lagen. Der Wartburg 311 wurde ständig verbessert. Ab 1955 wurde auch an neuen Pkw-Modellen gearbeitet. Dazu gehörten Versuche mit einer selbsttragenden Karosserie oder anderen Motoren.



Stiftung Automobile Welt Eisenach

Modellpalette 1963, Leipziger Frühjahrsmesse.



Stiftung Automobile Welt Eisenach

Modellpalette 1963, Leipziger Frühjahrsmesse.

1957 nahm im Automobilwerk eine Perspektivgruppe die Entwicklung eines Vierzylinder-Viertakt Boxermotors auf. Durch die VVB wurde jedoch 1960 der Abbruch an diesen Arbeiten verfügt und es blieb beim Zweitaktmotor.

Im Jahr 1955 erfolgte dann auch die Umbenennung des Betriebes in „VEB (Volkseigener Betrieb) Automobilwerk Eisenach (AWE)“. Diese Bezeichnung behielt das Werk bis zu zum Ende des Staatssozialismus 1989/1990. Damit einhergehend wurde der VEB AWE mit seinen gut 8.000 Mitarbeiter*innen an die „Vereinigung Volkseigener Betriebe – Automobilbau“ (VVB) eingegliedert.

Die Regierung beschloss Ende der 1950er-Jahre, dass perspektivisch in der DDR nur noch die Pkw-Typen Wartburg und Trabant herzustellen seien. Dieses beschränkte Angebot blieb im Grunde bis 1989 bestehen. Trotz der engen Schranken waren die 1950er-Jahre im Automobilbau durch einen wirtschaftlichen Aufschwung geprägt.

In dieser wirtschaftlichen Aufschwungsphase wurde im Automobilwerk Eisenach in mehreren Teilbereichen der Produktion das elektrische Fließband als Teil der Rationalisierung eingeführt, was eine erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen mit sich brachte. Auf dem Werksgelände wurden in dieser Zeit mehrere bestehende Gebäude erweitert und Neubauten finanziert. Hinzu kam die Neuanschaffung von technischem Großgerät, wie Karosserie-Großpressen, vollautomatische Punktschweißgeräte und Galvanisier-Vollautomaten. Auch in sozialpolitische Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten wurde investiert, die wiederum die Produktivität und wirtschaftliche Leistung erhöhen sollten. Diese Maßnahmen sollten auch den wachsenden Arbeitskräftebedarf dauerhaft sichern und den Arbeitsort attraktiver machen. Die 1950er-Jahre waren geprägt von relativer Stabilität und wirtschaftlichem Aufschwung, von dem das AWE profitierte.

Zwickau

Seit 1950 wurde der DKW F 9 produziert, der offiziell IFA F 9 getauft wurde.

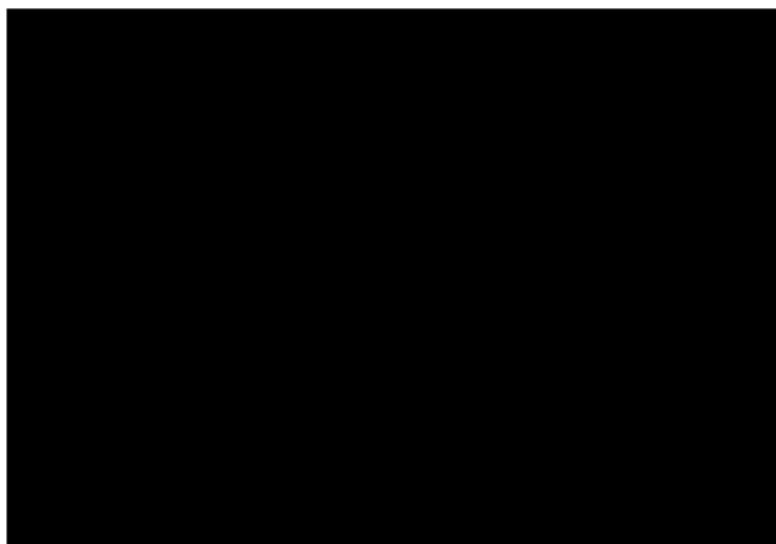
In der Bundesrepublik produzierte die Auto Union GmbH etwa zeitgleich den DKW F 89 mit fast derselben Karosserie wie der F 9, jedoch nach wie vor mit dem Zweizylindermotor des F 8, daher auch der Name F 89.

Die Fertigung des zeitgenössisch sehr modernen Fahrzeuges in der DDR war jedoch sehr aufwendig und kostenintensiv. Es fehlte vor allem an dünnen Tiefziehblechen für den Karosseriebau. Die DDR verfügte über keine eigene Stahlindustrie, mit der man diese Bleche herstellen konnte sowie die zur Weiterverarbeitung notwendigen Betriebe. Zudem hatte die Lkw- und Landwirtschaftsmaschinenfertigung bei der Belieferung mit Materialien, darunter Tiefziehbleche, Vorrang vor dem Automobilbau. Darum gründete 1951 der IFA Hauptdirektor Kurt Lang eine Forschungsgruppe „Pressstoffkarosserie“ im Forschungs- und Entwicklungswerk der IFA Chemnitz und übertrug ihnen die Aufgabe, einen geeigneten Kunststoff zu entwickeln, der für den Karosseriebau anstelle der fehlenden Tiefziehbleche verwendet werden könnte. An das Material und seine Produktion wurden dabei erhöhte Anforderungen gestellt. Es musste lackierbar sein, witterungsbeständig und auf das vorhandene Karosseriegerippe passen. Die Rohstoffe und Maschinen mussten in der DDR beziehbar bzw., herstellbar sein oder kostengünstig zu beschaffen sein. In die Kunststoffvariante wurde große Hoffnungen gesetzt, da gerade bei der Verwendung von dünnen Blechen im Karosseriebau viele Arbeitsschritte nötig waren, um die Karosserie von Unebenheiten zu befreien. Ein weiterer Nachteil war die geringe Festigkeit des Bleches, was häufig zu Verformungen führte. Kunststoffe wurden auch schon vorher im Automobilbau verwendet, jedoch in Kleinteilen, wie Schaltern oder Armaturen. Für ganze Fahrzeugkarosserien waren die bekannten Stoffe und Verfahren jedoch nicht geeignet, sodass man sich in anderen Industriebereichen

umsah und schließlich in der Elektroindustrie fündig wurde. Dort wurden Platten verwendet, die in Kunstharz getränkt wurden und damit eine hervorragende Festigkeit und Isolierfähigkeit aufwiesen. Dieses Prinzip wurde in abgewandelter Form nun für den Pkw-Karosseriebau in Sachsen auserkoren und Versuche durchgeführt. Am Ende stand ein Duroplast-Karosseriepressstoff auf Kresolharzen die mit Baumwollabfall als Verstärkungsfaser verpresst wurden. Dieses als „Duroplast“ bezeichnete Material zeichnete sich durch eine gute Haltbarkeit, gute Dämpfungs- und Isolationseigenschaften, aber gegenüber der Blechteilefertigung hohen Fertigungszeiten aus, und bildete ab 1953 die Grundlage für einen Karosseriewerkstoff für den DDR-Automobilbau.

Da der IFA F 9 jedoch durch seine stark geschwungene Gestaltung für die Kunststoffkarosserie nicht geeignet war, begannen Parallel zur Entwicklung der Plastekarosserien, die Entwicklungsarbeiten an einem Kleinwagen mit Kunststoffkarosserie in Anlehnung an den F 8. Zur Frühjahrsmesse 1955 wurde der neue Wagen mit der Bezeichnung P 70 vorgestellt und erhielt als weltweit erster Serienwagen mit einer Kunststoffkarosserie auch international eine positive Resonanz.

Der P 70 war mit seinem 22 PS starkem Motor als Limousine und später auch als Kombivariante und Coupé erhältlich. Die Fahrgestelle wurden im Automobilwerk Zwickau gefertigt und die Karosserievarianten kamen aus Dresden und Merane. Trotz der positiven Meinungen hatte das Fahrzeug und vor allem die Kunststoffkarosserie unter Fahrzeugtechnikern einen schweren Stand. Eine Alternative gab es jedoch nicht mehr, denn die Produktion des F 9 wurde schon 1953 in das Automobilwerk nach Eisenach verlagert, als dort die Fertigung des EMW schrittweise reduziert wurde. Das Werk wurde für die Produktion ausgewählt, weil dort Erfahrung und Ausstattung zur Herstellung von Blechkarosserien existierten. Im Zuge der Produktionsverlagerung erließ der DDR-Ministerat die später als „Kleinwagenbeschluss“ bekannt gewordene Direktive Nr. 36/53, nach der das Forschungs- und Entwick-

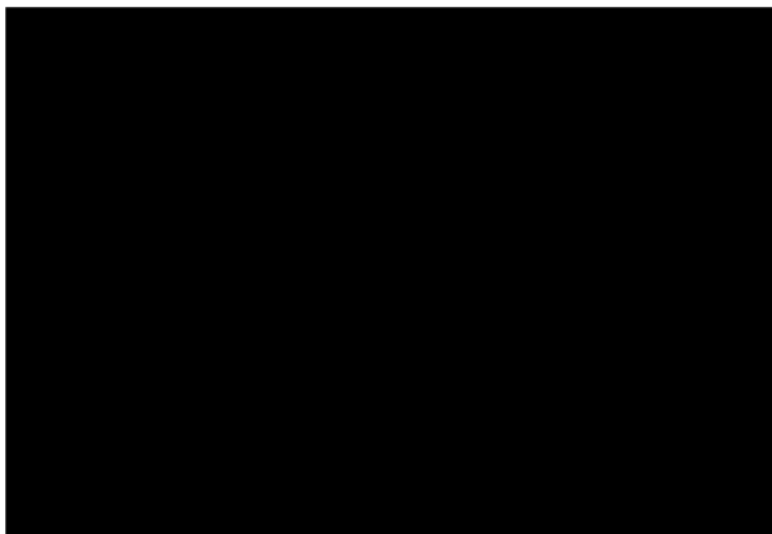


Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

P 50, 1960.

lungswerk Chemnitz einen neuen Kleinwagen für das Audi-Werk konzipieren sollte. Der P 70 war zwar das Ergebnis, der aber aus einer nicht genehmigten Weiterentwicklung des F 8 entstanden war, da die Vorgaben zur Umsetzung des Kleinwagenbeschlusses durch das Ministerium verzögert wurden und für die Herstellung des geplanten Stahlgerippes die nötigen Formwerkzeuge fehlten. Trotz dieser „Schwarzentwicklung“ ging das Fahrzeug in Serie, da die DDR so schnell zu einem serienmäßig und in großer Stückzahl herzustellenden Kleinwagen kam. Bis 1959 wurden vom P 70 etwa 36.000 Fahrzeuge hergestellt.

Der erste Kleinwagen aus Zwickau war jedoch nur als Zwischenlösung auf dem Weg zu einem Mittelklasse-Wagen gedacht, denn im Kleinwagenbeschluss wurde auch die Konstruktion eines eben solchen gefordert. Die Arbeiten begannen schon 1954 im Horch-Konstruktionsbüro – die letzte eigenständige Entwicklung im Traditionsbetrieb Horch wurde Walter Ulbricht pünktlich zu dessen Geburtstag in Berlin vor-



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

P 50, Nullserie, ohne Datum.

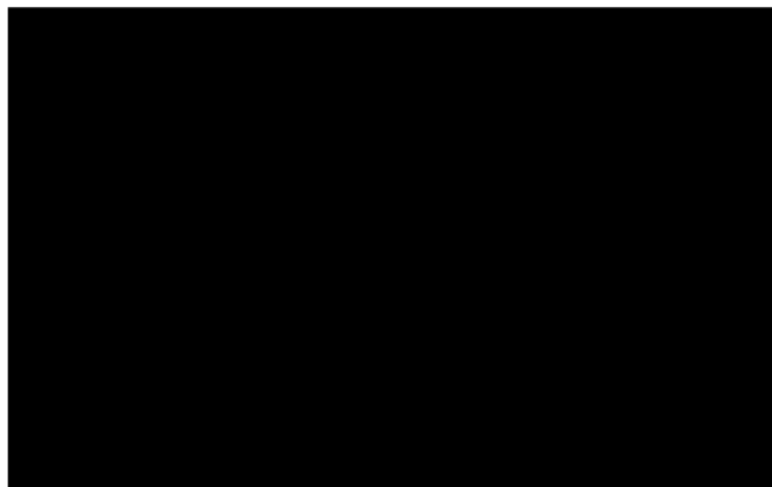
gestellt. 1956 sollte die Produktion beginnen, aber aufgrund von Qualitätsmängeln erfolgte die Überleitung der Limousine mit dem Namen P 240 Sachsenring in Serienproduktion erst 1957. Das Fahrzeug sollte größentechnisch als Nachfolger des in Eisenach produzierten EMW die Fahrzeugpalette füllen. In alter Tradition war das Fahrzeug aus Ganzstahl konzipiert und entsprach rein äußerlich dem Zeitgeist.

Das Modell wurde jedoch nur gut 2 Jahre produziert, denn aufgrund des ausnahmslos zu importierenden Stahlbleches und fehlenden Karosseriewerkzeugen, war an eine Massenproduktion oder Großserienfertigung des P 240 nicht zu denken, die aber gefordert wurde. Damit war der Mittelklassewagen politisch überholt und wurde zugunsten der Kleinwagenproduktion aufgegeben – immerhin gut 1.400 P 240 wurden bis 1959 hergestellt.

Der P 70 war weiterhin sehr gefragt, aber durch seine sehr aufwendige Bauweise war die Nachfrage nicht zu befriedigen. Die Arbeiten an einem Kleinwagennachfolger, der in großer

Stückzahl gebaut werden konnte, gingen also weiter. Die konstruktive Leistung wurde für den neuen Wagen in Chemnitz erfüllt und 1955 in das Entwicklungs- und Konstruktionsbüro des VEB Automobilwerke Zwickau (ehemals Audi) gegeben, um damit die Entwicklung und Produktion des neuen Kleinwagens so rational als möglich zu gestalten. Im November 1957 konnte der Kleinwagen P 50 – der sogenannte Trabant - in Nullserienproduktion überführt werden.

Am 10. Juli 1958 erfolgte dann der Start der Serienproduktion des P 50. Damit einhergehend kam es zur grundlegenden Umgestaltung der Zwickauer Fahrzeugindustrie, damit die geforderte Massenmotorisierung bewerkstelligt werden konnte. Mit dem schon Mitte der 1950er-Jahre in einem Beschluss des Politbüros geforderten und 1958 dann erfolgten Zusammenschluss beider Zwickauer Automobilwerke – VEB Sachsenring, Kraftfahrzeug- und Motorenwerk, vormals Horch, und den Automobilwerken Zwickau AWZ, vormals Audi – zum „VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau“, (AWZ) wurde ein gemeinsames Produktionsprofil beschlossen und fortan der Kleinwagen P 50 in Großserienfertigung hergestellt. Der



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, ohne Datum.

Trabant, der seinen Beinamen durch ein Preisausschreiben erhielt, bildete damit das Gegenstück zum Wartburg. Er wurde zum wichtigsten PKW der DDR, da sich die Massenmotorisierung nur mit diesem Kleinwagen realisieren ließ. Der Wartburg war hierfür zu teuer und zu exklusiv, mit ihm ließen sich aber im Export wertvolle Devisen erwirtschaften.

Das Audi-Werk firmierte seit 1955 unter dem Namen „VEB Automobilwerke Zwickau“ und das Horch-Werk wurde 1956 in „VEB Kraftfahrzeug- und Motorenwerk Horch Zwickau“ umbenannt, ein Jahr später wurde daraus der „VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerke“, wobei sich der Name Sachsenring von der gleichnamigen Rennstrecke in Hohenstein-Ernstthal ableitete, die seit 1927 zwischen Zwickau und Chemnitz existierte.

Die Produktion des Trabant wurde schwerpunktmäßig in den beiden Betriebsteilen des VEB Sachsenring durchgeführt, wobei Werk I das ehemalige Horch Werk und das Werk II das ehemalige Audi Werk umfasste. Im Werk I befand sich die Blechpresserei, die Getriebefertigung, der Rationalisierungsmittelbau sowie der Karosserie- und Rohgerippebau. Die Fahrwerkherstellung und die Endmontage befanden sich im Werk II. Um die Karosseriefertigung komplett nach Zwickau zu verlegen, wurde das Werk III auf dem Gelände einer ehemaligen Kammgarnspinnerei (Pölbitzer Straße/Dorotheenstraße) eröffnet. Dort wurde dann die Duroplaste-Herstellung und die Lackiererei sowie die Beplankung untergebracht. Durch die Zusammenlegung der Betriebe entstand zwar strukturell ein einheitliches Unternehmen, es war jedoch innerhalb der Stadt zerstückelt, was für eine rationelle Produktion nicht sonderlich förderlich war. Das Betriebsgelände war nicht organisch und sinnvoll gewachsen, sondern erfolgte aus Platz- und Organisationsgründen. So mussten beispielsweise die Rohgerippe von einem Betriebsteil zum anderen transportiert werden, um dort beplankt und lackiert zu werden. Nachfolgend wurde die Karosserie zur Endmontage in das Werk II gebracht.

Ähnliche Probleme hatte auch das Eisenacher Automobilwerk. Das Betriebsgelände dort war inmitten der Stadt gelegen, hatte keinen Bahnanschluss und war auf der einen Seite durch den Fluss Hörsel und auf der anderen Seite durch einen Eisenbahndamm begrenzt, sodass Erweiterungsmöglichkeiten irgendwann ausgeschöpft waren, was sich bis zum Produktionsende 1991 negativ auf die Produktivität auswirkte.

Der DDR-Automobilbau befand sich in den 1950er-Jahren im Aufbau. Kennzeichnend dafür war die Fülle an technischen bzw. konstruktiven Entwicklungen im Automobilbau und die finanziellen Mittel, die dafür bereitgestellt wurden. In beiden Automobilwerken entstanden in den 1950er-Jahren konkurrenzfähige Fahrzeuge, die letztlich in Serienproduktion gehen konnten. In den Folgejahren wären solche Entwicklungen nahezu undenkbar gewesen. Das erste Nachkriegsjahrzehnt glänzte im Automobilbau durch Pioniergeist und Aufbruchstimmung. Mit der Konzentration auf den Trabant und den Wartburg und der damit einhergehenden Eindämmung der Produktpalette auf je ein Fahrzeugmodell (in unterschiedlichen Karosserievarianten), war jedoch auch die Zeit der großen Neuentwicklungen vorbei und der Schwerpunkt galt nun der Stückzahlsteigerung.

Betriebliche Organisationsstruktur

Die Betriebe der DDR waren je nach Größe und Branche in ihrem Aufbau durch staatliche Stellen geprägt worden. Dabei erfolgte spätestens seit der Kombinati**s**bildung ab 1972 der Versuch, die Betriebsstrukturen in Betrieben vergleichbarer Größe zu normieren. Mit einer einheitlichen Struktur sollten nicht nur Aufwand und Kosten der Betriebe und Kombinate gesenkt werden, sondern deckungsgleiche betriebliche Strukturen sollten auch eine Vergleichbarkeit im Sinne eines sozialistischen Wettbewerbs ermöglichen. Die Leitungskulturen und -strukturen der DDR-Betriebe waren streng hierarchisch organisiert. Dies traf auf das Leitungssystem der DDR-Planwirtschaft im Ganzen zu. Personen, die durch die SED als Leiter*innen für bestimmte staatliche oder wirtschaftliche Bereiche bestimmt worden waren, übten diese Leitung eigenverantwortlich aus. Dem „Prinzip der Einzelleitung, der persönlichen Verantwortung und kollektiven Beratung“ folgend hatten sie umfangreiche Weisungsbefugnis. Alle anderen Personen, die an der Erfüllung der Arbeitsaufgaben beteiligt waren, hatten sich ihrem jeweiligen Vorgesetzten unterzuordnen.

Beide Betriebe wurden in den 1950er-Jahren zu Volkseigenen Betrieben umstrukturiert, womit sich auch die betriebliche Struktur veränderte. Diese blieb bis zum Ende der DDR weitgehend gleich, wenngleich die Kombinati**s**bildung in den 1970er-Jahre noch einige Veränderungen oder Modifizierungen brachte. An der Spitze beider Automobilwerke stand als staatlicher Leiter der Betriebsdirektor. Ihm untergeordnet waren verschiedene Direktionsbereiche mit ihren jeweiligen Leiter*innen sowie darin verschiedene Abteilungen mit entsprechendem Personal.

Die Betriebsleiter wurden von Bezirks- und Kreisleitungen der SED auf ihre Posten berufen und mussten zwingend Parteimitglied sein. Ihnen oblag die wirtschaftspolitische Führung des Betriebes, sie waren persönlich für die Erfül-

lung der Wirtschaftspläne verantwortlich. Dabei agierten die Betriebsleiter*innen jedoch nicht abgekoppelt von allen anderen Organisationen im Betrieb, sondern standen im engen Austausch mit den Fachdirektoraten, denen eine beratende Funktion zukam, sowie den Basisorganisationen von Partei und Gewerkschaft, die wiederum Auflagen, zum Beispiel im Gesundheitsschutz, stellen konnten.

