



Das hat Geschichte gemacht

Dirk Schindelbeck

Die volkseigene Mobilität

Streiflichter aus der Geschichte des Zweitakt-Staates

„Wahnsinn!“, überschrieb am 13. November 1989 ein Göttinger Lokalreporter seine Erlebnisse an der ehemaligen Zonengrenze: „Taumelnde Uniformierte im ‚Eau de Trabi‘ ...müde winkend: weiter, weiter. Im Westen wird gestanden. In beide Richtungen, Stau aussitzen. Langsam macht's richtig Spaß.“

Ohne den Trabi gibt es diese Bilder der Tage und Wochen nach der Maueröffnung nicht. Schon den Sommer über war „das Volk“ in ihm massenhaft über die ungarische Grenze nach Westen geknattert. Jetzt bilden Trabis den einladendsten Stau der Nachkriegsgeschichte, verstopfen die Parkplätze der Supermärkte. Und innerhalb weniger Wochen steigt ein im Westen kaum zur Kenntnis genommenes automobiles Mauerblümchen zum bejubelten Mauerbrecher auf. 1990 gar wird nicht etwa ein Fahrzeug mit besonders zukunftsweisenden Abgas- oder C_W-Werten zum „Auto des Jahres“ gekürt, sondern der „Trabant“!

Noch heute scheinen die Gruppenbilder mit Trabant, die sich so tief ins kollektive Gedächtnis eingegraben haben, ganz vom Augenblick grenzenloser Freude bestimmt. Daß die technischen Defizite des kleinen Plastewagens schon damals offensichtlich waren, störte in den Stunden des Einheitsrausches ebensowenig wie die Rollenverteilung der menschlichen Akteure. Doch als dann wenig später die ersten Westjournalisten dieser mobilen Errungenschaft der werktätigen Arbeiterklasse nachspürten und die real existierenden Produktionsverhältnisse im Zwickauer Stammwerk besichtigten, schlug die Sympathie für den Plastewagen in nachhaltiges Entsetzen um:

„Die Roboter im Westen haben es besser als die Arbeiter im Osten. Lichte, geräumige, fast aseptische Hallen in der Bundesrepublik. Und hier: Chaos, Enge, Dreck“ (Die ZEIT, 22.12.1989).

Hatten die schönen Bilder der Einheit mit ihrer Botschaft einer leicht zu gewinnenden gemeinsamen deutschen Zukunft doch so getäuscht?

Die DDR - nicht mehr als ein Trabi?

Je mehr der 9. November selbst Geschichte wurde, desto zählbarer erschienen auf einmal die Relikte des untergegangenen Systems. Gigantische Alllasten einer schon überwunden geglaubten Vergangenheit ragten immer wieder in die Gegenwart hinein, als deren mobile Inkarnation und rollende Abbebilder der Trabi galt. Erst jetzt wurde den Westdeutschen bewußt, daß ihnen ja auch eine Geschichte, für die sie sich jahrzehntlang nicht verant-

wortlich fühlen mußten, zuge wachsen war.

Ostdeutsche Menschen hatten eben nicht nur die Grenze überquert, sondern auch Sozialisationsmuster, Erfahrungen, Haltungen mitgebracht. Und kaum ein anderer Gebrauchsgegenstand hatte so tiefgreifende Spuren in ihnen hinterlassen wie der Trabant, der für die meisten von ihnen (52% Anteil am PKW-Bestand der DDR 1989) das automobiler Schicksal schlechthin gewesen war. Als plastische „Verkörperung des oft mühseligen Alltags in der DDR ein Produkt ständiger Improvisation hatte er sich ihnen unauslöschlich eingepreßt über Auge, Ohr und Nase“ (M. Röcke).

Schließlich liefen 1989 auf den Straßen der DDR knapp zwei Millionen der kleinen Zweitaktwagen; fast jeder zweite Haushalt war mobil. Unter den Bedingungen einer Mangelwirtschaft war dies eine durchaus beachtliche Quote, wenn auch der Weg zum Erwerb eines Trabis (oder Wartburgs) immer steinig und entbehrungsreich gewesen war. Zwölf Jahre betrug die durchschnittliche Wartezeit im allgemeinen, und stand der neue Wagen dann endlich vor der Haustür, war der stolze Besitzer gut beraten, schnellstens seine Hauswerkstatt aufzusuchen, um frühzeitig die notwendigen Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer seines Fahrzeugs einzuleiten: das Werk lieferte den Wagen ohne Hohlraumversiegelung aus; abschließende „Innenarbeiten“ oblagen selbstverständlich dem Kunden!

Die Westdeutschen hatten offenbar bei aller Euphorie - oder gerade deswegen? - am 9. November die Trabi-Invasion nur als Ober-



Foto: R. Beitz



Foto: Keystone

Abb. 1: Jubel ohne „Grenzen“ und Trabischlangen ohne Ende sah man, so wie hier im November 1989 am Grenzübergang Rudolphstein, überall in den ersten Wochen nach dem Mauerdurchbruch



Abb. 2: „Dieser Mehrzweckwagen ermöglicht beides: Ob zwei Fahrgäste und 1400 l Gepäck, oder vier Personen und 450 l Zusatzlast. Sperrige Güter können Sie mühelos durch die weit nach oben zu öffnende Hecktür verstauen“

Quelle: Werbebroschüre für den Trabant-Kombi 601; hrsg. v. VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau 1972

flächenphänomen wahr- und aufnehmen können. Zu sehr hatte der Plastewagen bis dahin außerhalb ihrer Lebenswelt existiert. Als

dann die ganze DDR in knatternden Zweitakttern über die Grenze herzukommen und ihnen zuzurufen schien: Jetzt werden wir so wie

