

ERINNERUNGSORTE DER DDR

Herausgegeben von Martin Sabrow

Verlag C.H.Beck

Mit 54 Abbildungen

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2009
Satz: Fotosatz Amann, Aichstetten
Druck und Bindung: CPI – Ebner & Spiegel, Ulm
Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier
(hergestellt aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff)
Printed in Germany
ISBN 978 3 406 59045 0



34 2009/0178

Inhalt

Vorwort	9
Martin Sabrow Die DDR erinnern	11

GESICHTER DER MACHT

Annette Leo Antifaschismus	30
Silke Klewin Bautzen	43
Silke Satjukow Die «Freunde»	55
Anja Tack/Jürgen Danyel Pankow	68
Bernd Florath Die Partei	79
Alexander von Plato Sowjetische Speziallager	90
Jens Gieseke Die Stasi und ihr IM	98
Siegfried Lokatis Zensur	109

HERRSCHAFTSKULTUR

Volkhard Knigge Buchenwald	118
Andreas Ludwig Eisenhüttenstadt	128
Barbara Könczöl Erster Mai und Fünfzehnter Januar	139
Regina Mönch Der Frauentag	148
Emmanuel Droit Frieden	152
Marina Chauliac Die Jugendweihe	161
Christoph Stözl Die Neue Wache	169
Heinrich Wefing Der Palast der Republik	180
Martin Sabrow Sozialismus	188
Rainer Gries Der Tag der Republik	205

LEBEN IM STAATSSOZIALISMUS

Wolfgang Engler Der Arbeiter	218
Stefan Wolle Das Blauhemd der FDJ	229
Peter Hübner Die Brigadefeier	241
Anna Kaminsky Einkaufsbeutel und Bückware	248
Nina Leonhard Bei der Fahne	259
Lutz Niethammer Das Kollektiv	269
Sandrine Kott Die Kinderkrippe	281
André Steiner Der Plan	291
Adelheid von Saldern Die Platte	301

KLEINE FLUCHTEN

Paul Betts Alltag und Privatheit	314
Christopher Görlich Die Ostsee	326
Ilko-Sascha Kowalczyk Die Puhdys	332
Christoph Classen Das Sandmännchen	342
Christoph Dieckmann Sparwassers Tor	351
Ina Merkel Der Trabant	363

GEMEINSAME GRENZEN

Franka Schneider Der Intershop	376
Marion Detjen Die Mauer	389
Hans Otto Bräutigam Die Ständige Vertretung	403
Axel Doßmann Die Transitautobahn	411
Dietmar Arnold/Sven Felix Kellerhoff Der Tunnel	422
David E. Barclay Westberlin	431
Petra Kabus Das Westpaket	441
Franziska Augstein Die Zone	451

AUSHALTEN UND AUFBEGEHREN

Wolfgang Templin Das Helsinki-Abkommen	460
Ralph Jessen Die Montagsdemonstrationen	466
Joachim Gauck Ohnmacht	481
Ulrike Poppe Der Runde Tisch	492

Rainer Eckert Schwerter zu Pflugscharen	503
Myriam Renaudot Der Siebzehnte Juni	516
Konrad H. Jarauschk Der Umbruch 1989/90	526
Jacques Poumet Die Universitätskirche Leipzig	536

Anmerkungen	546
Bildnachweis	612
Die Autorinnen und Autoren	613

Ina Merkel

Der Trabant

Um den Beginn der jüngsten deutschen Zeitgeschichte zu illustrieren, wird in Zeitungen, Schul- und Geschichtsbüchern häufig ein Foto verwendet, auf dem eine schier endlos scheinende Kolonne von Trabanten auf einer leicht gekrümmten Straße dem Betrachter entgegenfährt. Die andere Straßenseite ist bezeichnenderweise leer. Wie wir wissen, handelt es sich nicht um ein Bild aus dem alltäglichen Straßenverkehr in der DDR, vielmehr zeigt es, wie nach der Öffnung der Mauer Massen von DDR-Bürgern in den Westen Deutschlands strömen. Das Foto ist nicht einfach ein historisches Dokument, sondern es steht repräsentativ für den Diskurs über die DDR, in dem verschiedene Deutungen über politisches System und Lebenswelt kursieren und immer wieder neu ausgehandelt werden.

Der Trabant hat in diesem Diskurs eine symbolische Schlüsselrolle inne,¹ für die er sich schon deshalb eignet, weil er in diesem Feld gegensätzlicher, fragmentierter, sich permanent verändernder Interpretationen so uneindeutig ist. Der Trabant ist weder ein «guter» noch ein «böser Ort»,² sondern mit höchst widersprüchlichen Bedeutungen aufgeladen: Er fungiert als Repräsentant des politischen Systems, seiner «Planwirtschaft»,³ wie als materieller Zeuge eines «unpolitischen» Alltagslebens; er steht für die Moderne wie für ihr Gegenteil, er löst Gefühle von Sehnsucht aus, aber auch von Abneigung oder Verachtung. Durch den Trabant werden Fragen von Repression und Freiheit, Individualität und Gemeinschaft, Distinktion und Gleichheit verhandelt, die die grundsätzlichen kulturellen Wertvorstellungen der beiden deutschen Teilgesellschaften betreffen. Im Diskurs über den Trabant spiegeln sich überdies die Probleme des Vereinigungsprozesses, der Transformation der ostdeutschen Gesellschaft, der Annäherung bzw. Polarisierung der beiden deutschen Kulturen, des Kampfes um Deutungsmacht und Anerkennung wider. Wie aber wurde aus einem ganz normalen Auto ein Gegenstand von so weitreichendem Interesse?