In der DDR wurde in insgesamt drei Leitungsebenen unterschieden, die sich in jedem Kombinat und Betrieb wiederfanden. Die Leiter*innen sollten die Produktivität des Arbeitskollektivs aufrechterhalten. Neben den dabei anfallenden Tätigkeiten, etwa auch im in der DDR kritischen Bereich der Materialbeschaffung, hatten Leiter*innen auch politische Funktionen. Sie sollten politisch-ideologischen Vorstellungen der Partei im Arbeitskontext vermitteln und auch die Mitarbeiter*innen dazu anhalten, im Sinne der Parteirichtlinien zu denken und zu handeln und die Mitarbeiter*innen politisch erziehen.

Durch den Führungswechsel von Ulbricht zu Honecker veränderte sich das Anforderungsprofil an Leiter*innen. War bis dahin die Loyalität zur Partei das entscheidende Kriterium, so gewannen die fachliche Eignung und die Ergebnisse bei der Arbeitsleistung der angeleiteten Kollektive immer mehr an Bedeutung. Allerdings blieb die Parteimitgliedschaft für bestimmte Positionen in der oberen und mittleren Leitungsebene weiterhin obligatorisch. Leiter*innen in Betrieben hatten großen Einfluss darauf, wie die Mitarbeiter*innen in der Abteilung entlohnt wurden und welche materiellen und immateriellen Prämien sie erhielten. Es wurde die Leistung und Arbeitsdisziplin bewertet, die Grundlage der Bemessung von finanziellen Prämien und Auszeichnungen war.

Obwohl Leiter*innen innerhalb des Betriebsgeschehens häufig kritisch betrachtet wurden, hatte die Ausübung einer leitenden Funktion auch entscheidende Vorteile. Neben den größeren Handlungsspielräumen bei der Gestaltung des Betriebsgeschehens ergaben sich aus einer Leitungsfunktion

auch materielle und ideelle Vorteile, etwa der privilegierte Zugang zu Konsumgütern und Dienstleistungen.

Zum Aufgabenfeld der Leiter*innen gehörte auch, die Kritik, die von Beschäftigten des Betriebes geäußert wurde, in Aussprachen zu lösen. Dazu gehörte auch die Bearbeitung von Eingaben, die entweder direkt an die Betriebsleitung, Direktorate oder unterstellten Abteilungen eingereicht werden konnten. Oftmals gab es jedoch auch Probleme mit den von den Leiter*innen getroffenen Entscheidungen, wie die Festsetzung der Jahresendprämie oder Überstunden.

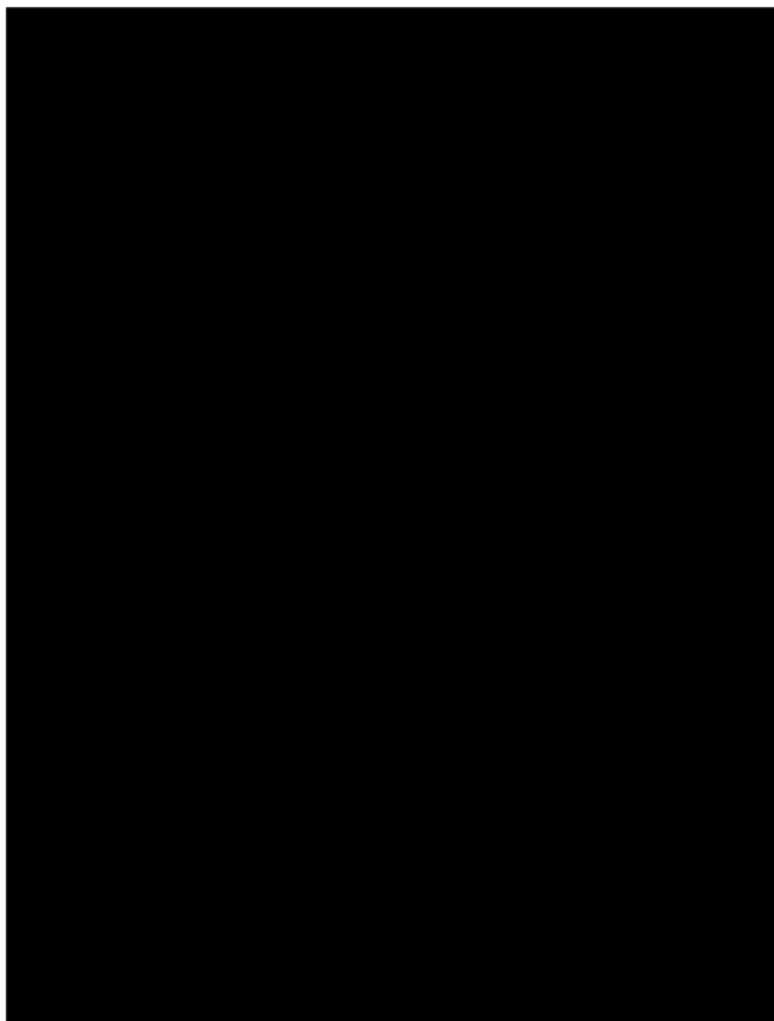
Direktionsbereiche (in Auswahl)	Abteilungen (in Auswahl)
Betriebsdirektor	Büro des Betriebsdirektors
	Justitiar
	Inspektion des Betriebsdirektors
	Sicherheitsinspektion
	Sicherheit, Ordnung und Geheimnisschutz
Direktionsbereich Ökonomie	Planökonomie
	Finanzökonomie
	Arbeitsökonomie
Direktionsbereich Wissenschaft und Technik	Planung Wissenschaft und Technik
	Konstruktion
	Standardisierung
	Technologie
	Rationalisierungs- und Betriebsmittel
	Labor
	Hauptmechanik
	Neuererwesen
	Energetik

Direktionsbereich Grundfondswirt- schaft	Investitionsplanung- und Abrechnung
	Investitionsvorbereitung
	Investitionsrealisierung
	Grundfonsökonomie
Direktionsbereich Beschaffung und Absatz	Vertrieb
	Ersatzteilvertrieb
	Rechts- und Vertragswesen
	Innere Verwaltung
	Materialwirtschaft
	Transport
Direktionsbereich Materialwirtschaft	Materialplanung- und rechnung
	Materialbeschaffung- und disposition
	Lagerwirtschaft
Direktionsbereich Produktion	Produktionsvorbereitung
	Produktionslenkung
	Produktionskooperation
	Produktionsökonomie
	Produktionsbereich
	Produktionstransport
Direktionsbereich Rationalisierung und Instandhaltung	Werkzeugbau
	Großwerkzeugbau
	Betriebsmittelkonstruktion
	Hauptmechanik
	Maschinenbau
	Sondermaschinenbau
Direktionsbereich Kader und Bildung	Kader
	Betriebsberufsschule
Hauptbuchhalter und Direktionsbereich Rechnungsführung und Finanzkontrolle	Kostenrechnung
	Lohnrechnung
	Buchhaltung
	Wirtschaftskontrolle
	Innenrevision

Bereichs- und Abschnittsleiter sowie Meister*innen, waren für die kleinsten Einheiten in den Betrieben verantwortlich – sie leiteten die Meisterbereiche, Arbeitsgruppen oder Brigaden. Zusätzlich gab es weitere Distinktionsmerkmale innerhalb des Betriebs. In der DDR gab es auch noch Abgesandte der Massenorganisationen (SED, FDJ, FDGB MfS, DSF, GST und anderer), die ebenfalls über eine Struktur und Hierarchie im Betrieb verfügten. Der Historiker Thomas Reichel bezeichnete die innerbetriebliche Herrschaftsstruktur als „Triumvirat“ von staatlicher Leitung, FDGB und SED. Die SED verfügte beispielsweise in jedem Betrieb über eine Grundorganisation, der sogenannten Betriebsparteiorganisation (BPO), in der alle Mitglieder organisiert waren. Diese politischen Kader spiegelten die Struktur des Betriebs und bildeten eine eigene Hierarchie mit der Betriebsparteileitung an der Spitze und Parteigruppen in einzelnen Abteilungen als Basisorganisationen. Zwischen der staatlichen Leitung und der Parteileitung im Betrieb gab es eine enge Verzahnung, denn die Partei verfügte über ein weitgehendes Kontrollrecht sowie Entscheidungskompetenzen.

Auch die Staatssicherheit agierte seit ihrer Gründung in den Automobilwerken in Eisenach und Zwickau. Vor allem das in den 1980er-Jahren begangene Kooperationsprojekt mit der Volkswagen-AG war von Interesse. Da die Automobilwerke zwangsläufig auch Kontakte nach Westdeutschland, Frankreich und anderen kapitalistischen Ländern aufnahmen, war für die Staatssicherheit eine Zusammenarbeit mit den Betrieben besonders wichtig. Gleichzeitig konnten in den Betrieben die Stimmungen und Meinungen innerhalb der Betriebsgemeinschaft abgehört werden, um so Rückschlüsse auf Probleme und Unmut in der Gesellschaft ziehen zu können. Von Interesse war beispielsweise die Konsumgüterversorgung oder die Arbeitsverhältnisse. Innerbetrieblich waren Störungen im Produktionsablauf, Qualitätsmängel oder aber auch einzelne Betriebsangehörige interessant für die Staatssicherheit. Der DDR-Geheimdienst beschäftigte in

beiden Automobilwerken eine Reihe Inoffizieller Mitarbeiter*innen, die auf allen Hierarchieebenen arbeiteten und der Staatssicherheit zuarbeiteten.



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

P 240, ohne Datum.

Arbeitsalltag in der Automobilindustrie

Der Arbeitsalltag und die Arbeitsverhältnisse in der DDR-Automobilindustrie waren geprägt von der wirtschaftlichen und politischen Situation der DDR. Bereits seit den 1960er-Jahren wurde der Mangel an Arbeitskräften in den Automobilbetrieben spürbar und verschärfte sich in den 1970er- und 1980er-Jahren. Zu diesem Mangel gesellte sich in allen Jahrzehnten ein Mangel an Material und an Ausrüstung, der eng miteinander verbunden war. In der Summe führte der ständige Mangel zu einem Rückstand.

Das Arbeitskräfte-reservoir galt in der DDR schon seit Beginn der 1970er-Jahre als ausgeschöpft. Gründe hierfür waren beispielsweise die Abwanderung/Flucht in den Westen. Mit dem Bau der Berliner Mauer versuchte die SED-Regierung, die Migration von jungen Arbeitskräften in die Bundesrepublik zu unterbinden. In der Folge entstand jedoch seit den 1960er-Jahren ein neues Arbeitskräfteproblem, welches mit der systembedingten Hortung von Arbeitskräften in den Industriebetrieben exponentiell gesteigert wurde. Mit der Produktionssteigerung im Pkw-Bau im Laufe der 1970er- und 1980er-Jahre verschärfte sich das Defizit bei gleichzeitig wachsendem Personalbedarf.

Die Erwerbsquote lag in der DDR zuletzt bei etwa 90%. Erwerbsarbeit nahm im SED-Staat einen besonderen Stellenwert ein: Arbeit sicherte nach der marxistisch-leninistischen Theorie nicht nur den „Broterwerb“, sondern auch die persönliche Selbstverwirklichung. Schon in der Selbstdarstellung als „Arbeiter und Bauernstaat“ kam die besondere Gewichtung von Arbeit zur Geltung und zeigte sich nicht zuletzt im Arbeitsalltag: Auszeichnungen und Prämien waren immer an die Arbeitsleistung gebunden und sogar heroisiert, zum Beispiel im Titel „Held der Arbeit“. Dadurch entstand letztlich ein struktureller Zwang zur Erwerbsarbeit in den Produktionsbetrieben.

Das Recht auf Arbeit war in der DDR-Verfassung seit 1968 verankert und mit der Verfassungsänderung von 1974 auch faktisch einklagbar geworden. Das finanzielle Einkommen hatte in der DDR unter den wirtschaftspolitischen Gegebenheiten zwar einen untergeordneten Stellenwert, dennoch sicherten Lohn und Gehalt das ökonomische und soziale Leben der Beschäftigten. Umgekehrt bedeutete aber genau dieser Mechanismus, dass Personen außerhalb eines Beschäftigungsverhältnisses wirtschaftlich und sozial benachteiligt waren, weil sie nicht vollumfänglich an den vom Betrieb koordinierten Sozialleistungen und sonstigen Vergünstigungen teilhaben konnten.

Da dem Arbeitsort in der DDR seit jeher eine besondere Bedeutung zukam, war die Rückkopplung der sozialpolitischen Maßnahmen an und in die Betriebe eine logische Konsequenz. Der sozialistische Betrieb in der DDR stellte damit nicht nur einen Ort der Güterproduktion dar, darüber hinaus beeinflusste er als Quelle unterschiedlicher Ressourcen auch die übrigen Lebensbereiche.

Seit dem Jahr 1967 arbeitete die Mehrheit der Menschen in der DDR im Rhythmus einer Fünftageswoche, die Wochenarbeitszeit betrug durchschnittlich 43,5 Wochenstunden. In beiden Automobilwerken wurde im Mehrschichtbetrieb und auch am Wochenende gearbeitet, was jedoch in Abhängigkeit zum Arbeitsplatz und -bereich stand. Teilzeitarbeit bestimmte das Arbeitszeitregime vor allem unter den weiblichen Beschäftigten. Auf die Gesamtbelegschaft gerechnet war der Anteil jedoch sehr gering. Im Hinblick auf den ständig wachsenden Bedarf an Arbeitskräften mussten die Betriebe, auch wenn der Anteil von Teilzeitarbeit versucht wurde abzubauen, den bis 1989 steigenden Anteil tolerieren. Diese Entwicklung lässt sich sicherlich nicht nur auf die Arbeitsverhältnisse, sondern auch auf die individuellen Bedürfnisse der Frauen und den weiterhin vorherrschendem Familienmodel zurückführen, bei dem die Frau weiterhin den größeren Sorgeanteil für Kinder und Haushalt übernahm.

Zum Ende der DDR arbeiteten im AWE gut 10.000 und im Zwickauer Werk fast 12.000 Mitarbeiter*innen. In beiden Betrieben lag der Anteil an Mitarbeiterinnen unter den Beschäftigten bei 20 (Eisenach) bis 29 Prozent (Zwickau), was für den Automobilsektor hoch war. Frauen waren in beiden Betrieben vor allem im Verwaltungsbereich, in den sozialen Einrichtungen sowie in produktionsvor- und nachbereitenden Bereichen beschäftigt. Weder in Eisenach noch in Zwickau gab es bis zur Betriebsschließung eine Betriebsdirektorin. Auch auf der Leitungsebene insgesamt waren Frauen deutlich unterrepräsentiert.

Angesichts des Arbeitskräftemangels bemühte sich die DDR die Erwerbsarbeit der Frauen stark zu fördern. Dazu wurden Betreuungseinrichtungen für die Kinder geschaffen, die Versorgung am Arbeitsplatz mit (warmen) Mahlzeiten ausgebaut und Sonderverkäufe organisiert. Durch das betriebliche Angebot sollten berufstätige Frauen und Mütter in ihren familiären Aufgaben entlastet werden. Damit wurden jedoch überkommene Rollenvorstellungen weiter verfestigt, wenn etwa in Sonderverkäufen gerade alltägliche Dinge angeboten wurden, die die Frauen im Haushalt entlasten sollten. Die von der DDR propagierte Gleichstellung zwischen Mann und Frau beruhte vor allem auf der Emanzipierung der Frauen im Arbeitsalltag – dafür war jedoch bis zum Ende der DDR männliche Arbeit der Referenzpunkt. Dies machte sich für Frauen vor allem beim Geld bemerkbar, denn sie bekamen aufgrund der Arbeitsplatzbeschaffenheit und der Arbeitszeitmodelle (meist weniger im Schichtbetrieb) weniger finanzielle und materielle Prämien als ihre männlichen Kollegen. Obwohl sich das Qualifikationsniveau zwischen den Geschlechtern bis 1989 angeglichen hatte, wurden Frauen vielfach auch unterhalb ihrer Qualifikationen beschäftigt, was sich ebenfalls finanziell bemerkbar machte.

Eine Vollbeschäftigung wurde in der DDR öffentlichkeitswirksam dargestellt. So mussten die Betriebe um die knappen Arbeitskräfte in der DDR und in industriellen

Ballungsgebieten stark konkurrieren. Konkurrenz entstand aufgrund der verdeckten Arbeitslosigkeit, die 1989 auf gut 15 Prozent geschätzt wurde. Aufgrund des Mangels wurden die Arbeiter*innen aufgrund der Wirtschaftspläne zugewiesen – die Betriebe konnten also in der Praxis nicht autark über die Zahl ihrer Beschäftigten bestimmen. Zwischen den Planungsbehörden und den Betrieben existierten häufig Differenzen und die Betriebe versuchten, die Vorgaben auf verschiedene Weise zu umgehen. Das führte einerseits zur bekannten Hortung der Arbeitskräfte in den Betrieben und andererseits zum chronischen Mangel von potenziellen Arbeitskräften auf dem Arbeitsmarkt.

Nicht nur der Arbeitskräftemangel bestimmte den Betriebsalltag. Überstunden, Sonderschichten und „sozialistische Hilfe“ prägten die Arbeitsverhältnisse bis 1989 ebenso. Hinzu kam ein hoher Krankenstand und die „Fluktuation“ konnte die Personalstatistik zusätzlich negativ beeinflussen. Aufgrund des planwirtschaftlichen Systems war an eine Produktionssteigerung durch eine tiefgreifende Rationalisierung und Modernisierung nicht zu denken. Durch die ständige Ausweitung von persönlicher Mehrarbeit in Form von Überstunden und Sonderschichten, die vom Betrieb je nach erforderlicher Situation angeordnet wurden, sollte die Steigerung der Produktivität erfolgen. Zudem sollte derartige Mehrarbeit beispielsweise das Defizit durch Materialengpässe usw. ausgleichen. Die Beschäftigten bekamen für Sonderschichten einen finanziellen Ausgleich sowie Prämien. Mehrarbeit und Überstunden waren ein DDR-immanentes Problem. In der Automobilindustrie war ein Anstieg in den 1970er- und 1980er-Jahren im Zuge der Pkw-Programme zu verzeichnen.

Der Materialmangel und das Fehlen von Maschinen(-teilen) und Anlagen jeder Größenordnung zwang die Beschäftigten in beiden Automobilwerken zur Selbsthilfe. Sie konzipierten und produzierten oftmals die benötigten Dinge selbst, was wiederum die eigentlichen Arbeitsaufgaben behinderte. In

Zwickau und Eisenach war es jedoch ein Bestandteil des Arbeitsalltags, dass Mitarbeiter*innen in andere Betrieben fuhren, um dort die nötigen Materialien zu erhalten. Beziehungen und Organisationsgeschick waren in diesem Zusammenhang wichtige Eigenschaften. Dieses „Herumfahren“ geschah häufig auf eigene Kosten. Auch als Tauschprodukte dienten Ersatzteile aus eigenen Produktionen. Der Materialmangel und das damit verbundene Improvisieren führte wiederum zu Mangelercheinungen, von Arbeitskräften, in anderen Bereichen. Diese Zustände verschärften sich im VEB AWE und dem VEB AWZ bis zum Ende der DDR drastisch.

Die „sozialistische Hilfe“ war eine besondere Form der Mehrarbeit und gehörte neben Überstunden und Sonderschichten zum Arbeitsalltag in der DDR. Diese kameradschaftliche Hilfe sollte die Produktion unterstützen, beinhaltete aber oftmals auch eine persönliche Degradierung. Vor allem Mitarbeiter*innen aus der Verwaltung und produktionsvorbereitenden Abteilungen wurden als Unterstützung in der Fertigung eingesetzt, um so die Steigerung der Produktion zu unterstützen. Für die übertragenen Arbeitsaufgaben im Rahmen der sozialistischen Hilfe wurden die Löhne bzw. Gehälter des im Arbeitsvertrag zu Grunde liegenden Arbeitsplatzes gezahlt. Das galt auch bei Hilfstätigkeiten. Für die Helfenden war die neue Arbeitsaufgabe oftmals nicht nur körperlich belastender, sondern auch damit verbunden, dass die eigene Arbeit liegen blieb und letztlich wieder Mehrarbeit erforderte.

Sonderschichten und „sozialistische Hilfe“ waren angesichts der wirtschaftlichen Situation in der DDR zur Gewohnheit geworden. Durch ständige Mehrbelastung- und arbeit war ein hoher Krankenstand in den Produktionsbetrieben gleichfalls Gegenstand des Arbeitsalltages. DDR-weit hatten Arbeiter*innen und Angestellte zwischen 1970 und dem Ende der DDR von der zu leistenden Arbeitszeit (gerechnet auf ein Kalenderjahr mit einer 40-Stunden Woche), durchschnittlich sechs Prozent Fehlzeiten durch Krankheit – was pro Person einen Arbeitsausfall von etwa 115 Stunden bedeutete. Die

Zahlen konnten punktuell in den Betrieben durch Verbesserungen an den Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen gesenkt werden. Ein hoher Krankenstand war vor allen in solchen Arbeitsbereichen üblich, die mit schwerer körperlicher- und mit Schichtarbeit verbunden waren.

Neben dem Arbeitskräftemangel prägten der Materialmangel sowie die überalterte und marode Ausstattung der Betriebe den Arbeitsalltag. An eine Produktivitätssteigerung war unter diesen Aspekten eigentlich nicht zu denken. Das Durchschnittsalter der Produktionsanlagen lag in Eisenach und Zwickau in den 1980er-Jahren bei zehn bis 25 Jahren. Große Investitionen in diesem Bereich waren vor allem auf die 1950er oder 1960er- Jahre beschränkt und erfolgten später nur noch punktuell. Der damit verbundene ständige Ausfall und nötige Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten banden nicht nur Ressourcen, sondern auch Menschen und Zeit, die für eine geforderte Stückzahlsteigerung dringend benötigt worden wären. Ein Ergebnis dieser Wirtschaftspolitik war auch die Qualität der Produkte, die in den Jahren immer wieder kritisiert wurde. Qualitätsmängel verursachten am Ende wieder Sonderschichten und Mehrarbeit, um die auftretenden Probleme zu beseitigen. In beiden Automobilwerken wurde auch die Bausubstanz vernachlässigt, was die Arbeitsverhältnisse der Beschäftigten unmittelbar betraf. Im VEB AWE bemängelten Beschäftigte bspw., dass es in manchen Umkleiden Ameisen und andere Insekten geben würde, oder dass es in den Sanitäranlagen stinken würde und zum Teil kein fließendes Wasser vorhanden war. Solche Zustände wurden auch in Zwickau registriert: In den 1980er-Jahren wurden die sanitären Anlagen mit kaputtem und schmutzigem Fußboden vorgefunden, die Wände waren durchnässt und in den Toiletten stank es.

Brigaden und sozialistischer Wettbewerb

Nach sowjetischem Vorbild und auf Initiative des FDGB entstanden seit 1947 die ersten (Arbeits-) Brigaden in der sow-

jetischen Besatzungszone und auf dem Gebiet der späteren DDR. Spätestens seit den 1960er-Jahren und als eine der zentralen Institutionen im Betrieb, prägten die Brigaden den Arbeitsalltag der meisten Beschäftigten. Sie sollten innerhalb der Belegschaften Kollegialität und Gemeinschaftssinn stiften. Die Brigademitglieder sollten auch in der Freizeit miteinander verbunden bleiben, wobei der Betrieb auch Einfluss und Kontrolle über das Privatleben behalten wollte. Durch den innerbetrieblichen „sozialistischen Wettbewerb“, der untrennbar mit der Brigadebewegung verbunden war, sollten die Arbeitsleistung und Produktivität im Betrieb gesteigert werden. Mit der Losung „Sozialistisch arbeiten, leben und lernen“ zielte die Brigadebewegung in der Praxis vor allem auf die politische und ideologische Erziehung der Brigademitglieder ab.

Brigaden in der DDR

Die Begriffe Brigade und Kollektiv wurden im Betriebsalltag der DDR zumeist synonym verwendet. Diese umfassten je nach Betrieb und Branche eine unterschiedliche Anzahl von „Werkstätigen“, die in einer festen Gruppen nach dem Prinzip der kameradschaftlichen Hilfe und gegenseitigen Unterstützung arbeiteten und unter Leitung des Brigadiers oder der Brigadierin als Gruppenleiter gemeinsam bestimmte Arbeitsaufgaben lösen sollten. Seit den 1950er-Jahren war die Brigade meistens klar einem Meisterbereich und der dazugehörigen Abteilung/Unterabteilung zugeordnet - die Grenzen der Zuordnung konnten allerdings deutlich verschwimmen. Eine Brigade konnte zum Beispiel auch aus verschiedenen Schichten bestehen.

Neben den Brigaden in den Produktionsbereichen, gab es auch Sonderformen wie Jugend- und Frauenbrigaden, Qualitäts- und Komplexbrigaden sowie die Neuererbrigaden. Die Brigaden waren ein zentraler Bestandteil im Arbeitsalltag der Betriebsangehörigen, denn die Beziehungen innerhalb der Gemeinschaft reichten oftmals bis in das Privatleben

hinein. In der betrieblichen Hierarchie spielten die Brigaden eine untergeordnete Rolle, denn die Wettbewerbsvorschriften waren vorgegeben und für alle weitestgehend gleich. Innerhalb der Kollektive waren die Brigadiere tonangebend, die Vorsitzenden wurden unterdessen nicht gewählt, sondern von der Betriebsleitung auf Vorschlag ernannt.

Das Aufgabenfeld der/des Brigadiers erstreckte sich neben den reinen arbeitsorganisatorischen Aufgaben, wie der Arbeitsverteilung, dem Anleiten und Kontrollieren, auch auf das Feld der politischen Bildung und Erziehung. Ihm oder ihr oblag es auch, die Brigademitglieder zur Teilnahme am sozialistischen Wettbewerb zu mobilisieren und in diesem Zusammenhang auch die erbrachten Leistungen zu erfassen und zu bewerten sowie die Prämien zu verteilen. Brigadeführer vermittelten zwischen Betrieb und Brigade. Sie erhielten einen etwa 20-prozentigen Lohnzuschlages oder eine höhere Eingruppierung. Die Parteimitgliedschaft war für Brigadeführer*innen zumeist keine Voraussetzung.

Für alle anderen Kollektivmitglieder hing der Organisationsgrad in der Partei stark von der Branche und Abteilung ab. Es gab Brigaden, in denen lag der Anteil von Parteiangehörigen niedrig. Andere Kollektive konnten einen fast 100-prozentigen Zugehörigkeitsgrad zur SED nachweisen.

Die 1960er-Jahre

Die 1960er-Jahre standen im Zeichen von Modernisierung und Mauerbau. Ab 1963 begannen (wirtschaftlichen) Reformen, die vor allem der Machterhaltung dienen sollten. Der Mauerbau 1961 markierte auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Automobilwerke in Eisenach und Zwickau sowie deren Zulieferbetriebe eine Zäsur, er dämpfte die angestrebte Stückzahlsteigerung. Die DDR-Führung unter Walter Ulbricht versuchte, mit dem Mauerbau unter anderem die Abwanderung von Arbeitskräften in die Bundesrepublik zu verhindern, die negativen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der DDR hatte. Unter den „Republikflüchtlingen“ waren auch Fachkräfte, die für eine positive Wirtschaftsentwicklung benötigt wurden. Der Bau der Berliner Mauer wirkte sich darum zunächst positiv auf die Bevölkerungsentwicklung aus, die Effekte waren jedoch nur langsam in den Produktionsbetrieben zu spüren.

Ulbrichts Wirtschaftspolitik setzte zunächst auf Investitionen in die Schwerindustrie, den Maschinenbau, die Chemie- und Elektrotechnikindustrie. Durch diese Ausrichtung wurden Lebensstandard und Konsumgüter jedoch vernachlässigt, was das Wirtschaftswachstum behinderte und die Flucht der Menschen in den Westen begünstigte.

Mit dem auf dem VI. Parteitag der SED verkündeten „Neue Ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft“ (NÖSPL) sollten die bestehenden wirtschaftlichen Probleme der DDR behoben werden. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sollte angekurbelt und die Wirtschaftsplanung effizienter werden. Dieses Reformkonzept wurde in zwei Etappen umgesetzt und dann ab 1968 bis 1970 als „Ökonomisches System des Sozialismus“ (ÖSS) fortgeführt. Es beinhaltete im Wesentlichen zwei Leitgedanken: einerseits die Dezentralisierung, Flexibilisierung und Ökonomisierung der zentraladministrativen Wirtschaftsplanung- und lenkung,

andererseits die Stärkung von betrieblichen und individuellen Leistungsanreizen.

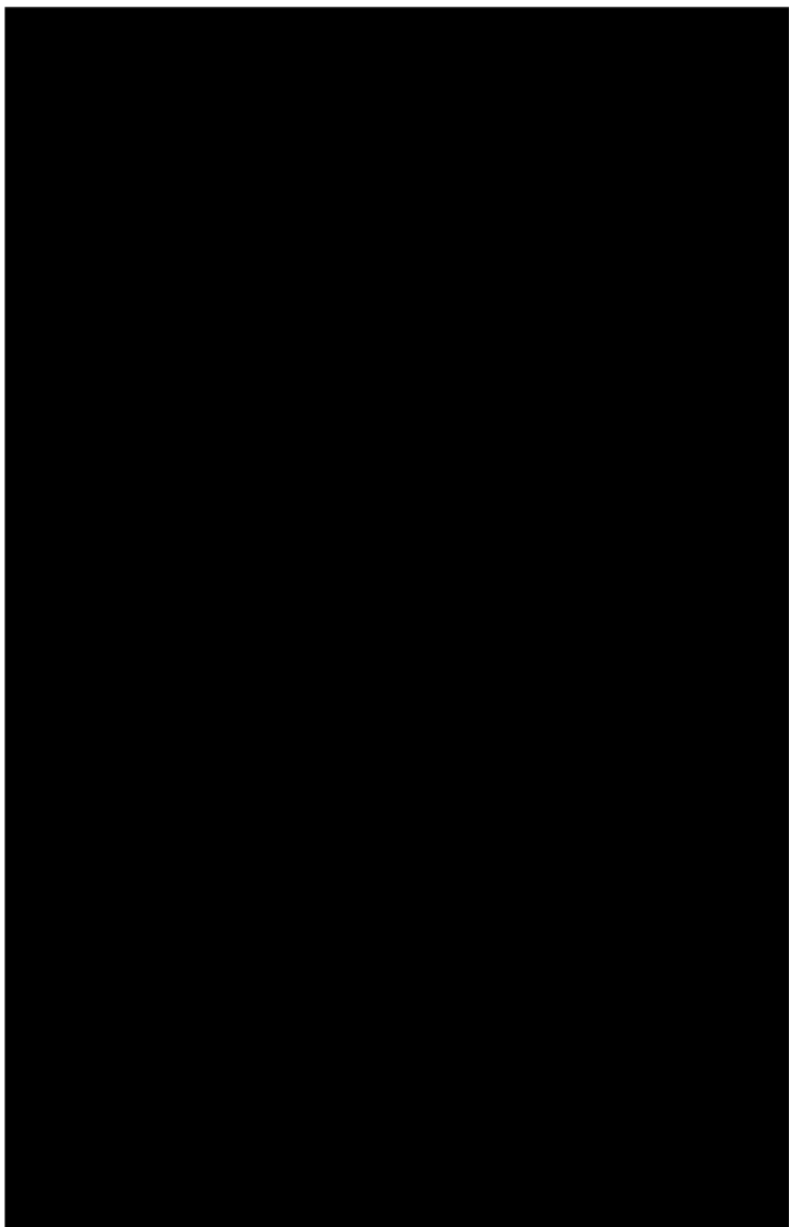
Die Dezentralisierung begünstigte die Betriebe, denn ihnen kam nun eine gewisse Eigenverantwortlichkeit zu. Durch eine verstärkte „Eigenerwirtschaftung der Mittel“ sollten wiederum die Betriebe und deren Mitarbeiter*innen dazu bewogen werden, wirtschaftlich effizient zu arbeiten, was wiederum auch durch Prämien honoriert wurde. Dadurch, und durch weitere Maßnahmen wurde die allgemeine Lage der DDR-Wirtschaft und Bevölkerung zunächst verbessert.

In diesen Zeitraum wurden in Eisenach und Zwickau auch Modernisierungen vorgenommen – nicht nur in der Produktionstechnik, sondern auch bei den bestehenden Fahrzeugmodellen sowie in der Organisation der Fahrzeugindustrie. Zum Ende der 1960er-Jahre wurde unter Ulbricht mit der Einführung der Kombinati-*s*struktur begonnen, wodurch die Industrie weiter zentralisiert werden sollte.

Eisenach

Der „Wartburg 311“ wurde bis 1965 in seiner bestehenden Form immer wieder verbessert, obwohl die Werksangehörigen in Eisenach schon lange an modernen und anschlussfähigen Modellen arbeiteten. Bis dahin wurden jedoch Arbeiten an neuen Fahrzeugprototypen- und Motorvarianten durch den ideologischen und wirtschaftspolitischen Kurs der SED immer wieder abgebrochen und unterbunden. Zur Modellpflege gehörte beispielsweise der leistungsgesteigerte Motor mit 45 PS. Im Jahr 1962 hatten bereits die Arbeiten an einem Nachfolger des Wartburg 311 begonnen, die aber erst mit einem Politbürobeschluss von 1964 in die Realität umgesetzt werden konnten. Vom Wartburg 311 wurden bis zur Produktionseinstellung etwa 260.000 Stück produziert.

Ab 1966 wurde in Eisenach dann der neue und zu diesem Zeitpunkt weitgehende auf dem Stand der Technik angekommene „Wartburg 353“ produziert. Die Umstellung auf den neuen Typen erfolgte im laufenden Produktionsprozess



Stiftung Automobile Welt Eisenach

Wartburg 353, 1966.

und in mehreren Etappen über ein Zwischenmodell (Wartburg 312/1). Die Fahrzeugneuentwicklung war aufgrund der entwicklungs- und produktionsseitigen Kapazitäten nicht in einem Schritt möglich. Dies führte zu Kompromiss beladenen Entscheidungen. Ein neues Fahrgestell wurde beispielsweise 1965 eingeführt, darauf jedoch weiterhin die bekannte Karosserie verbaut. Mit dem 1967 serienmäßig eingebautem synchronisiertem Getriebe war der Wartburg 353 komplett.

Für die Einführung des neuen Modells wurden letztmalig für fast 20 Jahre größere Investitionen in den Betrieb und seine Ausstattung getätigt, wozu modernere Schweißeinlagen und Lackieranlagen zählten. Das Fahrzeug unterschied sich äußerlich komplett von seinem Vorgängermodell und war insbesondere gestalterisch und vom Platzangebot konkurrenzfähig im Vergleich zu zeitgenössischen Modellen auf dem internationalen Markt. Er war jedoch weiterhin nur mit einem Zweitaktmotor ausgestattet, was sich trotz vielfältiger Initiativen bis in die 1980er-Jahre nicht ändern sollte. Weiterentwicklungsprojekte scheiterten genauso wie die wirtschaftlichen Reformen der 1960er-Jahre unter Walter Ulbricht. Im Jahr 1973 wurden diese sogar offiziell abgebrochen. Die Gründe dafür waren hohe Planziele, die einseitige Förderung bestimmter Wirtschaftszweige, ein Mangel an Rohstoffen sowie Streit in den Reihen der Wirtschaftsplaner.

Mit der Einführung des Wartburg 353 war auch die Zeit der vielfältigen Karosserievarianten vorbei. Ab 1967 wurde eine Kombi-Variante (Tourist) gebaut und ab 1983 ging die Pickup-Variante (Trans) sowie ein Notarztwagen in die Produktion.

Die politische Linie der 1960er-Jahre vernachlässigte bei all den wirtschaftlichen Reformversuchen jedoch weitgehend die sozialen Belange der DDR-Bevölkerung. Das Automobilwerk Eisenach war im Kreisgebiet der größte Betrieb und im Bezirk Erfurt der zweitgrößte Arbeitgeber. Die Belegschaft des Werkes stammte aus 74 Gemeinden des Kreises und 52 Gemeinden außerhalb des Kreises. Jede*r neunte Bewohner*in der Stadt, arbeitete im AWE. Im Bestandszeitraum des

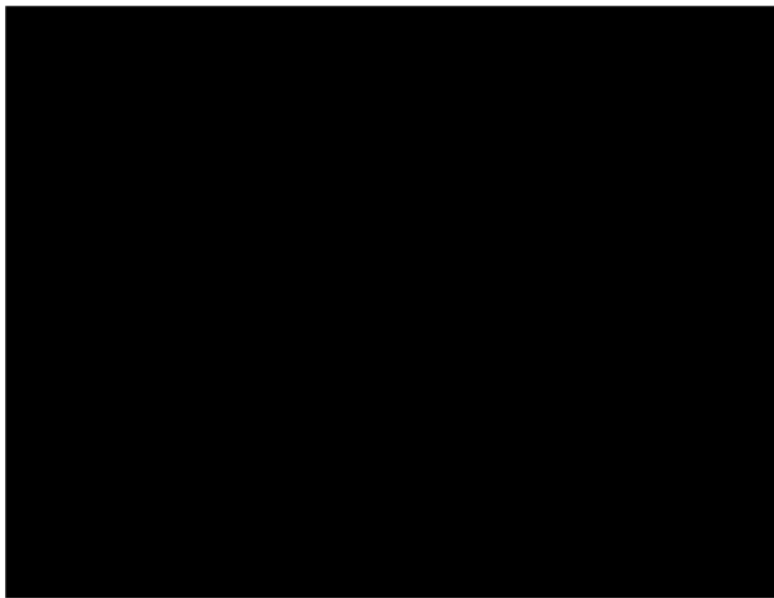


Stiftung Automobile Welt Eisenach

Wartburg Tourist, 1967.

Vertrages sollte die Produktion im AWE um ganze 144 Prozent gesteigert und die betriebliche Organisation auf elektronische Datenverarbeitung umgestellt werden. Für diese Perspektiven waren zusätzliche Arbeitskräfte nötig, die in dieser Zeit vor allem über die Rekrutierung von Arbeiterinnen geplant war.

Ende der 1960er-Jahre und nach erfolgreicher Einführung des Wartburg 353 arbeiteten die Konstrukteure in Eisenach neben einer Fahrzeugneuentwicklung auch an der Erweiterung ihres Portfolios und konzentrierten sich dabei auf ein zweitüriges Coupé mit Karosserieteilen aus glasfaserverstärktem Polyester (GFP). Der Typ 355 hatte gegenüber dem Wartburg 353 ein fast unverändertes Fahrgestell, begeisterte jedoch durch seine moderne Gestaltung. Nach dem Aufbau von vier Prototypen wurden die Arbeiten jedoch eingestellt, weil die GFP-Karosserievariante zusätzliche Investitionen bedeutet hätte.



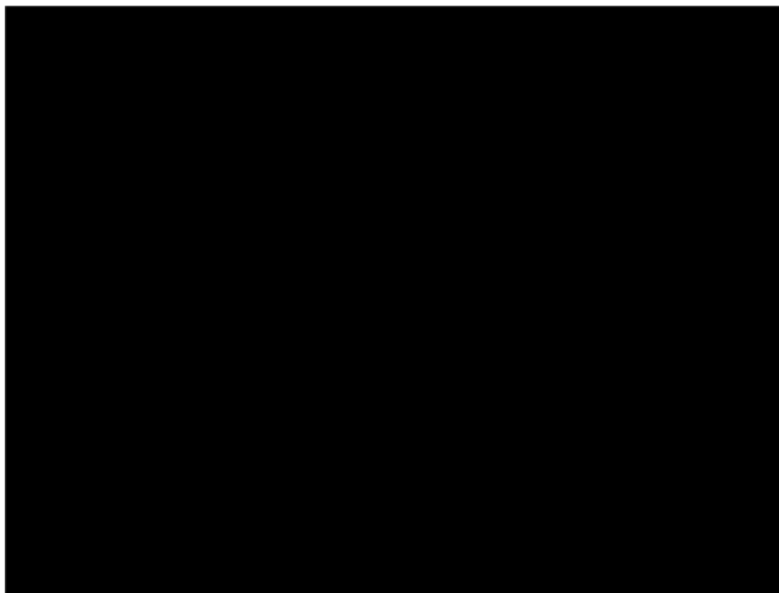
Stiftung Automobile Welt Eisenach

Typ 355, 1968.

Zwickau

Der VEB Sachsenring wurde nach seiner Bildung zum größten Betrieb der Stadt Zwickau und zum größten im Bezirk Karl-Marx-Stadt und hatte zum Beginn der 1960er-Jahre schon mehr als 8.000 Mitarbeiter*innen. 1962 erhielt der Trabant P 50 einen größeren Motor (23 PS) und damit den Namen Trabant 600 (P 60).

Sieben Jahre nach Produktionsbeginn des P 50 wurde der neue Trabant P 601 1964 in die Serienproduktion überführt, in dem der Trabant 600 in Teilen eine weiterentwickelte Karosserie erhielt. Das Karosseriegrundgerüst blieb jedoch unverändert, auch die vorderen Kotflügel wurden übernommen. Der Trabant 601 zeichnete sich durch eine Reihe von Verbesserungen aus, wie bessere Sicht- und Platzverhältnisse, eine Serienmäßige Scheibenwischanlage oder eine neue Türkonstruktion.



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

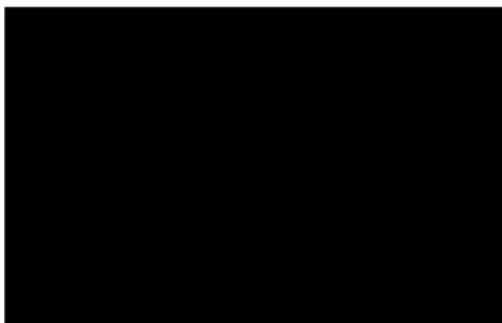
P 600, ohne Datum.

Ein Jahr später wurde dann die Kombivariante Trabant P 601 mit dem Namen Universal eingeführt, 1966 und 1967 kamen die Luxus- und Sonderwunschausführungen hinzu.

In den 1960er-Jahren erhielt der Trabant P 601 die wichtigsten Neuerungen in den über 26 Jahren seiner Produktion: einen leistungsgesteigerten 26 PS Motor (1969), eine automatische Kupplung (Hycomat) sowie eine Duplexbremse und eine Modernisierung des Innenraumes. Die Karosserie bestand weiterhin aus einem mit Duroplast beplanktem Stahlblechgerippe. Die Sachsenring Automobilwerke Zwickau erhielten in den 1960er-Jahren neue Anlagen und Maschinen, wie eine automatische Lackiertaktstraße für den Karosseriebau, eine Taktstraße im Getriebebau, ein Fließband im Karosserierohbau sowie die Einrichtung einer Phosphatieranlage. Ebenfalls in den 1960er-Jahren wurde das Rechenzentrum errichtet.

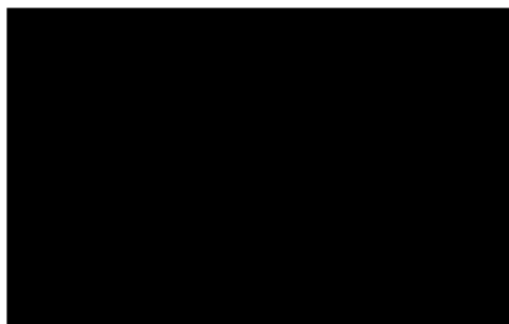
*Sammlung August Horch
Museum Zwickau gGmbH*

Trabant P 601,
ohne Datum.



*Sammlung August Horch
Museum Zwickau gGmbH*

P 603, ohne Datum.



Gemeinschaftsprojekte

Zwischen den beiden Pkw-Herstellerwerken in der DDR gab es, vor allem im Bereich Forschung und Entwicklung, betriebsübergreifende Arbeitsgemeinschaften. Die DDR-Regierung erhoffte sich davon die Bündelung von Kräften und Wissen. In der Realität bestand jedoch bis zum Ende der DDR eine gewisse Rivalität und Konkurrenz zwischen den beiden Automobilwerken, vor allem, was die Investitionen betraf. Auch unterhalb der Leitungsebene gab es Argwohn: In Zwickau verwies man auf die „Hochnäsigkeit“ der Eisenacher, weil sie das bessere Auto bauen würden. Der Trabant hingegen war ein wahrhaftes Produkt der DDR und hatte äußerlich keine historischen Wurzeln zu Horch oder Audi, auch wenn die beiden Werke zusammengekommen den VEB Sachsenring ergaben. Dazu kam, dass die Zwickauer den in Eisenach ungeliebten IFA F 9 abtreten mussten und dieser dem AWE rein technisch einen Rückstand brachte.

Im Zeichen der SED-Politik stand die wirtschaftliche Rationalisierung stets hoch im Kurs, sodass neben der Produktion von nur noch zwei Pkw-Typen in der DDR in den 1960er-Jahren Bestrebungen der Regierung aufkamen, die beiden Typen zu einem Fahrzeug zu vereinheitlichen. Bereits 1961 hatten das Automobilwerk Eisenach und die Automobilwerke Zwickau den P 100 vorgestellt, der eine Wettbewerbsentwicklung zu einem Einheitstyp war. Es folgten 1965 und 1967 die Modelle/Modifizierungen 602 bzw. 603.

In Eisenach und Zwickau beschäftigten sich die Konstrukteure auch, mit der Weiterentwicklung der Fahrzeugmotorisierung. Wartburg und Trabant waren immer noch mit einem umweltschädlichem Zweitaktmotor mit hohem Kraftstoffverbrauch ausgezeichneten Zweitaktmotor ausgestattet. Durch Ulbrichts Politik waren für derartige Vorhaben sogar Mittel freigegeben wurden. Als Sackgasse erwies sich die Weiterentwicklung des Kreiskolbenmotors. Als Lizenz der westdeutschen NSU sollte der neuartige Motor den Zwei-

takter ersetzen. Dazu kam es nicht. Zeitig wurden technische Probleme ersichtlich, die letztlich 1968 zu einem abrupten Abbruch des Projektes führten. Die beiden Fahrzeugmodelle behielten also weiterhin ihre Zweitaktmotoren. Zwischenzeitlich war die Entwicklung von Viertaktmotoren jedoch international weiter vorangetrieben worden und die DDR hatte für einen Nachfolger-PKW keinen passenden Motor.

Die 1960er-Jahre waren in Eisenach und Zwickau von technischen Weiterentwicklungen sowie neuen Fahrzeugmodellen geprägt. Mit dem Wartburg 353 und dem Trabant 601 wurden letztmalig in der DDR-Automobilindustrie ein wirklicher Modellwechsel vollzogen. Diese beiden Modelle konnten noch die vielen Kompromisse verbergen, die mit ihrer Serieneinführung verbunden waren. Alles, was danach kam, waren nur noch unumgängliche Produktpflegemaßnahmen. Die Steigerung der Produktion war in allen Jahrzehnten der DDR-Automobilproduktion ein gefordertes Ziel, doch durch ausbleibende Modernisierungen in Produktionsverfahren und Produkten, wurden diese behindert.

Soziale Einrichtungen und Fürsorgefunktion der Betriebe

Walter Ulbricht leitete die Geschicke der DDR. Die wirtschaftliche Stagnation und Fehlentwicklungen seiner Amtszeit schwächten sein politisches Dasein. Erich Honecker konnte im Mai 1971 mit Rückendeckung Moskaus und der Unterstützung von Mitgliedern des Politbüros Ulbricht zum Abdanken bringen und übernahm damit die Staatsführung als Erster Sekretärs des ZK der SED. Mit dem damit eingeleiteten politischen Kurswechsel änderte sich die Ausrichtung der Wirtschafts- und Sozialpolitik in der DDR. Die wirtschaftlichen Reformen der 1960er-Jahre unter Ulbricht, die eine langfristige Versorgungskrise herbeigeführt hatten, wurden nun abgebrochen. Ein wesentlicher Unterschied in der Ausrichtung der politischen Ziele bestand darin, dass unter Ulbricht zunächst wirtschaftliches Wachstum forciert wurde, was letztlich mehr Konsum für die Bevölkerung bringen sollte. Unter Honecker bestand zunächst die „Hauptaufgabe“ darin, die materielle Lage der Bevölkerung durch den Ausbau der Sozialpolitik und Konsumgüterproduktion zu verbessern. Wirtschaftliche Aspekte traten zurück. In wirtschaftlicher Hinsicht sollte die Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Menschen dafür sorgen, dass diese am Arbeitsplatz motivierter und engagierter arbeiteten. Die konkreten Maßnahmen – zum Beispiel im Wohnungsbau, Rentenerhöhungen und Anhebung der Mindestlöhne - sollten dem neuen Mann an der Spitze der DDR und seiner Politik nicht nur eine legitimatorische Basis sowie Resonanz in der Bevölkerung verschaffen, sondern auch die langersehnte internationale Anerkennung des zweiten deutschen Staates ankurbeln.

Die Ausgestaltung der Sozialpolitik lässt sich in der Rückschau auf mehrere Motivationen zurückführen: Sie sollte die Partei herrschaft legitimieren, Defizite kompensieren (politischer und demokratischer Natur), kontrollierend und

disziplinierend beziehungsweise erziehend und belohnend auf die Menschen in der DDR und insbesondere in den Betrieben wirken. Die betriebliche Sozialpolitik sollte zum „Hebel“ für die ökonomische Entwicklung des Landes werden und umfasste all das, was über die Lohn- und Gehaltszahlungen hinaus durch die Betriebe bereitgestellt wurde. Im Zentrum der Anstrengungen standen für die Honecker-Regierung die Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten, die ein Bestandteil der betrieblichen Sozialpolitik waren. Für die Steigerung der wirtschaftlichen Produktion galt es, die Arbeitskraft der Werktätigen zu erhalten und zu pflegen, wodurch sich die Regierung nicht nur größeren politischen Zuspruch erhoffte, sondern auch größere Mitwirkung und Leistungsbereitschaft.

Soziale Einrichtungen der Betriebe hatten für die Belegschaft in Eisenach und Zwickau einen großen Stellenwert.

Zu den Feldern der betrieblichen Sozialpolitik zählten bis zum Ende der DDR zum Beispiel die medizinische und soziale Betreuung der Beschäftigten, Arbeiterversorgung (Werkskantinenessen), Dienstleistungsangebote, Betriebs-sport und kulturelle Freizeitangebote/Freizeitorganisation, Kinder- sowie Jugendbetreuungsangebote und -einrichtungen, Urlaubs-, Erholungs- und Wohnungswesen, Betreuung der „Veteranen“ und auch Prämienzahlungen. Der FDGB war Träger der Sozialpolitik im Betrieb und zuständig für die Sozialversicherung. Über den „FDGB-Feriedienst“ erhielten Betriebsangehörige Urlaubsreisen und andere Leistungen. Das AWZ hatte eine ganze Reihe von Ferienobjekten im FDGB-Feriedienst, darunter 104 Plätze an der Burg Gleichenstein, in Bad Elster 12 Plätze und 240 Plätze am Balaton in Ungarn sowie etwa 2.000 Ferienplätze über den FDGB. Hinzu kamen etwa 1.400 Kinderferienlagerplätze. Mit insgesamt bis zu 600 Ferienlagerplätzen verwaltete das Automobilwerk Eisenach zum einen das „Zentrale Pionierlager Maxim Gorki“ und das Betriebsferienlager „Nikolai Ostrowski“ in Wilhelmsthal bei Eisenach. Hinzu kamen über 2.000 Ferien-

plätze, die direkt über den FDGB zugewiesen wurden, gut 2.500 betriebseigene Ferienplätze – zum Beispiel in Wohnwagen und Bungalows – sowie eine Reihe an sogenannten (Betriebs-)Austauschplätzen mit Ungarn, Polen oder der Tschechoslowakei.

Bereits die sowjetische Besatzungsmacht legte fest, dass Betriebe mit mehr als 5.000 Mitarbeiter*innen eine Poliklinik einzurichten hatten. 1948 wurde für das spätere VEB AWE die erste Betriebspoliklinik gegründet und 1957 durch einen großzügigen Neubau ersetzt. 1988 waren im AWE in der betriebseigenen Poliklinik 90 Personen angestellt. In Zwickau wurde 1951 die erste Betriebspoliklinik unmittelbar am Werksgelände eröffnet. 1970 arbeiteten dort 23 Ärzt*innen, vier Zahnärzt*innen und 58 Pfleger*innen. Damit war eine kostenlose Inanspruchnahme von allgemeinmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen, aber auch die Vermittlung zu Spezialist*innen möglich.

In den 1950er-Jahren eröffnete in Eisenach auch der erste Betriebskindergarten. Das AWE verfügte über mehrere Kinderbetreuungseinrichtungen im Stadtgebiet: eine Tageskrippe mit etwa 70 Plätzen und einer Kombi-Einrichtung bestehend aus einer Wochenkrippe mit etwa 80 Plätzen, einem Kindergarten mit 160-180 Plätzen und einem Hort mit 140-180 Plätzen. In Zwickau stellte das AWZ in den 1970er-Jahren drei Kinderbetreuungseinrichtungen zur Verfügung: einen Kindergarten mit 278 Plätzen, eine Krippe mit 71 Plätzen und einen Hort mit 145 Plätzen.

Zur betrieblichen Versorgung gehörten auch betriebseigene Verkaufsstellen der HO (Handelsorganisation) und der Konsumgenossenschaft, Wäschereien, Werkskantinen und Kioske, Werksbüchereien, Klubhäuser und Kultureinrichtungen sowie Sportvereine. Die Betriebe bemühten sich auch um die Bereitstellung von Wohnraum, der in der DDR stets knapp war. Die Aussicht auf eine moderne Wohnung wurde auch als Werbemittel für potentielle Arbeitskräfte verwendet.

Die 1970er-Jahre

Zu Beginn standen vor allem sozialpolitische Maßnahmen auf der Agenda. Eher zurückhaltend äußerten sich die Regierenden zu den wirtschaftlichen Aspekten: Die „wissenschaftlich-technische Weiterentwicklung“ sollte zwar weiter vorangetrieben werden, wurde jedoch immer den sozialpolitischen Maßnahmen nachgeordnet und vor allem auf bestimmte Wirtschaftszweige beschränkt, die der Konsumbefriedigung dienten. Die Devise lautete, dass sich Wirtschafts- und Sozialpolitik wechselseitig begünstigen sollten.

Honecker ließ auch die wirtschaftliche Leitung und Planung überarbeiten. Im Vergleich zu den 1960er-Jahren, als die Betriebe noch mehr Freiheiten hatten, die Planung dezentraler gestaltet war und gewisse Handlungsspielräume bestanden, setzte nun eine Re-Zentralisierung und Re-Hierarchisierung ein. Das bedeutete, dass die administrativen Planungen wieder zunahmen und die Entscheidungsspielräume in den Betrieben wieder eingeschränkt wurden. Die volkseigenen DDR-Betriebe unterlagen in fast jeder Hinsicht zentralen Vorgaben und Entscheidungen, die sie dann beeinflussen konnten. Arbeitskräfteplanung, Investitionen, Materialplanung und die Produktion als solche zählten zu diesen Faktoren. Sie wurden nicht von den Betrieben selbst, sondern von den Wirtschaftsplanern des SED-Regimes festgelegt.

Gearbeitet wurde in den sozialistischen Betrieben, so auch in den beiden Automobilwerken, nach Fünfjahresplänen. Die Jahrespläne, die von der staatlichen Plankommission (SPK) jährlich erarbeitet wurden, bildeten die Grundlage für die Ausgestaltung des Wirtschaftsjahres. Sie basierten auf der Analyse der Plankommission, aber auch auf der Zuarbeit der Betriebe, der Kombinate und anderer staatlicher Stellen. Die formalen Vorgaben für den Inhalt der Pläne kamen aus dem Politbüro des ZK der SED, die von der Plankommission in

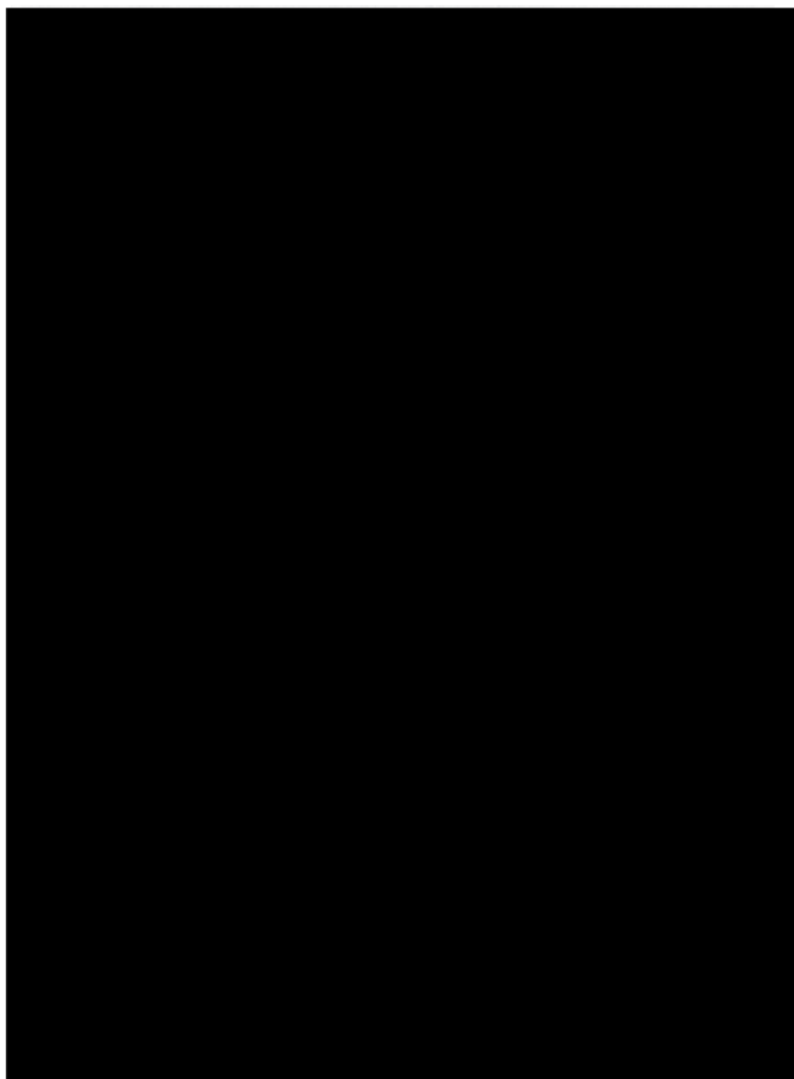
Kenn- oder Planzahlen übersetzt wurden. Die Pläne waren gesetzlich verankert, es gab keine Ausweichmöglichkeiten für die Betriebe. Sie umfassten einerseits die staatlichen Planaufgaben/Planaufträge mit den entsprechenden Kennziffern und andererseits die auf Grundlage dieser Aufgaben betrieblich ausgearbeiteten Maßnahmen und Aufgaben mit wiederum entsprechenden Kennziffern.

Die Planerfüllung in den Betrieben stellte das oberste Ziel dar. In der Automobilindustrie der DDR hingen Planerfüllung und Leistung der Betriebe, die ein Endprodukt herstellten, von den Zulieferbetrieben ab. Fehlende oder fehlerhafte Lieferungen konnten zum Teil die ganze Produktion zum Stillstand bringen und blieben aufgrund mangelnder Sanktionsmittel meistens ohne Strafen für die Zulieferer. Im Automobilbau mangelte es am häufigsten an Walzstahl und Tiefziehblechen. Im AWE kam es in den 1970er-Jahren zu erheblichen Problemen in der Produktion, weil Lieferrückstände von Blech aus dem Bandstahlkombinat vorlagen. Der Grund für das Fehlen dieser Bleche führte der Generaldirektor des Bandstahlkombinats auf Fondkürzungen für den Inlandverbrauch von Walzstahl zurück. Durch die Kombi-natsstruktur waren Lieferverzögerungen und derartige Probleme häufig. Das System der Zulieferbetriebe – im AWE bestand dies 1990 zum Beispiel aus über 300 einzelnen Vertragspartnern – funktionierte selten problemlos.

In Honeckers Amtszeit fielen auch die Auflösung der Vereinigung volkseigener Betriebe (VVB) und die Kombi-natsbildung. Mit dem ausgedehnten Zusammenschluss in Kombinat- en seit 1978 sollten Betriebe zusammengefasst werden, die zur Herstellung eines Endproduktes beitrugen, dieselben Rohstoffe verarbeiteten oder ähnliche Fertigungsprozesse aufwiesen. Darin vereinte sich also die gesamte Wertschöpfungskette von der Forschung und Entwicklung bis hin zum Verkauf. Die DDR-Wirtschaftsplaner*innen erhofften sich davon nicht nur eine vereinfachte Kommunikation und Koordination zwischen den Betrieben. Durch bessere

Planung, Lieferung und Ausnutzung der Maschinen sollten die Kosten senken. Mit dieser „Monopolbildung“ schalteten die Verantwortlichen jedoch nicht nur jegliche Konkurrenz und Wettbewerb auf dem Markt aus, sondern waren auch dafür verantwortlich, dass jede Innovation und Flexibilität unterbunden wurde, was in der Folge die DDR-Planwirtschaft und ihre Leistungsfähigkeit stets behindern sollte.

Für den DDR-Fahrzeugbau bedeutete dies, dass die bis dahin bestehende VVB Automobilbau in selbständige Kombinate aufgeteilt wurden: den Industrieverband Fahrzeugbau (IFA)-Kombinat Karl-Marx-Stadt – zu dem das AWE und AWZ gezählt wurden –, das IFA-Kombinat für Zweiradfahrzeuge (wie Simson oder MZ), das IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde und das IFA-Kombinat in Werdau für Spezialaufbauten und Anhänger. Innerhalb des Kombinates für Fahrzeugbau, dem bis zu seiner Auflösung etwa 30 (Zuliefer-) Betriebe angehörten, waren Eisenach und Zwickau die beiden größten Betriebe. Mit der Kombinatbildung einher ging auch eine verstärkte Rationalisierung; die Betriebe mussten teilweise kleinste Fertigungseinheiten und Baugruppen des Finalproduktes selbst herstellen, womit Effizienzverluste verbunden waren. Die DDR-Automobilindustrie war abhängig von anderen Branchen und Betrieben und genoss doch Vorteile, zumindest wenn man den Status eines Großbetriebes oder Schwerpunktbetriebes vorweisen konnte. Dieser ermöglichte, dass sich in der Hierarchie kleinere Betriebe unterordnen mussten, wie beispielsweise bei der Lieferung von Blechen. Am Ende stand jedoch – unabhängig vom Status – die Erfüllung der vorgegebenen und geplanten Stückzahlen.



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

Prospekt Trabant P 601, 1975.

Das Pkw-Programm der 1970er-Jahre in Eisenach und Zwickau

In den 1970er-Jahren kristallisierte sich immer mehr heraus, wie defizitär die Ausstattung der DDR-Bevölkerung mit privaten Pkw war. Durch Lohnerhöhungen und sonstige sozialpolitische Maßnahmen konnten sich immer mehr Menschen finanziell ein eigenes Auto leisten. Doch auf dem Automarkt herrschte Mangel: zu wenig Neufahrzeuge, zu lange Wartezeiten (1970 schon bis zu zehn Jahre), überalterter Gebrauchtwagenbestand, überlastete Werkstätten und ein hoher Bedarf an Ersatzteilen. Hier wurden kurz- und langfristige Maßnahmen notwendig, denn die Steigerung der wirtschaftlichen Leistung vollzog sich nicht so schnell wie die Einkommensentwicklung, sodass die Nachfrage auch bei anderen Konsumgütern weiter stieg. In den 1970er-Jahren wuchs die Zahl der Anmeldungen aus der Bevölkerung für einen eigenen Pkw weiter an und die Zahl der ausgelieferten Fahrzeuge nahm demgegenüber nicht wesentlich zu.

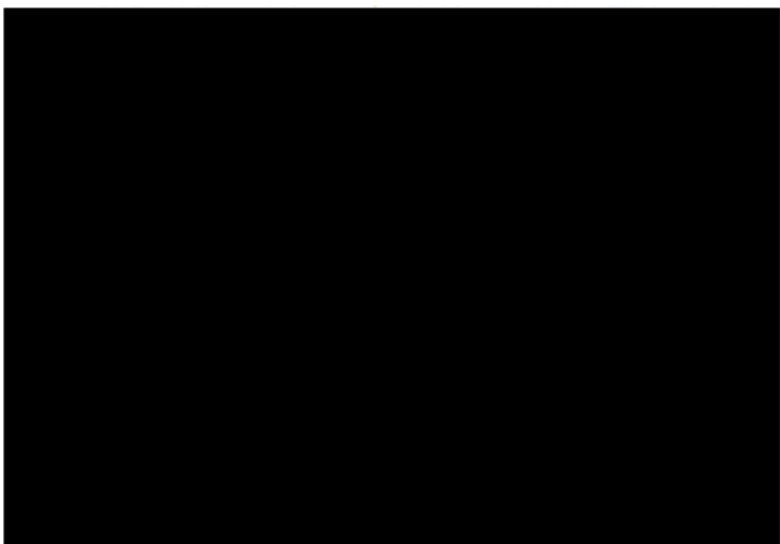
Bis in das vorletzte Jahrzehnt der DDR spielte die Automobilindustrie gesamtwirtschaftlich eine untergeordnete Rolle, die mit geringen Investitionen bedacht wurde. Trotzdem lief 1973 schon der einmillionste Trabant vom Band in Zwickau.

Die Produktionszahlen von Wartburg und Trabant waren wirtschaftlich nicht rentabel für eine Massenproduktion. 1970 wurden in der DDR insgesamt 126.000 Pkw produziert, davon 40.000 in Eisenach und 86.000 in Zwickau. Von diesem Bestand waren jedoch über 56.000 Stück für den Export vorgesehen. International galt schon in den 1970er-Jahren, dass ein Pkw-Werk jährlich zwischen 200.000 und 250.000 Fahrzeuge herstellen musste, um kostendeckend bzw. gewinnbringend arbeiten zu können. Die Regierung unter Honecker sah sich im Sinne der neuen Konsumpolitik auch hier zum Handeln gezwungen, was in einem groß angelegten „Pkw-Programm“ mündete.

Das geplante Pkw-Programm mit seinen Wurzeln in den 1960er-Jahren hatte zwei Ziele: erstens die kurzfristige Stückzahlsteigerung in der DDR Pkw-Produktion und zweitens die Entwicklung und Produktion eines neuen Fahrzeugs der unteren Mittelklasse mit Hilfe einer ausländischen Kooperation. Mit neuem Modell und steigenden Produktionszahlen sollte der Pkw-Bau gesamtwirtschaftlich an Bedeutung gewinnen und damit auch International den Anschluss in Sachen Technik und Ausstattung schaffen. Damit verbunden waren jedoch auch zwei große langfristige Rationalisierungsvorhaben. So sollte sich die Produktion des Neuwagens nur noch auf einen der zwei bekannten Produktionsstandorte konzentrieren und damit einhergehend sollte es auch nur noch ein Fahrzeugmodell auf dem DDR-Markt geben. Beide Vorhaben oder Teilprojekte liefen zunächst nebeneinander. Die Stückzahlsteigerung der bekannten Modelle sollte vor allem dem Inlandsbedarf zugutekommen und ein Export nur noch durch den vertraglich zugesicherten Sortimentstausch vollzogen werden. Eine Steigerung des Exports in den Westen war damit ausgeschlossen.

Aufgrund des beengten Platzes, der eine Stückzahlsteigerung behinderte, begannen in Zwickau in den 1970er-Jahren Überlegungen zu einem kompletten Werksneubau am sechseinhalb Kilometer entfernten Standort „Mosel“ bei Zwickau.

Dieses Projekt stellte das wohl größte Modernisierungsvorhaben und Erweiterungsprojekt der DDR in der Pkw-Produktion dar. Einen ausländischen Kooperationspartner innerhalb des sozialistischen Wirtschaftssystems fand die DDR-Regierung sehr schnell in der ČSSR mit dem traditionsreichen Skoda-Automobilwerk in Mladá Boleslav. Für die Entwicklung und Produktion wurden damit die Hoffnungen auf eine höhere Arbeitsteilung verbunden, die durch die Verfolgung von einzelstaatlichen Entwicklungen nicht möglich gewesen wäre. Diese Zusammenarbeit sollte einen abgewandelten Skoda-Motor in den vorzubereitenden neuen



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

RGW-Auto, Typ 760, ohne Datum.

DDR-PKW, Typ 760 genannt, bringen, der 1978 in die Serienproduktion gehen sollte.

Damit hätte die DDR-Pkw-Industrie endlich den Umstieg auf einen Viertaktmotor realisieren können, denn international waren die Fahrzeuge mit Zweitaktmotoren aufgrund der Abgasemissionen immer weniger absatzfähig. Die Arbeitsteilung sollte so aussehen, dass in der ČSSR die Arbeiten am Motor und in der DDR die am Fahrgestell und Getriebe übernommen werden sollten. Beide Länder planten eigenständige Karosserien mit gleichen technischen Komponenten. Dadurch sollten Baugruppen mit jährlich 600.000 Stück (Getriebe) bzw. Satz (Bremsen, Antriebswellen) entstehen, die kostengünstig auf hochautomatisierten Anlagen für beide Länder produziert werden sollten. Kalkuliert hatte die Wirtschaftsführung der DDR eine jährliche Produktion von zunächst 150.000 Stück und diese sollte bis in das Jahr 1980 auf bis zu 300.000 Fahrzeugen gesteigert werden. Zunächst stieß dieses Vorhaben bei den Beteiligten auf großen Zuspruch.

Von diesem Wagen der unteren Mittelklasse, dem RGW-Auto, sollten verschiedene Karosserievarianten entstehen. Die Entwürfe stammten aus Eisenach und Zwickau und sahen eine Stufenhecklimousine oder eine Fließhecklimousine vor.

Mit dem „Pkw-Programm“ einher ging auch eine Rationalisierung und Zusammenlegung anderer Verkehrsbereiche in den RGW-Ländern, auch in Polen und Ungarn, wie der Lkw- oder Omnibusherstellung, die jedoch von den Ländern oftmals umgangen wurde.

Mit dem Start dieses Projektes 1970 wurde eine Investitionssumme von rund zwei Milliarden Mark veranschlagt, die schon zwei Jahre später nach oben korrigiert werden musste. Im Jahr 1973 erfolgte dann die erste Revision des Inland-Vorhabens: Die geplanten Stückzahlen und der Serientermin wurden korrigiert. Aus der geplanten einheitlichen Baugruppenproduktion wurde später ein weniger wirtschaftlicher Baugruppentausch. Dies geschah im Jahr darauf ein zweites Mal und noch einmal 1978. Damit war der Produktionsbeginn und der Serienanlauf mittlerweile in das Jahr 1984 gerückt. Das ursprünglich ambitionierte und umfassende Kooperationsprojekt mit der ČSSR wurde schon 1973/1974 reduziert beziehungsweise in seiner ursprünglichen Form revidiert, obwohl die Zusammenarbeit 1975 und 1979 noch einmal auflebte.

Die Gründe dieser Auf und Abs waren nicht nur finanzieller Natur. Es gab auch interne Unstimmigkeiten zwischen den Kooperationspartnern. Zwischenzeitlich gingen die Planungen aber dahingehend weiter, dass in der DDR nur noch an einem Standort ein neues Modell für den Inlandsabsatz hergestellt werden sollte. Dabei sollte Eisenach nur noch Nebenschauplatz sein. Vorgesehen war, dass in Thüringen in der vorhandenen Fabrik nur noch Getriebe, unter anderem für das Gesamtprojekt, hergestellt werden sollten. In Zwickau sollte hingegen ein komplett neues Automobilwerk für Fertigung, Lackierung und Endmontage entstehen. Zudem war die Errichtung eines Gelenkwellenwerkes vorgesehen.

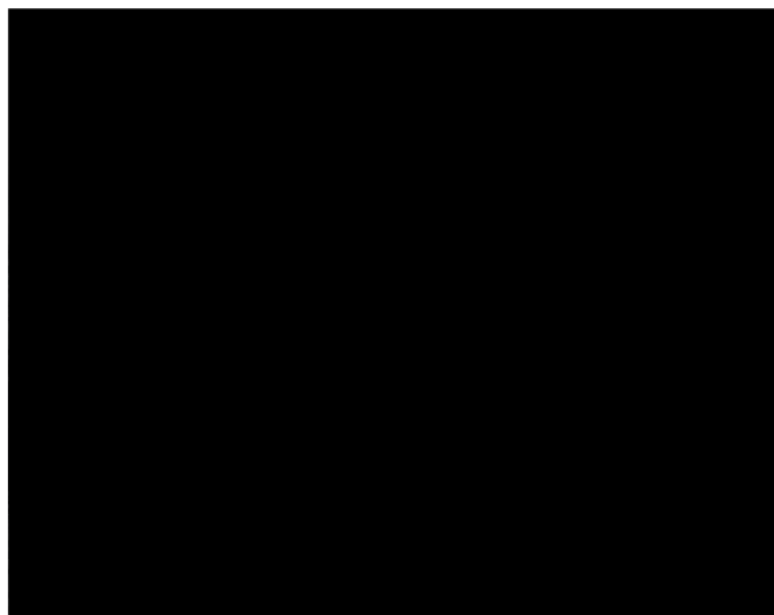
Damit wäre die DDR-Automobilindustrie komplett modernisiert worden.

Mit der Aufgabenteilung wollten die Verantwortlichen erreichen, dass die Fahrzeugproduktion in der DDR an Effizienz gewänne und der Produktionsumfang insgesamt so reduziert werden sollte. Dass das Vorhaben 1973 korrigiert wurde, hing sicherlich auch mit den außenwirtschaftlichen Bedingungen zusammen: Als Folge des Nahostkriegs stiegen schon Ende 1973 die Weltmarktpreise für Rohstoffe, die erste Ölpreiskrise im Westen und der Zusammenbruch des Bretton-Woods Währungssystems, in dessen Folge sich der Wert der D-Mark gegenüber Währungen anderer Industrieländer erhöhte, beeinflussten die wirtschaftliche Entwicklung mit einer Verzögerung auch im Osten. Diese hatten auch auf die Entwicklung des Fahrzeugbaus in Ost und West Einfluss. Langfristig musste die DDR höhere Preise für sowjetisches Erdöl zahlen. Die DDR beglich einen Teil der Kosten durch Gegenlieferungen, in Konsum- oder Chemiegütern. Dieses Geschäft wirkte sich auf lange Sicht jedoch negativ aus, da damit die Auslandsverschuldung der DDR immer weiter anstieg. Hinzu kam der Widerstand aus den Automobilwerken, denn die Mitarbeitenden waren nicht bereit, ihre Arbeitsaufgaben gänzlich umzustrukturieren oder gar aufzugeben. Zudem erwies sich dieses ambitionierte, grenzübergreifende Vorhaben in diesem Umfang schlicht als undurchführbar, weil die Reorganisation eines gewachsenen, gesamten Industriebereiches nicht so unkompliziert zu vollziehen war, wie dies der Plan vorsah.

Unter Ausschluss der Öffentlichkeit kam es aber 1975 zu einem Abkommen zwischen DDR und ČSSR „über die langfristige wirtschaftliche und wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Entwicklung und Erzeugung von PKW und deren Baugruppen“. Es kam damit letztlich zu einer geringfügigen Arbeitsteilung zwischen den Kooperationspartnern: Der Motor und die Bremsen sollten in der ČSSR und im Gegenzug Gelenkwellen, Getriebe und Lenkungen in

der DDR entwickelt werden. Damit wurde jedoch das Projekt Pkw Typ 760 aufgegeben, das Folgeprojekt lief unter der Zwickauer Baumusterbezeichnung „610“.

Zur Lösung des Problems wurde beispielsweise das nahegelegene Gothaer Traktorenwerk (TWG) in die Produktion von Kupplungsteilen einbezogen, dazu begannen Instandsetzungs- und Umbauarbeiten an den bestehenden Werkstätten. Der wohl größte Fortschritt war, dass 1976 am Neubaugrundstück im Westen Eisenachs („Gries“) die Erschließungsarbeiten für ein neues Press- und Getriebewerk begannen.

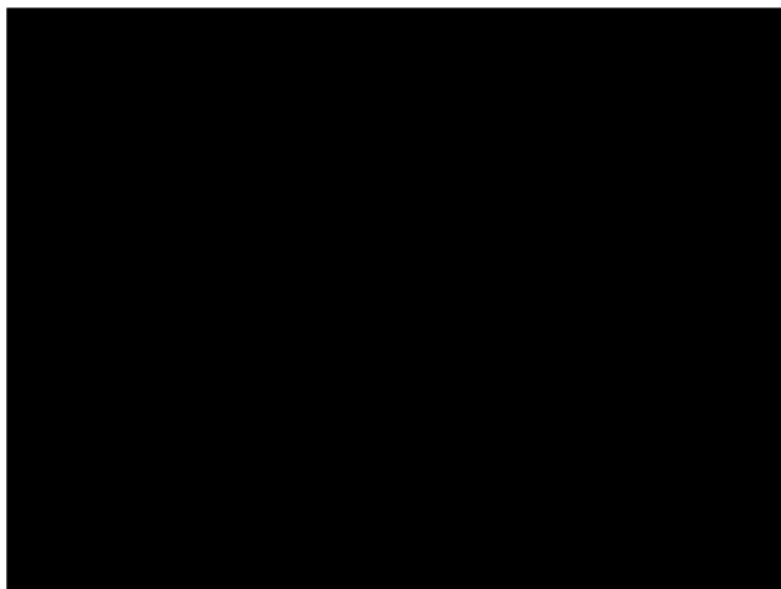


Stiftung Automobile Welt Eisenach

Neubaustandort Gries, ohne Datum.

Neben den ursprünglichen Plänen eines Gemeinschaftswagens mit der ČSSR sollten – wie bereits erwähnt - auch die Produktionszahlen des Wartburgs für den Inlandsbedarf kontinuierlich steigen.

Der Eisenacher Betriebsdirektor Wilhelm Hellbach schätzte, dass es nicht möglich wäre, ohne extensive bauliche Erweiterungen und Verbesserungen die Produktionszahlen zu erhöhen. Der Startschuss für eine lang geplante Werkerweiterung außerhalb des Stadtgebietes war gefallen. Diese Erweiterung sollte die Entwicklungen des Automobilbaustandortes bis nach 1989 beeinflussen. Der Baubeginn für eine neue Großpresserei auf dem Neubaustandort konnte schon 1977 beginnen und 1980 in den Arbeitsdienst überführt werden. Bis dahin musste das AWE Aufträge für die Presserei bis nach Ludwigsfelde ausgliedern, da die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichten. Hinzu kam, dass die eingesetzten Pressen verschlissen waren – das durchschnittliche Alter der Pressen (Zieh- und Kurbelpressen) lag zwischen zehn und 20 Jahren. Reparaturen oder Ersatz waren kaum zu beschaffen, womit die Ausfallzeiten im Betrieb immer wieder begründet wurden. Allgemein beklagten die Betriebsangehörigen schon 1974, dass der Bestand an Werkzeugmaschinen überaltert wäre, ebenso die bauliche Substanz in den Werkstätten. Auch die vorhandenen Gebäude im Stammbetrieb wurden modernisiert, wie zum Beispiel die Schmiede und die Presserei. Es entstanden weitere soziale Einrichtungen sowie die neue Betriebsberufsschule und das Lehrlingswohnheim in Eisenach. Im September 1974 stellten die Konstrukteure aus Eisenach und Zwickau ihren ersten Prototypen aus dem gemeinsamen Vorhaben vor. Der Kleinwagen Typ 610 hatte eine selbsttragende Karosserie, eine Viertakt-Skoda-Motor und moderne Fahrwerkstechnik. Der Typ 610, später als Typ 1100/1300 bezeichnete Pkw, vom AWZ konnte die Anforderungen an ein modernes Auto erfüllen. Der Typ 610 lief jedoch mit seiner Konzeption für die Herstellung an zwei Standorten, nämlich Zwickau und Eisenach, der geplanten Standortrationalisierung entgegen.



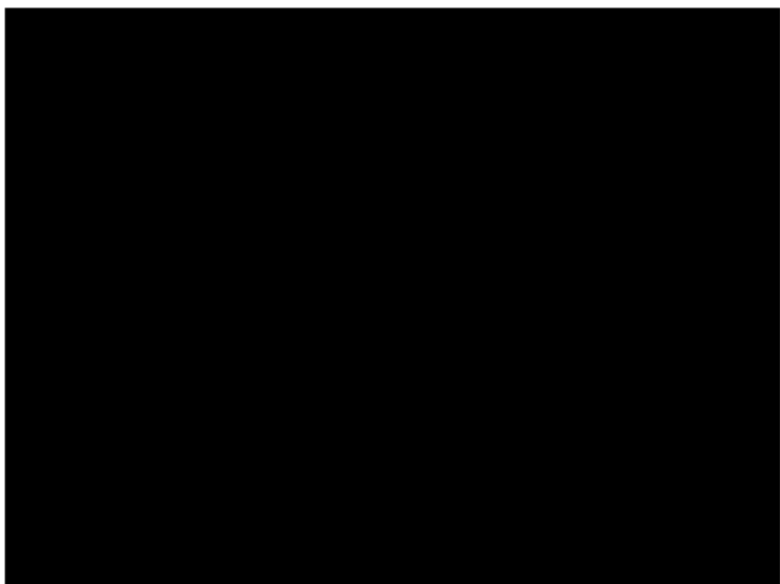
Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

P 610 in seiner letzten Ausführung, 1978.

Auch wenn zunächst die umfassende Zusammenarbeit mit einem ausländischen Partner scheiterte, liefen die Planungen in der DDR weiter. Dafür kalkulierte die Bezirksplanungskommission einen Investitionsumfang von mehreren Millionen Mark. Zwischen 1973 und 1975 sollte es zur Steigerung der Produktion für das laufende Baumuster und gleichzeitig die Weiterentwicklung vollzogen werden.

1974 wurde in Eisenach ein weiterer Prototyp, der Pkw 360 vorgestellt, nachdem die Arbeiten am Typ 760 abgebrochen werden mussten. Das Fahrzeug sollte perspektivisch den Wartburg 353 ablösen und 1976/1977 in Serienproduktion gehen. Er besaß eine neuen Karosserie und einen längs eingebautem Skodamotor. Im Oktober 1974 wurden die Arbeiten an diesem Projekt eingestellt.

Im Jahr 1974 wurde zur Leipziger Herbstmesse der Öffentlichkeit der neue Wartburg 353W präsentiert und ab



Stiftung Automobile Welt Eisenach

Wartburg 353 und Prototyp 360, 1974.

März 1975 in Serie produziert. Die Weiterentwicklungen am Fahrzeug betrafen zum Beispiel Scheibenbremsen, eine Sicherheitslenksäule sowie weitere Detailverbesserungen zur Erfüllung der ECE-Vorschriften.

Für das AWE und sein Produkt waren diese Weiterentwicklungen – die eigentlich nur die Sicherheitsausrüstung des Autos betrafen – für die kommenden Jahre jedoch die letzte „Neueinführung“. Alle selbstständigen Entwicklungsarbeiten der AWE-Forschungs- und Entwicklungsabteilungen wurden im November 1979 von staatlicher Seite beendet und in der Folge abgebrochen. Die Neuerungen am Wartburg 353 kamen vor allem auf Bestreben der Importeure zu Stande, denn in einigen Ländern waren die Sicherheitsstandards an Pkw schon auf einem anderen Niveau als in der DDR. Damit der Wartburg also weiterhin als wichtiger Devisenbringer auf dem Exportmarkt Erfolge erzielen konnte, mussten diese Verän-

derungen vorgenommen werden. An der Optik des Wartburg veränderte sich unterdessen – bis auf ein verändertes Armaturenbrett – erst einmal nichts.

Auch das sogenannte RGW-Auto, der Typ 760 aus dem Gemeinschaftsprojekt, kam nie zur Serienproduktion, da sich die DDR-Regierung 1973 dazu entschloss, alle Arbeiten an einer Weiter- oder Neuentwicklung im Pkw-Bau einzustellen, da die Kosten des Kooperationsprojektes die Kapazitäten des Staatshaushaltes überschritten.



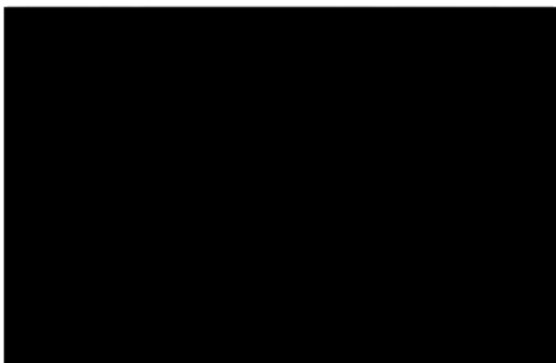
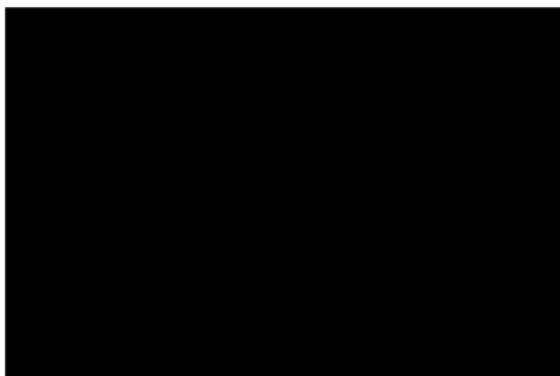
Stiftung Automobile Welt Eisenach

Wartburg 353 W als Limousine, Tourist und Pickup, 1983.

In den 1970er-Jahren konnten auch am Trabant 601 nur noch Details verbessert werden. Wesentliche Veränderungen, am Motor, dem Verbrauch oder dem Platzangebot konnten an dem nunmehr über mehr als einem Jahrzehnt in Serie befindlichen Pkw nicht mehr umgesetzt werden. Es war klar, dass dafür ein Nachfolgemodell produziert werden müsste. Dazu gab es reichlich Ideen, wie die vielen Prototypen beweisen. Wie auch in Eisenach kam es jedoch nicht zur Übernahme wesentlicher Verbesserungen oder gar eines neuen Fahrzeuges, wofür vor allem wirtschaftspolitische Entscheidungen verantwortlich waren. Der Automobilbau geriet unter der Honecker-Regierung immer mehr ins Hintertreffen, was die beiden Automobilhersteller in ausbleibenden Investitionen bemerkten.

*Sammlung August
Horch Museum
Zwickau gGmbH*

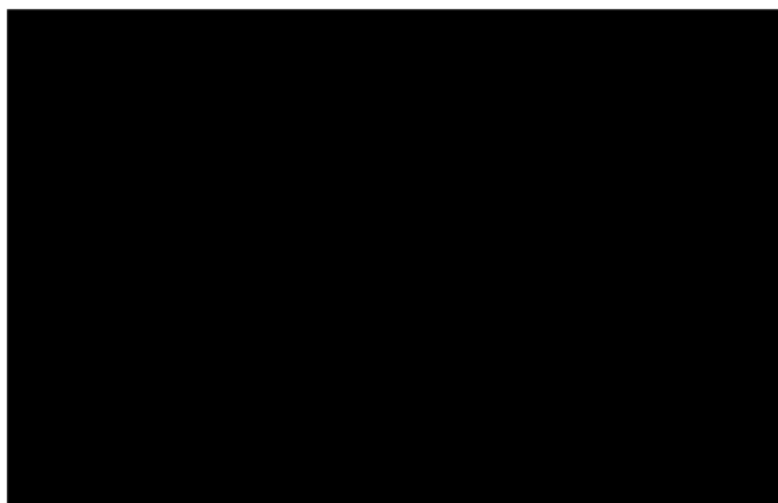
P 100, 1961.



*Sammlung August
Horch Museum
Zwickau gGmbH*

601 WE II,
ohne Datum.

Zwischen dem Automobilwerk Eisenach und den Sachsenringautomobilwerken Zwickau kam es in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre erneut zu einer gemeinsamen Arbeit. Der in Zwickau entwickelte Typ 610 wurde mit Genehmigung des Ministerrates der DDR in Eisenach als Typ 610 M weiterentwickelt. Gegenüber dem Zwickauer Grundtyp sollte das Eisenacher Modell eine gehobenere Ausstattung und ein Stufenheck haben. Aber auch dieses Vorhaben wurde 1979 eingestellt und eine weitere Produktion der bestehenden Modelle entschieden.



Stiftung Automobile Welt Eisenach

Typ 610 M1, 1978.

Das ungelöste Hauptproblem im AWE wie auch in Zwickau blieb der Motor, denn um den Export aufrechtzuerhalten, hätte der Zweitaktmotor gegen einen Viertaktmotor ausgetauscht werden müssen. Darum gingen in den 1970er-Jahren die Überlegungen und Planungen vermehrt dazu über, wenigstens in die Pkw, die exportiert werden sollten, geeignete Motoren anderer Hersteller einzubauen. Darum wurden unter anderem Fremdmotoren von Renault, Morris und Ford

erprobt. Letztlich scheiterten auch diese Pläne an der Genehmigung von Investitionen und Kosten durch die Partei- und Staatsführung, obwohl diese Kosten mehrfach durch den Verkauf auf westlichen Absatzmärkten erwirtschaftet worden wären.

Zu Beginn des Pkw-Projektes war zunächst nur noch der Export der beiden Pkw-Modelle in die sozialistischen Länder aufgrund eines Sortimentstausches vorgesehen. Erst mit Verschärfung der inländischen wirtschaftlichen Probleme, (Außenhandelsschwäche, akute Zahlungsschwierigkeiten, Erdölkrisen), war ein milliardenschweres Projekt, was nur auf die Deckung des Eigenbedarfs gerichtet war, nicht mehr zu vertreten. Mitte 1977 wurde das Projekt und seine Zielstellung komplett verändert und eine umfassende Westexport-Offensive mit einem neuen Pkw-Modell in Aussicht gestellt. Damit veränderten sich nun die Ziele des Pkw-Projektes: Konsumbefriedigung und Kaufkraftabschöpfung im eigenen Land traten hinter außenwirtschaftliche Interessen zurück. Das Projekt sollte nun einen Beitrag zur Lösung der sich zuspitzenden wirtschaftlichen Krise leisten, womit sich die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens erhöhte und die Ausschüttung von Investitionsmitteln möglich machte. Umso fragwürdiger erscheint die Tatsache, dass das gesamte Projekt – also die Kooperation mit den Skoda-Werken und die Inlandspläne, dennoch 1979 komplett abgebrochen wurden. Nicht nur finanzielle Schwierigkeiten waren dafür verantwortlich, sondern ebenso Baukapazitäten und die Ausstattung der Betriebe. Der Abbruch des Projektes rief nicht nur bei den beiden Pkw-Werken und dessen beteiligten Mitarbeiter*innen Unmut und Unverständnis hervor, sondern beeinflusste auch das Verhältnis zu den tschechoslowakischen Nachbarn negativ, mit denen über viele Jahre hinweg eng zusammengearbeitet worden war. Viele Beteiligte nahmen den Abbruch des Projektes als persönliches Scheitern wahr. So machte sich vor allem in den involvierten Entwicklungsabteilungen Frustration breit.

Auch für die Sachsenringautomobilwerke Zwickau konnten durch das Pkw-Programm bauliche Erweiterungen beginnen. Das Gelenkwellenwerk, welches in Kooperation mit der ČSSR in Zwickau geplant wurde, konnte 1978 durch ein Kompensationsgeschäft mit der Firma Citroën in der Gemeinde Mosel bei Zwickau realisiert werden. 1981 waren die Arbeiten dort beendet. Die Pläne zum Bau eines neuen Automobilwerkes aus den Anfängen der 1970er-Jahre am Standort Mosel wurden jedoch nicht umgesetzt. Ebenso wenig die Pläne für den Trabant Nachfolger Typ 610. Mit dem Abbruch des Pkw-Projektes konnten nicht nur ein neues Fahrzeugmodell, sondern auch der lange nötig gewordene Viertakt-Motor nicht verwirklicht werden. Die DDR fiel darum mit der Automobilentwicklung auf den Stand der 1960er-Jahre zurück.

Im Zuge der geplanten Erweiterungen und zur Steigerung der Stückzahlen, musste auch die Arbeit in den Betrieben grundlegend rationalisiert werden. Während in den benachbarten Industrieländern schon Industrieroboter im Einsatz waren, existierten in der DDR erst seit Mitte der 1970er-Jahre NC-(Numerical Control) und CNC-Maschinen (Computerized Numerical Control) flächendeckend. Erstere waren Werkzeugmaschinen mit numerischer Steuerung und später erfolgte der Einsatz mit mikroelektronischen Elementen zur Steuerung dieser Maschinen, die flexiblere und genauere Programmierung ermöglichten. Damit konnten in den DDR-Betrieben automatisierte kleinere Serien umgesetzt werden, was die Produktivität auch im Automobilbau verbesserte. Seit 1976 wurden in der DDR-Automobilindustrie als erstem Industriezweig der DDR überhaupt Industrieroboter eingesetzt. Beschickungsroboter konnten beispielsweise nicht nur die körperliche Arbeit leichter, sondern auch effektiver machen. Im internationalen Vergleich waren diese ersten Roboter jedoch primitiv und technisch überholt. Sie besaßen lediglich eine hydraulische Steuerung und führten nur Materialien oder Teile den Maschinen zu. Komplexere Industrieroboter für den Einsatz in der Schweißerei oder Lackiererei waren sel-

ten. Seit Ende der 1970er-Jahre hatte sich die DDR-Führung dazu entschlossen, nun auch Kräfte in die Entwicklung der weltweit als Basisinnovation angesehenen Mikroelektronik zu konzentrieren.

Der Beschluss zum Mikroelektronikprogramm wurde 1977 gefasst, denn bis dahin mussten alle Mikroprozessoren im Ausland erworben werden, um in die vorhandenen Maschinen eingebaut werden zu können. Der Rückstand hier betrug gegenüber westlichen Ländern je nach Bauteil (Schaltkreise, Mikroprozessoren, Speichermedien und so weiter) bis zu zehn Jahre. Für den Pkw-Bau waren sie jedoch zunächst nur als Einbauelemente in Werkzeugmaschinen angedacht und sollten den Arbeitsprozess rationalisieren. Damit versprachen sich die Wirtschaftsplaner*innen vor allem Arbeitskräfte freizusetzen, um diese dann im Betrieb auf anderen Stellen einsetzen zu können. Rationelle Produktionsmethoden blieben in den beiden Automobilwerken trotz punktueller Verbesserungen und Modernisierungen weiterhin erhalten. Für eine flächendeckende Modernisierung standen weder Kapital noch Kapazitäten zur Verfügung. In der zentral gelenkten Planwirtschaft wurden immer nur einzelne Bereiche in den Betrieben mit Investitionen bedacht – sogenannte Inselösungen entstanden. Ein Betrieb oder Produktionsabschnitt wurde meistens nie komplett modernisiert. Die punktuellen Neuerungen in der Pkw-Industrie in den 1970er-Jahren endeten mit der Einstellung des Kooperationsprojektes 1979.

Im Zusammenhang mit dem Pkw-Programm gewann im Automobilbau auch die elektronische Datenverarbeitung an Gewicht. Sie sollte dazu dienen, die Produktion zu intensivieren und den Leistungs- und Planungsprozess innerbetrieblich zu rationalisieren. Beide Automobilwerke verfügten schon über Rechenzentren und Rechentechnik, die nun punktuell erneuert werden sollte. Der damit erreichte technische Stand war jedoch weiterhin unbefriedigend.

Angesichts der schleppenden Entwicklung und Implementierung der neuen Technologien aus dem Mikroelektronik-

programm kam es in den Betrieben auf Selbsthilfe an. Die Mitarbeiter*innen reagierten immer wieder auf Probleme mit eigenen Lösungen und die Staatsführung belohnte diese Maßnahmen im sogenannten „Neuererwesen“ mit finanziellen Prämien. Als Teil des sozialistischen Wettbewerbs sollte im Neuererwesen dazu angeregt werden, bestenfalls außerhalb der regulären Arbeitszeit, an Verbesserungen und Erfindungen sowie Weiterentwicklungen von Arbeitsabläufen, Methoden und Arbeitsmitteln (Maschinen) mitzuwirken. In den Betrieben gab es entsprechende Abteilungen, die dann an einer Umsetzung der eingereichten „Neuerervorschläge“ arbeiteten. Eine andere Variante der Selbsthilfe waren die sogenannten Rationalisierungsmittelbau-Abteilungen, die Werkzeuge oder ganze Maschinen in eigener Regie herstellten, die sie für die eigenen betrieblichen Abläufe benötigten. Die Existenz einer solchen Abteilung war mit der Kombi-natsbildung seit 1978 verpflichtend in den Betrieben und sollte den Maschinenbau der DDR entlasten. Damit konnten zumindest zeitweise Versorgungs- und Ausstattungsmängel behoben werden. Jedoch konnten auch in diesen Abteilungen nicht so viele Produktionsmittel hergestellt werden, wie sie die Produktion in der DDR für ihre Modernisierung und zur Steigerung der Leistung gebraucht hätte. Eine fehlende Spezialisierung setzte den Verbesserungen dabei enge Schranken.

Die 1980er-Jahre

Geprägt von den Entwicklungen der 1970er-Jahre startete das letzte Jahrzehnt der DDR in den Automobilwerken Eisenach und Zwickau hinsichtlich einer künftigen Modernisierung mit wenig Optimismus. In der DDR und in den Ländern des sozialistischen Auslandes waren der Trabant und der Wartburg zwar nach wie vor geschätzt. Irgendwann waren jedoch beide Fahrzeugmodelle der DDR nicht mehr zeitgemäß, beispielsweise in der Abgasemission oder der Motorleistung.

Die 1980er-Jahre waren von der weiteren Verschärfung und Verschlechterung der (außen-)wirtschaftlichen Bedingungen und Beziehungen geprägt. Die Ölpreiskrisen zeigten ihre Auswirkungen auch in den 1980er-Jahren; die Sowjetunion reduzierte beispielsweise die zugesagte Menge Erdöl für die DDR. In dieser Situation musste sich die DDR-Führung entweder für die Kürzungen der Subventionen oder für eine Steigerung des Exports entscheiden. Die Tatsache, dass die DDR-Regierung schon ab den beginnenden 1980er-Jahren wieder finanzielle Investitionen in den Maschinen- und Fahrzeugbau tätigte, zeugt von einer Entscheidung zugunsten der Exportsteigerung, was in Eisenach und Zwickau grundlegende Veränderungen brachte.

In dieser Zeit wurde der Schuldenabbau im Westen vorangetrieben, der jedoch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit beeinträchtigte und die Versorgung der Bevölkerung zunehmend verschlechterte. Die Bundesregierung verhalf der DDR mit einem milliarden schweren Kredit zunächst aus der Bonitätskrise, sodass die DDR erst einmal die internationale Zahlungsfähigkeit behielt. Dies wirkte sich, so André Steiner, kurzfristig stabilisierend für die wirtschaftspolitische Lage der DDR aus, aber bedingte auf lange Sicht gleichzeitig ihre Destabilisierung. Obwohl es bis Mitte des Jahrzehnts gelang, die Westverschuldung abzusinken, veränderten sich die Rahmenbedingungen für die DDR ein zweites Mal ab 1985,

denn sie musste nun einen höheren Erdölpreis an die Sowjetunion bezahlen. Die Anpassungen auf die Weltmarktpreise zeigten sich in diesem Bereich erst mit Verzögerungen.

Re-Zentralisierung und Re-Hierarchisierung blieben neben Honeckers sozial- und konsumpolitischer Schwerpunktsetzung unter dem Primat der Partei in der planwirtschaftlichen Organisation weiterhin unverändert. Um die ambitionierten Ziele in der Wachstums- und Produktionssteigerung weiter voranzutreiben, sollte die wirtschaftliche Planung weiter intensiviert werden. Die mit nunmehr 90 verschiedenen Kennziffern ausgestatteten Wirtschaftspläne gewährten den Betrieben nach wie vor keine Handlungsoptionen und die Wirtschaftspläne mit der Realität schlecht vereinbar. Folglich bestand auch in der Automobilbauindustrie als Hersteller von Konsumgütern weiterhin Handlungsbedarf, denn, zwischen Bedarf und volkswirtschaftlich möglicher Bereitstellung von privaten Fahrzeugen existierten weiter erhebliche Diskrepanzen. Die Wartezeiten lagen nun bei 12 und 14 Jahren für die beiden PKW-Modelle Trabant und Wartburg.

Nach all den abgebrochenen Projekten der 1970er-Jahre beschloss die SED-Regierung erneut ein begrenztes Entwicklungsprogramm für die Pkw-Produktion in der DDR. Zunächst wurden wieder Verhandlungen mit ausländischen Kooperationspartnern (unter anderem Volkswagen, Daihatsu, Dacia, Zastava) aufgenommen, mit dem Ziel, inländisch produzierte Gelenkwellen gegen modernere Motoren zu tauschen. Die angefragten Firmen hatten an so einem Tauschgeschäft jedoch wenig Interesse.

Unter der Belegschaft in Zwickau und Eisenach herrschte unterdessen wenig Zuversicht. 1983 beschloss das Politbüro eine begrenzte Modernisierung: Zunächst war geplant, in die bestehenden Modelle von Wartburg und Trabant neue Motoren einzubauen, um die Kosten des Projektes niedrig zu halten. Hintergrund der nun forcierten Modernisierung der DDR-Pkw mit Viertaktmotoren waren jedoch nicht die Wünsche der inländischen Bevölkerung, sondern sie waren

rein wirtschaftlicher Natur. Seit Jahren beschäftigte die Motorisierung des Wartburg und Trabant alle Beteiligten, denn der Einsatz eines Viertaktmotors war mittlerweile für die Aufrechterhaltung von Exportlieferungen unumgänglich. Dies betraf nun auch den Export in RGW-Länder, der Absatz des Wartburgs in Großbritannien war bereits 1974 beendet worden. Neben der im internationalen Vergleich unmodernen Motorenausstattung machte auch der Treibstoffverbrauch eine Erneuerung unumgänglich. Der Wartburg 353 erreichte im Oktober 1985 – nach fast 20 Jahren Produktionszeit – eine Gesamtproduktionszahl von einer Million Fahrzeugen.

Zunächst konzentrierten sich die Ingenieure in den Entwicklungsabteilungen in Eisenach auf die Entwicklung eines eigenen Motors. Auf Basis der bestehenden Motoren entstand ein Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor. Der Motor hätte in den vorhandenen Pkw-Wartburg ohne größere Modifikationen eingebaut werden können. Eine Einführung des Motors war, so Reinhold Bauer, jedoch von vornherein zum Scheitern verurteilt, weil es im AWE die nötigen Ausrüstungen, Maschinen und Produktionsmittel gar nicht in dem Umfang gab, um den Motor serienmäßig herzustellen. Darum wurden die eigenständigen Entwicklungsarbeiten von der DDR-Führung unterbunden und die Zusammenarbeit mit einem westdeutschen Automobilhersteller eingeleitet. Ein weiteres Problem waren die mit diesem Motor auf 100.000 Motoren pro Jahr begrenzten Produktionsstückzahlen, die sich nur auf die Ausrüstung im Wartburg und im Kleinaster Barkas B1000 beschränkt hätten.

Auch in Zwickau liefen in den 1980er-Jahren konstruktive Arbeiten (Trabant Pick-Up oder ein Zwischentyp, der Trabant 601 Z mit Vollheck) weiter. Kostengründe verhinderten abermals eine Serieneinführung. Wie auch in Eisenach wurden in Zwickau Einbauuntersuchungen von Fremdmotoren (Dacia, Fiat u.a.) unternommen und Versuche zur Einsparung von Kraftstoffen und Abgasen unternommen.

1983 und 1984 legte das Politbüro abermals einen Beschluss vor, der die Stückzahlsteigerung der beiden Pkw-Modelle vorsah, da die Produktionszahlen immer noch nicht den Inlands- und Auslandsbedarf deckten. In Eisenach sollten ab 1985 jährlich 72.000 Fahrzeuge das Werksgelände verlassen. Um die Produktion von 60.000 auf über 70.000 Pkw zu steigern, waren mehrere Vorhaben umzusetzen. Dazu zählte die Ausgliederung von Fertigungslinien und Baugruppen sowie die Erhöhung der Mitarbeiter*innenzahl. Die gesamte Produktion der Ersatzkarosserien für den Wartburg 353 sollte ebenfalls ausgegliedert werden. 1984 wurde die Produktion der Fahrgestelle nach Gotha und die Herstellung der Sitze nach Mühlhausen veranlasst – beides Ortschaften, die in etwa 35 Kilometer Entfernung zum Stammwerk lagen. Die Verlagerung brachte zwar platztechnisch eine Entlastung in Eisenach, stellte das Werk aber nun vor logistische Schwierigkeiten, denn die Teile mussten nun hin und her transportiert werden. Täglich fuhren zwei Güterzüge mit Motoren beladen nach Gotha, die dort in die Fahrgestelle eingebaut wurden. Dann kam das Fahrgestell mit Motor nach Eisenach zurück, bevor die Endmontage erfolgte. Nach Mühlhausen bestand keine direkte Zuganbindung, sodass diese Lieferungen per Lkw erfolgen mussten. Dass dieses Prozedere eine logistische Herausforderung darstellte, wurde betriebsintern immer wieder problematisiert. Fehlende Materialien, veraltete Maschinen und Anlagen sowie Stillstandszeiten waren im Betriebsalltag der 1980er-Jahre ein Dauerthema. Zur Leipziger Herbstmesse 1983 wurde in das Portfolio des Automobilwerks ein Wartburg Pick-Up namens Wartburg Trans sowie ein auf Grundlage des Wartburg Tourist konzipierter Wartburg Med, ein Fahrzeug für die schnelle medizinische Hilfe, übernommen. Der Tourist und der Trans waren nicht für den inländischen Markt gedacht und sollten Devisen einbringen. Mitte der 1980er-Jahre wurde die letzte äußerliche Veränderung am Wartburg 353 vorgenommen – er bekam eine neue Frontpartie – sowie die Verlagerung des Kühlers vor den Motor.

Das Motorenprojekt mit der Volkswagen AG

Neben Krediten zum Schuldenabbau war auch die verstärkte Kooperation mit westdeutschen Unternehmen und Partnern ein Versuch, die finanzielle Entwicklung des Landes zu verbessern. Im Automobilbau betraf das die sogenannte „Komplettierung“ – also den Einbau ausländischer/westdeutscher Komponenten in ostdeutsche Produkte. Ebenfalls auch das sogenannte „Kompensationsgeschäft“, bei dem komplette Fabriken, die aus dem (westlichen) Ausland stammten, mit Maschinen und Anlagen in der DDR aufgebaut und durch die vertragliche Rücklieferung von Teilen finanziert wurden.

So kam 1984 der Vertrag mit der Volkswagen AG zustande. Der VW-Konzern lieferte eine im VW-Werk in Salzgitter nicht mehr benötigte, komplette Fertigungsstraße, die in Karl-Marx-Stadt aufgebaut wurde und dort jährlich rund 290.000 „Alpha-Motoren“ produzieren sollte. Durch die Kompensation sollte ein festgelegter Prozentsatz der in den ausländischen Fabriken produzierten Waren als Refinanzierung an die Auftraggeber, also VW, zurückgehen. Dafür erhielt die DDR nicht nur eine finanzielle Atempause, sondern auch den überfälligen Anschluss an internationale Standards in der Motorenentwicklung und -ausstattung – in Summe den langersehnten Viertaktmotor.

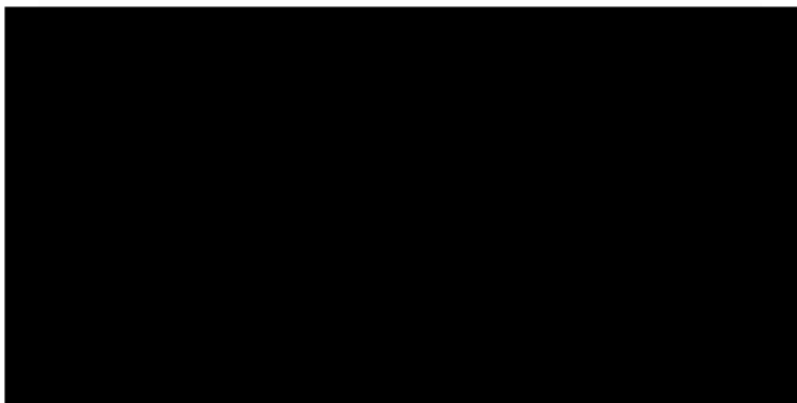
Beim Abschluss dieses Kooperationsprojektes plante die DDR-Wirtschaftsführung, dass die Motoren in die bestehenden Pkw-Modelle von Wartburg und Trabant eingebaut werden sollten. Vor dem Vertragsabschluss fanden Konsultationen mit technischen Sachverständigen aus den beiden Pkw-Werken statt. Der Einbau des neuen Motors war jedoch nicht so einfach möglich und machte letztlich eine Veränderung der Fahrzeuge nötig, weil der Motor deutlich größer und schwerer war und beim Wartburg anders eingebaut werden musste.

Das Automobilwerk Eisenach übernahm die Produktion und Zulieferung der Zylinderköpfe für diesen Motor und produzierte den Bedarf für die DDR, aber auch für den westdeutschen Lizenzgeber. Die VEB Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) wurden dabei als Finalhersteller des Rumpfmotors benannt. In der 1,3 Liter Variante war der Motor für den Wartburg vorgesehen und in der 1,1 Liter Ausführung für den Trabant. An der Umsetzung des VW-Motorenprojektes waren am Ende zehn Industrieministerien, 44 Kombinate und über 180 Betriebe beteiligt. Letztere mussten 650 Teile und Baugruppen bereitstellen. Die größten Investitionen flossen nach Eisenach (Zylinderkopffertigung) und an die Barkas Werke. In Eisenach und Zwickau sollten die Vorbereitungen stufenweise vollzogen werden und mit der Errichtung der Zylinderkopffertigungsstätte am Neubaustandort „Gries“ in Eisenach sowie der Lackiererei und Endmontage in Zwickau „Mosel“ starten.

Der Einbau des Motors machte zahlreiche Veränderungen am Wartburg und Trabant nötig. Ein neues Pkw-Modell war weder in Eisenach noch in Zwickau im Zusammenhang mit dem Kooperationsprojekt geplant. Jedoch erwies sich am Ende der Einbau des neuen Motors in den Wartburg 353 und den Trabant 601 als Maßnahme, die vor allem zu Lasten der Optik ging.

Am Trabant begannen die Arbeiten für den Einbau des Polo-Motors bereits 1984 und sollten 1989 mit der beginnenden Serienproduktion beendet werden. Der neue Trabant-Motor war größer und schwerer und machte eine Änderung von unzähligen Fahrzeugteilegruppen notwendig. Der Trabant blieb damit weiter ein altes Auto mit unveränderter Karosserie. Die Serienproduktion des neuen Trabant 1.1 im alten Gewand begann im Mai 1990 im neuen Werk „Mosel“. Bis zur Produktionseinstellung am 30. April 1991 wurden von diesem Fahrzeug gut 39.500 Stück hergestellt.

Wie auch beim Wartburg verschlang das Motorenprojekt am Ende viele Millionen Mark mehr, sodass die Preise für das

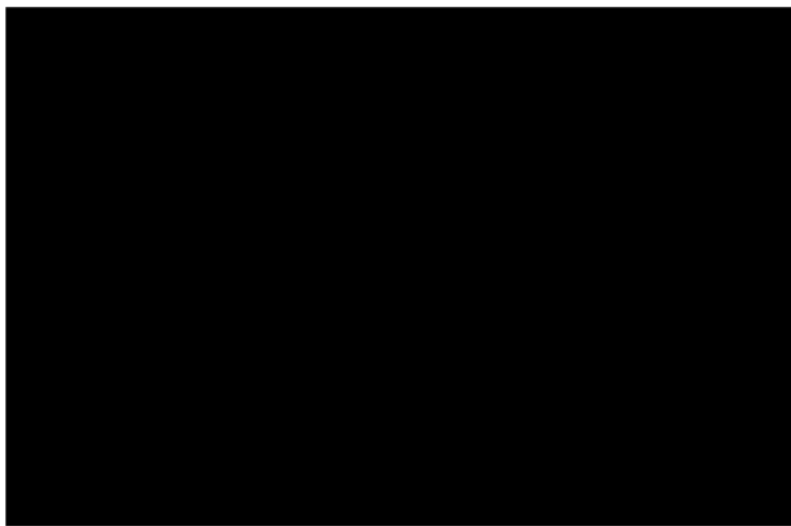


Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

Trabant 1.1, 1989.

Endprodukt eigentlich enorm steigen mussten. Der Trabant 1.1 als Limousine hätte nun nicht mehr 13.200 Mark, sondern über 23.000 Mark kosten müssen. Der DDR-Staatshaushalt subventionierte den Pkw, sodass das neue Modell 19.875 Mark kosten sollte.

Bereits im Oktober 1988 begann die Serienfertigung des neuen Wartburg 1.3.



Stiftung Automobile Welt Eisenach

Wartburg 1.3 als Limousine und Tourist.

Die anfängliche Euphorie in der Bevölkerung über das neue Auto verblasste – so ist es verschiedenen Quellen zu entnehmen – ziemlich schnell, denn der Wartburg kostete 30.200 Mark in der Grundausstattung. Der Kombi-Typ Wartburg 1.3 Tourist kostete in der Grundausführung 33.775 Mark. Tatsächlich unterschied sich der neue Wartburg vor allem äußerlich wenig von seinem Vorgänger und auch die Modernisierungen im Fahrzeug waren überschaubar. Dennoch wurde die Straßenlage und auch der Innenraum modernisiert. Da weder Trabant noch Wartburg mit einem neuen Erscheinungsbild aus dem Kooperationsprojekt hervorgegangen waren, begannen in beiden Automobilwerken zeitgleich zum Motoreinbau Planungen und Arbeiten an neuen Modellen, die jedoch nicht mehr in eine Serienproduktion überführt werden konnten.

Trotz der berechtigten Kritik vollzog sich binnen weniger Monate in den beiden Automobilwerken ein technologischer Wandel, der ohne das VW-Projekt viel mehr Zeit in Anspruch genommen hätte. Während die Produktion des Wartburg 353 und des Trabant 601 normal weiterliefen, wurde parallel dazu die Produktion für den Wartburg 1.3 bzw. Trabant 1.1 umgestellt und modernisiert. Ende August 1988 wurde die Produktionsanlage für die VW-Motoren vom Vorstandschef Carl Hahn mit den Rechten zur Herstellung der Motoren übergeben. Damit begann die Serienfertigung der VW-Motoren in den VEB Barkas-Werken in Karl-Marx-Stadt.

Mit dem Abschluss des Motorenprojektes verband die DDR nicht nur Devisen und finanzielle Mittel aus der Bundesrepublik, sie musste sich damit auch eingestehen, dass die Wirtschaft die erforderlichen Leistungen aus finanzieller und technologischer Sicht nicht selbst erbringen konnte. Der politische Preis war also die Aufgabe des eigenständigen, vom Westen unabhängigen Automobilbaus in der DDR. Unter dessen band das Vorhaben auch neue personelle Ressourcen, denn durch die Lizenz verfügte der Auftraggeber, dass alle Komponenten vor dem Weiterverwenden geprüft werden

mussten, damit sie dem Standard entsprachen. Die Investitionen waren überwiegend extensiv, was bedeutete, dass für die Inbetriebnahme neuer Anlagen, Vorhaben und Kapazitäten nach wie vor mehr Arbeitskräfte erforderlich waren, als mit ihnen durch die Rationalisierung freigesetzt wurden. Das bedingte einerseits die Beanspruchung der Stammbellegschaft und andererseits die zusätzliche Rekrutierung von Arbeitskräfte. In Eisenach und Zwickau ergänzten Arbeitskräfte aus Mosambik, Kuba und Vietnam die Belegschaft. In beiden Werken waren sie vor allen in Bereichen beschäftigt, die sich durch körperlich schwere Arbeiten auszeichneten und für die die Stammbellegschaft nur schwer zu gewinnen war. Die technische Entwicklung in Eisenach, im Betrieb und den Anlagen selbst wurde durch das Kooperationsprojekt jedoch punktuell verbessert: Für den Karosseriebau sollten eine neue Vorbehandlungsanlage und auch eine neue Lackieranlage entstehen, dazu eine automatisierte und bedienarme Fertigungsanlage für Karosserieteile, ebenso die Neuinstallation einer bedienarmen und flexiblen Karosserierohbauanlage. Auf dem Neubaugrundstück sollten Presserei, Lackiererei, Karosseriebau und Endmontage ihren Dienst aufnehmen und damit aus dem Stadtwerk ausgegliedert werden.

In Zwickau stellte sich in den 1980er-Jahren ein ähnliches Bild dar: Die Automobilfabrik war völlig überaltert. Die Pressen für die Duroplaste-Karosserieteile waren im Durchschnitt 25 Jahre alt. Um die angestrebte Stückzahlsteigerung von 122.000 auf 175.000 Fahrzeugen zu bewerkstelligen, musste der VEB Sachsenring gleich mehrere Produktionslinien ausgliedern, so etwa die Produktion des Ausgleichsgetriebes nach Darguhn (VEB Landwirtschaftlicher Gerätebau) in den Bezirk Neubrandenburg und die Fertigung der Achsen nach Cainsdorf und Werdau. In Zwickau konnte bis 1989 eine Steigerung von 50.000 Fahrzeugen erreicht werden. Mit 145.000 Fahrzeugen stieg der Jahresausstoß, wofür jedoch weitere Maßnahmen erforderlich wurden. Es wurde der Dreischichtbetrieb in der Endmontage und die Blechpresserei eingeführt.

Am Neubaustandort Mosel, an dem schon ein Gelenkwellenwerk entstanden war, begannen 1984 die Arbeiten an einem Neubau für Lackiererei und Endmontage – im März 1990 lief dort der neue Trabant 1.1 vom Band.

Durch das Kooperationsprojekt mit VW machte die DDR-Automobilindustrie einen Sprung nach vorne und konnte innerhalb von vier Jahren an internationale Standards anschließen. Ohne die Lizenzgeber aus der Bundesrepublik wäre diese schnelle Entwicklung nicht denkbar gewesen.

Friedliche Revolution und Transformation

Das Jahr 1989 sollte ursprünglich ganz im Zeichen des 40. Jahrestages der Gründung der DDR stehen, doch schon mit dem im Mai offenkundig gewordenen Wahlbetrug bei den Kommunalwahlen begann sich eine gänzlich andere Richtung abzuzeichnen. Im Jahresverlauf setzte eine Fluchtbewegung über Ungarn und Österreich in die Bundesrepublik neue Signale und die friedlichen Demonstrationen im Herbst versetzten letztlich die Honecker-Regierung in akute Handlungsnot. Der Sturz des SED-Regimes und der Fall der Berliner Mauer waren die Höhepunkte der inneren Erosionserscheinungen. Für das Ende der DDR war vor allem auch die Planwirtschaft verantwortlich.

Daran, dass nur etwa anderthalb Jahre nach der „friedlichen Revolution“ in den Automobilwerken Eisenach und Zwickau die letzten Fahrzeuge der Marke Wartburg und Trabant die Endmontage verlassen würden, hatten in dieser euphorischen Zeit wohl die wenigsten Beschäftigten gedacht. Die politischen Veränderungen seit dem Herbst 1989 erfassten nach und nach auch die DDR-Betriebe und den Arbeitsalltag der Beschäftigten. Schon kurz nach den politischen Veränderungen kristallisierte sich heraus, dass nicht jeder Betrieb den Anpassungsprozess an marktwirtschaftliche Bedingungen leisten konnte.

Nach dem Mauerfall rückte der Standort Eisenach durch seine nun mehr zentrale Lage in Deutschland schnell bei bundesdeutschen und ausländischen Firmen wie Mitsubishi, BMW oder VW in den Fokus. Diese Firmen sahen hier vor allem neue Absatzmärkte. Vom neuen Politbüro gingen schnell Anweisungen an die Betriebe in Eisenach wie Zwickau heraus, sich um potenzielle Kooperationspartner aus dem In- und Ausland zu bemühen. Mitte Dezember berief der Betriebsdirektor in Eisenach eine Beratung der Leitungsebene ein, in der es um erste betriebswirtschaftliche Veränderungen gehen sollte: Der Tenor war, dass die Leistung

und Effektivität des Betriebes erhöht werden müsste und der Standort Eisenach als „Pkw-Finalist“ – also als Produktionsort und nicht nur Zulieferbetrieb – gesichert werden sollte. Bei dieser Beratung wurde als kurzfristige Strukturänderung bereits die „Strategie Joint Venture“ beschlossen. Der Betriebsleitung war offenbar bewusst, dass es für die Produktion des Wartburgs ohne fremde Unterstützung wohl zu Problemen kommen würde.

Seit dem 25. Januar 1990 waren die DDR-Betriebe in Abstimmung mit den Kombinatn angehalten, sich in Verhandlungen mit ausländischen und westdeutschen Konzernen zu begeben, um mögliche Investitionspartner zu finden. Die AWE-Betriebsleitung schlug diesen Weg noch vor der Verordnung ein. Im Automobilbau sollten zunächst Gespräche mit schon bestehenden Partnern aufgenommen werden.

Zum Jahresende 1989 signalisierte der Kooperationspartner Volkswagen weiteres Interesse an einer Zusammenarbeit mit den beiden ostdeutschen Automobilherstellern. Als eindeutiges Signal in diese Richtung gründeten die Volkswagen AG, der VEB Sachsenring Zwickau und das AWE eine gemeinsame „Volkswagen IFA-Pkw-GmbH“. Der westdeutsche Automobilhersteller legte seinen Fokus jedoch recht schnell auf das neue Werk in Zwickau Mosel. Der erste in Zwickau produzierte VW Polo verließ dort schon im Mai 1990 das Montageband.

Die Verbindung des VW-Konzerns in die DDR erwies sich vor allem für den sächsischen Standort als Richtungsweisend. Schon am 27. Dezember 1989 wurde gegen die Bestrebungen des DDR-Wirtschaftsministeriums die VW-IFA GmbH gegründet, deren Ziel die gemeinsame Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Pkw war. Die Automobilstandorte Zwickau und auch Chemnitz mit der dort ansässigen Motorenproduktion für VW bzw. für die VW-Motoren, hatten damit eine Perspektive, die die Standorte langfristig sicherte.

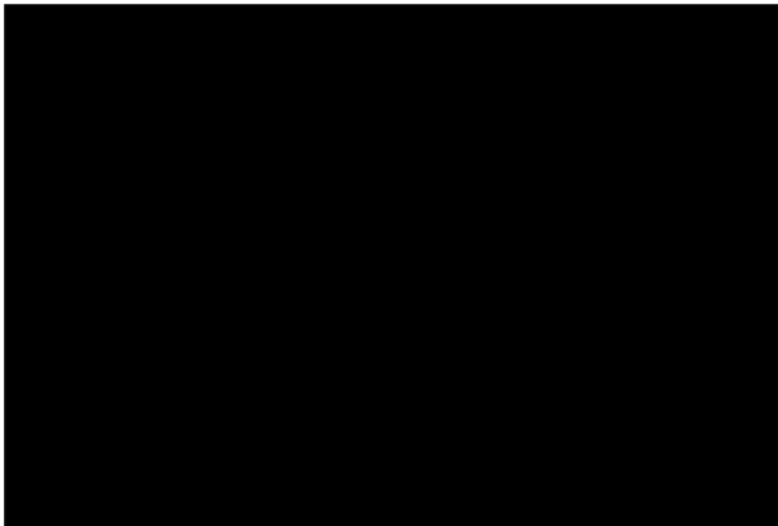
Auch für den Standort Eisenach machte VW ein Angebot für eine gemeinsame Zukunft.

Im Dezember 1989 wurde in einer ersten Planung vorgeschlagen, dass im AWE ab September 1991 jährlich 60.000 VW-Fahrzeuge montiert werden sollten. Von dieser Stückzahl sollten allein 50.000 an VW zurückgehen und für den Inlandsmarkt der DDR sollten entsprechend nur 10.000 Fahrzeuge verbleiben. Hinzu kam die Forderung von VW, dass sich das AWE mit mindestens fünf Prozent an den Materialkosten beteiligen müsste. Für die Betriebsleitung des AWE waren die Aussagen der Volkswagen AG zu einer zukünftigen Zusammenarbeit zunächst zu unpräzise. Den Verantwortlichen in Eisenach war klar, dass sich VW nicht für beide Automobilbaustandorte gleichermaßen (finanziell) einsetzen würde. Darum liefen in Eisenach weitere Gespräche mit anderen Automobilherstellern.

Für die Zukunft des AWE und des Standortes war letztendlich die Kontaktaufnahme durch die Adam Opel AG Ende Dezember 1989 richtungsweisend. Sie ist Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung des Standortes in der Transformationsphase. Schon nach dem ersten Besuch des Opel-Vorstandes am 8. Januar 1990 in Eisenach bekundete dieser Interesse an einer Zusammenarbeit. Das Engagement von Opel stieß jedoch nicht überall auf Zustimmung, denn auf der Regierungsebene, um die im November frisch gewählte Wirtschaftsministerin Christa Luft wurde eine Investition von Opel in Brandenburg favorisiert und damit an einer Zusammenarbeit zwischen AWE und VW festgehalten. Ebenso konnte Opel ohne die Zustimmung vom Mutterkonzern General Motors in den USA keine verbindlichen Entscheidungen treffen.

Dank der neuen politischen Freiheiten berief der Betriebsdirektor in Eisenach eine Abstimmung zur Betriebsversammlung ein. Die Belegschaft sollte zwischen einer zukünftigen Kooperation von AWE mit Opel oder VW abstimmen. Beide Konzerne wollten im März ihre Vorschläge und Konzepte darlegen. VW legte ein Konzept für eine Zusammenarbeit vor, welches eine Produktion des VW-Modells „Jetta“ im Umfang von 100.000 Stück ab dem Jahr 1994 vorsah. Dieses

Konzept überzeugte nicht nur wirtschaftlich kaum, sondern war der Zeitraum bis zum besagten Jahr auch viel zu lang, um den Standort Eisenach zu halten. Auf der Versammlung wurde unterdessen einmütig für eine Kooperation mit Opel gestimmt, da das Unternehmen ein „Sofortprogramm“ vorgelegt hatte. Das von Opel dargelegte Programm beinhaltete insgesamt drei verschiedene und parallel forcierte Ziele: Zum einen sollte die Produktion des „Wartburg“ weiterlaufen und für das Modell neue Absatzmärkte erschlossen werden. Zweitens: Als Pilotprojekt und Testphase beabsichtigte Opel die SKD-Fertigung (Semi-Knocked-Down, teilzerlegt) eines Opelmodells in Eisenach und drittens, der Aufbau eines neuen Pkw-Herstellungswerkes. Opel wollte in Eisenach investieren, denn die Vorteile des Standortes lagen für das Unternehmen auf der Hand: Nicht nur die vorhandene Infrastruktur, sondern auch der Neubaugrundstück mit seinem voll erschlossenem Baugrundstück machten einen schnellen Einstieg, ohne langwierige baurechtliche Vorbereitung auf dem ostdeutschen Markt möglich. Nach



Privatarchiv Dr. Wolfram Liedtke

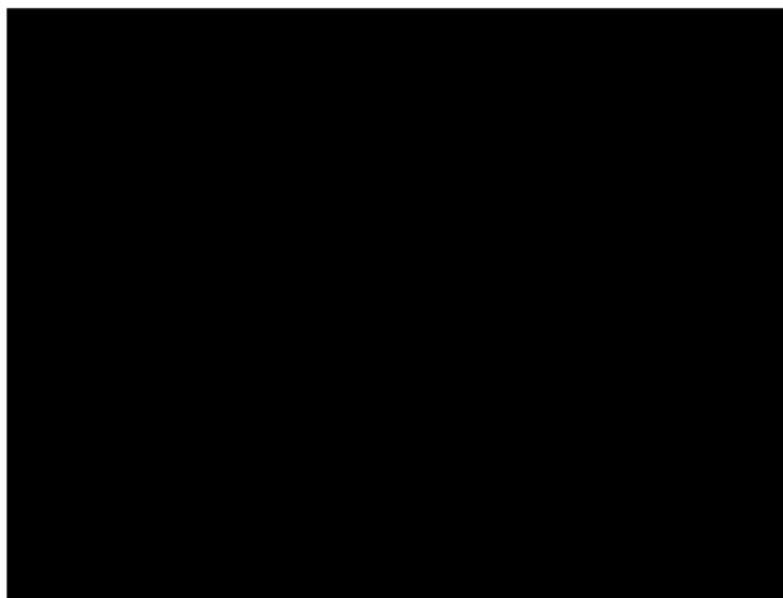
Vertragsunterzeichnung „Joint Venture“ zur Leipziger Frühjahrsmesse, 11. März 1990.

dem die Betriebsleitung für ihr eigenmächtiges Vorgehen sanktioniert wurde (Entzug der Reisemittel), des Votums der Betriebsangehörigen und des bekräftigten Engagements von Opel, beschloss die Betriebsleitung des AWE, eigenmächtig aus dem Pkw-Kombinat auszutreten. Damit war der Weg frei für ein Joint Venture mit Opel.

Am 11. März 1990 wurde die Opel-AWE-GmbH mit Sitz in Eisenach gegründet. Der Vertrag wurde öffentlichkeitswirksam während der Leipziger Frühjahrsmesse unterschrieben, womit die Beteiligten vor allem auch ein Signal an die Beschäftigten im Automobilwerk senden wollten.

In der Planung um die gemeinsame Pkw-Fertigung des Opel-Modells war ein Produktionsbeginn schon für den September 1990 vorgesehen. Zunächst sollten 10.000 Fahrzeuge produziert werden. Trotz dieser guten Perspektive machte Opel auch klar, dass sie kein Interesse am alten Automobilwerk hatten – das Ende der Wartburgproduktion war also langfristig besiegelt, denn es war absehbar, dass sich mit der Umstellung auf D-Mark auch die Produktions- und Verkaufspreise der DDR-Wagen erhöhen würden. Die DDR-Regierung beteiligte sich bis zur Währungsunion an jedem produzierten Wartburg, der im Verkauf zuletzt zwischen 12.000 und 15.000 D-Mark kostete, mit mehr als der Hälfte an Subventionen. Zudem war die bauliche und technische Substanz des AWE veraltet und marode. Zunächst waren die Subventionen weiter zugesagt. Aber nach der Währungsunion wurde die desolate Situation des Betriebes offensichtlich. Im August 1990 wurden die ersten Beschäftigten entlassen. Im Oktober 1990 begann die SKD-Montage des Modells Opel Vectra, die als Pilotprojekt verstanden werden sollte, mit dem Ziel, neue Arbeitsmethoden zu trainieren. Gleichzeitig sollte die Produktion des Wartburg so lange weiterlaufen, bis schließlich im Jahr 1992 die Pkw-Herstellung nahtlos und in einem neuen Herstellungswerk an Opel übergehen würde. Parallel dazu sollte auf dem Neubaustandort ein neues Montagewerk entstehen, in dem ab Ende 1992 jährlich bis zu 150.000 Fahr-

zeuge hergestellt werden sollten. Doch die Treuhandanstalt entschied zum Jahresbeginn 1991, dass die Produktion im Automobilwerk Eisenach zum Monatsende Januar 1991 eingestellt werden müsste. Durch massive Proteste und einer Autobahnblockade konnte das Produktionsende auf den 10. April 1991 verschoben werden. Die Verschiebung auf diesen Zeitpunkt war auch deshalb sinnvoll, um das noch vorhandene Material „auszuproduzieren“.



Stiftung Automobile Welt Eisenach

Letzter Wartburg, 10. April 1991.

Von Oktober 1988 bis April 1991 wurden vom Wartburg 1.3 rund 153.000 Fahrzeuge hergestellt. Zum Produktionsende beschäftigte die AWE GmbH noch rund 6.100 Mitarbeiter*innen. Mit dem Produktionsstopp gingen 4.700 Beschäftigte in Kurzarbeit-Null. Trotz der insgesamt positiven Perspektive durch Opel stieg die Arbeitslosenquote 1992 in Eisenach auf bis zu 20 Prozent. Der Grund lag einerseits dar-

in, dass bei Opel die anvisierten 2.600 Arbeitsplätze mit nur etwa 1.800 Stellen nicht erreicht wurden. Andererseits wurden durch die Ausgründung von Betriebsteilen und in neuen Zulieferunternehmen auch nur etwa die Hälfte der geplanten Arbeitsplätze geschaffen. Wie viele von den vormals 10.000 AWE-Beschäftigten tatsächlich in der automobilnahen Produktion eine Weiterbeschäftigung fanden, ist indes nicht genau zu beziffern.

Der Spatenstich für das neue Opelwerk in Eisenach erfolgte im Februar 1991. Gut anderthalb Jahre später, im September 1992, begann die Produktion im neuen Werk, welches als reines Montagewerk konzipiert wurde. Dementsprechend gab es neben der Endmontage, die Fertigmontage, Lackiererei sowie den Roh- und Karosseriebau, jedoch keine Forschungs- und Entwicklungsabteilungen oder Motoren- und Getriebebau. Deshalb wurden im neuen Betrieb auch viel weniger Arbeitskräfte benötigt als im alten Wartburg-Werk. Das Opel-Werk in Eisenach galt viele Jahre als das modernste Automobilwerk in Europa und als gelungenes Beispiel der wirtschaftlichen Transformation in den ostdeutschen Ländern. Die Zylinderkopffertigung von Volkswagen in Eisenach bestand bis 1996 unmittelbar auf dem Betriebsgelände des neuen Opelwerks.

Die Tage des Trabant waren ebenfalls bereits im Jahr 1990 gezählt. Nicht nur die wirtschaftliche Situation trug dazu bei, sondern auch umweltpolitische Aspekte. Die Abfälle aus der Plastekarosserieherstellung sowie Sicherheitsbedenken bei der Duroplast-Karosserie insgesamt, wurden immer mehr zum Problem. Die Fertigungsanlagen sowie das Produkt waren nach 31 Produktionsjahren schlichtweg nicht mehr modernisier- oder rationalisierbar sondern veraltet und verschlissen. Auch in Zwickau wurden die Karten offen auf den Tisch gelegt und bereits im Dezember 1989 stand fest, dass man einen westdeutschen Partner für das Überleben des Betriebes benötigen würde. Das Joint-Venture mit der Volkswagen AG wurde im Dezember 1989 umgesetzt und sollte im

Rahmen des angestrebten Gemeinschaftsunternehmens die geplante Produktion des neuen Trabant 1.1 sowie die Lizenzproduktion des VW-Polo am gerade im Aufbau befindlichen neuen Werk Mosel absichern. Ähnlich wie in Eisenach, hatte auch VW kein Interesse an den beiden alten Werksteilen in der Zwickauer Innenstadt, sondern nur am Neubaustandort. Im Februar 1990 besuchte der VW Vorstand erstmals das Zwickauer Automobilwerk sowie den Neubaustandort Mosel. Dabei stellte VW schon in Aussicht, dass am Standort Mosel ein VW-Kleinwagen in SKD-Fertigung montiert werden sollte, um so die Zusammenarbeit zu erhöhen und die künftigen Mitarbeiter*innen bestmöglich zu qualifizieren. Die Beschäftigten blieben skeptisch, denn sie fühlten sich bei den Planungen mit VW außen vor gelassen und übergangen. Die Sorge um den Verlust des Arbeitsplatzes war groß, angesichts der maroden Bausubstanz des Altwerkes und des eingebrochenen Absatzes des Trabant. Im Frühjahr 1990 wurde in Eisenach und Zwickau die GmbH-Gründungen vollzogen. Die damit verbundene Verwaltungsübernahme der Betriebe durch die Treuhandanstalt brachte die Produktionseinstellung des Trabant 601 im Juni 1990, weil das Werk in Zwickau zur Kostensenkung angehalten wurde.

Für die beiden DDR-Fahrzeuge gab es recht schnell nach dem Mauerfall einen Absatzeinbruch, denn nun gab es auf dem Markt auch Fahrzeuge westdeutscher Automobilhersteller zu kaufen, die nicht nur rein optisch, sondern vor allem technisch viel weiterentwickelt waren als Wartburg und Trabant. Der Verkaufspreis der Modelle von 30. 200 für den Wartburg 1.3 bzw. 19.875 Mark für den Trabant 1.1 verstetigte dieses Problem zusätzlich. Diese Tatsache war nicht nur betriebsintern bekannt, sondern auch auf politischer Ebene. Im März 1990 fand eine Betriebsversammlung statt, auf der auch der VW-Vorstand Carl Hahn sprach. Er versuchte, das Engagement von VW darzulegen und verdeutlichte, dass es dem Konzern nicht nur um ein schnelles Geschäft gehen würde. Hahn erwähnte bei dieser Versammlung erstmals,

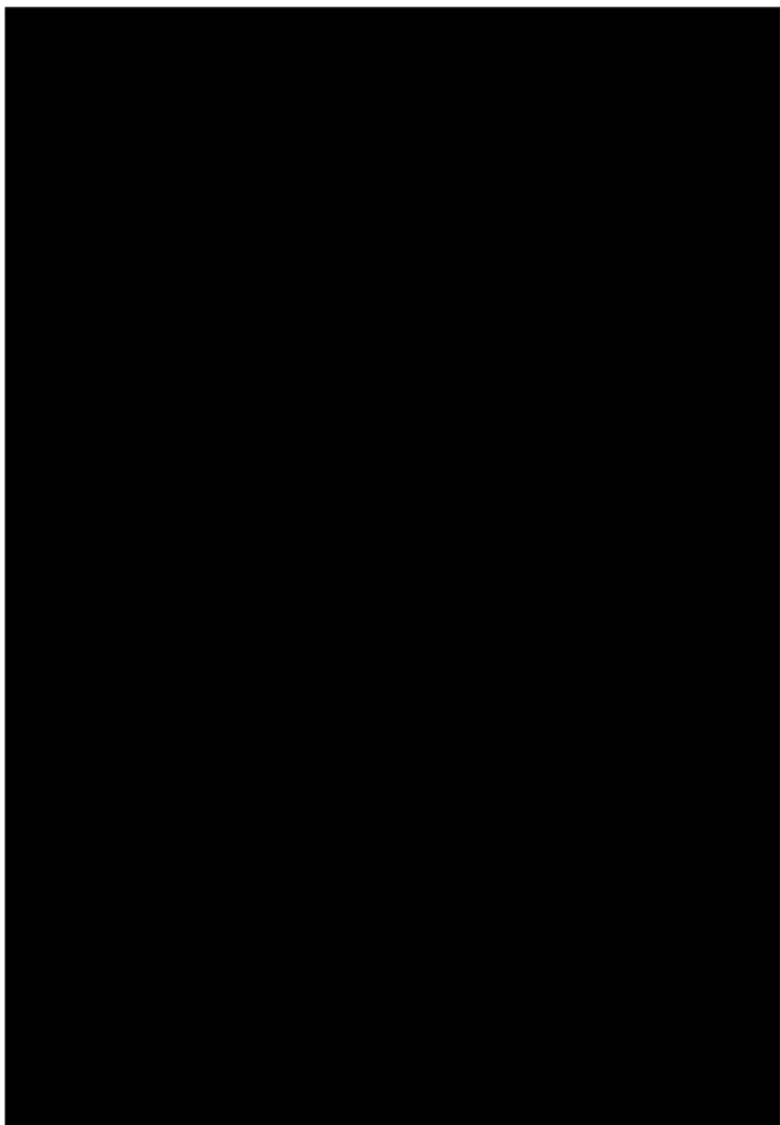
dass der VW-Konzern beabsichtigte in Zwickau ein neues Automobilwerk zu errichten.

Die Bestrebungen der beiden westdeutschen Automobilhersteller eint, dass sie nicht an einer Kooperation mit den DDR-Automobilherstellern interessiert waren. Es ging um Neubaustandorte und der damit verbundenen Möglichkeit, neue Absatzmärkte im Osten zu erschließen und das vorhandene Arbeitskräftepotential auszuschöpfen.

Der 1990 in Serienproduktion gegangene Trabant 1.1 wurde schlichtweg von den politischen Ereignissen überholt und strandete auf einem Markt, auf dem es kaum noch Nachfrage gab. Am Tag des Produktionsbeginnes, am 21. Mai, feierte man im Betriebsteil Mosel nicht nur den ersten Trabant 1.1 oder den ersten Zwickauer VW, sondern auch den dreimillionsten Trabant. Wie auch für den Wartburg übernahm bisher der Staat einen großen Teil der Produktionskosten. In Zwickau hoffte man ebenso darauf, dass diese Subventionen weiterhin gezahlt werden. Die Beschäftigten forderten von der Regierung, die finanziellen Stützen zuzusichern und verliehen ihrer Forderung mit einem einstündigen Warnstreik mit Straßensperren am 28. Mai 1990 Nachdruck. VW hatte währenddessen mit den Planungen zum Bau eines neuen Automobilwerks in Mosel begonnen. Dies war jedoch unabhängig von den Sachsenringautomobilwerken Zwickau und den schon in Mosel bestehenden Produktionsanlagen. Das neue VW-Werk wurde deshalb in der Folgezeit und zur Abgrenzung als „Mosel II“ bezeichnet. Die Montage des VW-Polo in „Mosel I“ war nur als Übergangslösung gedacht. Das Altwerk spielte keine Rolle beim Engagement von VW. Wie auch in Eisenach übernahm die Treuhandanstalt die Entflechtung der Altbetriebe, aus denen eigenständige Betriebsteile ausgegliedert werden sollten. Die DDR-Regierung hatte für Eisenach und Zwickau lediglich die Subventionierung der bereits abgeschlossenen Exportverträge für das Jahr 1990 zugesichert. In Zwickau mussten die ersten Mitarbeiter*innen im Sommer den Betrieb verlassen. Hier wie da waren es vor

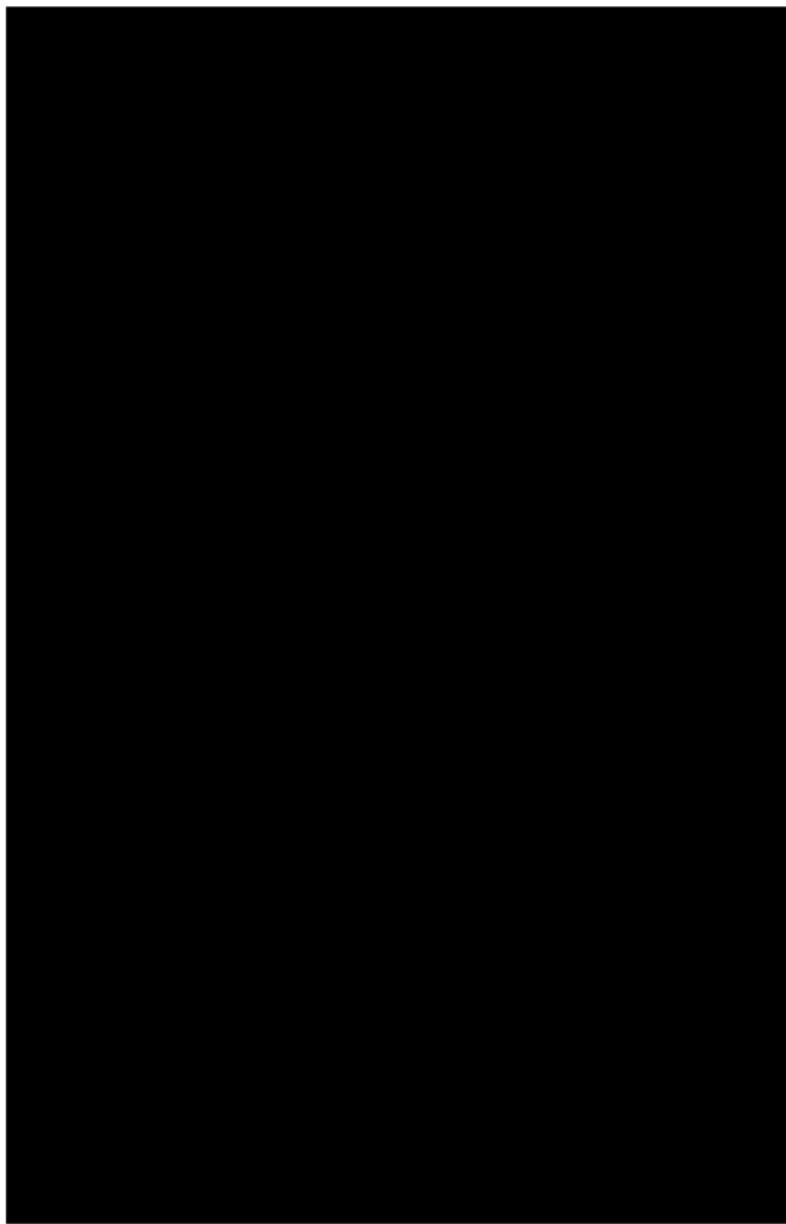
allem ältere Mitarbeiter*innen und ausländische Beschäftigte, die die Personalstatistik „entzerren“ sollten.

Die Grundsteinlegung für das neue VW-Werk in Zwickau erfolgte eine Woche vor der Vereinigung der beiden deutschen Staaten. Dort sollten nach der Fertigstellung täglich 1.200 VW-Golf hergestellt werden. Das Altwerk sollte langfristig als Zulieferbetrieb für VW umfirmiert werden und so die Produktion des westdeutschen Konzerns sichern. Am 30. April 1991 wurde der letzte Trabant produziert. Vom Typ 1.1 liefen in dem nicht ganz vollständigen Produktionsjahr knapp 39.500 Fahrzeuge vom Band. Zu diesem Zeitpunkt waren noch über 6.000 Mitarbeiter*innen bei Sachsenring beschäftigt.



Sammlung August Horch Museum Zwickau gGmbH

Letzter Trabant, 1991.



Benjamin Schaub

Trabant 601, Baujahr 1989, Foto 2024.

Literatur

Reinhold Bauer: Pkw-Bau in der DDR. Studien zur Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 12, Frankfurt a. M. 1999.

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

Peter Kirchberg: Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR, Zettlitz 2020.

Peter Kirchberg: Horch, Audi, DKW, IFA. 80 Jahre Geschichte der Autos aus Zwickau, Berlin, Stuttgart 1991.

Lars Leonhardt: Wartburg Automobile, Zettlitz 2023.

Jessica Lindner-Elsner: Von Wartburg zu Opel. Arbeit und Ungleichheit im Automobilwerk Eisenach 1970-1992, Göttingen 2023.