Der Kleinwagen für die Massen ist eine Idee mit einer langen Vorgeschichte. In Deutschland reicht sie bis in die Anfänge des «Dritten Reichs» zurück. Hitler hatte den Deutschen einen Volkswagen zu erschwinglichen Preisen versprochen, ein wichtiges Element seiner Staatsführung, um die Zustimmung der deutschen Bevölkerung für seine Politik, den Krieg wie die Vernichtung der jüdischen Bevölkerung zu erlangen.⁴ 1934 wurde Ferdinand Porsche mit der Konstruktion eines Prototyps beauftragt, 1938 der Grundstein für ein Automobilwerk bei Fallersleben gelegt. Aufwendige Propagandaaktionen stellten den Deutschen einen «KdF-Wagen» für 990 Mark in Aussicht. 500 000 Autos sollten jährlich vom Band rollen, doch letztlich wurde die Technik für die Produktion von Militärfahrzeugen genutzt. Bis Kriegsende hatten mehr als 330 000 Menschen Raten für ihren Wagen angezahlt, doch bekommen hatte ihn keiner.

Im Frühjahr 1945 war ein Großteil des Werkes in Wolfsburg-Fallersleben durch Bomben zerstört, aber bereits im Oktober begann man wieder mit der Produktion. Trotz seiner vielen technischen Mängel – es klapperte, regnete an manchen Stellen durch, bisweilen blieb der Wagen stehen und sprang erst nach 15 Minuten wieder an – wurde der Volkswagen (nach einer spöttischen Bezeichnung durch die Amerikaner «beetle», also «Käfer» genannt) ein großer Erfolg, der bis Anfang der siebziger Jahre anhielt. 1955 waren bereits 1 Million Käfer gebaut worden, 1972 waren es 15 Millionen. Dann liefen ihm andere Modelle wie der Passat oder der Golf den Rang ab. 1978 wurde die Produktion in der Bundesrepublik Deutschland aufgegeben, der Käfer wurde nur noch für ein paar Jahrzehnte in Mexiko produziert.

Die Erfolgsgeschichte dieses Kleinwagens im Westen Deutschlands ließ die DDR-Bürger nicht unberührt und ihre Regierung nicht unbeeindruckt. Doch die politische Führung war zwiespalten. Man teilte zwar dieselbe Vorgeschichte, nicht aber denselben Anspruch auf Massenmotorisierung. Das Auto hatte einen hohen Distinktionswert, es gehörte nicht zu den (Über-)Lebensmitteln, schon gar nicht in Zeiten der Rationierung.⁵ Andererseits entsprach die Produktion kleiner, gleich aussehender, billiger und technisch anspruchsloser Autos für jedermann geradezu vorbildlich dem utopischen Ideal sozialistischer Lebensweise, in dem der Gebrauchswert Vorrang vor dem Distinktionswert haben sollte. Und schließlich konnte sich die politische Führung trotz ihres grundsätzlichen Misstrauens gegenüber den Konsumbedürfnissen der Bevölkerung nicht gänzlich den Traumvorstellungen der kleinen Leute entziehen, die sich auch in der DDR auf das eigene Auto richteten.

Wiederholt befasste sich das Politbüro in der DDR deshalb mit dem Projekt, den Bau eines Kleinwagens in Angriff zu nehmen, stellte es aber wegen feh-

lender Produktionskapazitäten und aufgrund des Materialmangels an Roheisen und Stahl immer wieder zurück. Erst 1954 beschloss das Präsidium des Ministerrats, einen Kleinwagen mit vier Sitzen zu produzieren. Er sollte maximal 600 kg wiegen und nicht mehr als 5,5 Liter Benzin auf 100 km verbrauchen. Geplant war zunächst eine Jahresproduktion von 12 000 Stück. Als Preis stellte man sich 4000 Mark vor.

Ingenieure hatten inzwischen einen Ausweg aus dem Materialdilemma gefunden: Die Karosse sollte aus Duroplast – einer Verbindung aus Phenolharz und Baumwolle – gefertigt werden. Zu dieser Zeit hatte Plaste als Material noch nicht den abwertenden Beigeschmack von Imitat, Ersatz und Billigkeit, es galt vielmehr als ein hochmoderner, genial formbarer Stoff mit geradezu «magischen» Qualitäten (Roland Barthes). Gestalterisches Vorbild für das DDR-Auto war der Lloyd, ein seit 1950 in Bremen produzierter Kleinwagen mit einer Karosserie aus kunstlederbezogenem Sperrholz und einem Zweizylinder-Zweitakt-Motor, der anfangs 2800 D-Mark kostete.

Der erste Trabant⁶ rollte am 7. November 1957, pünktlich zum 40. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, vom Band. Er kostete mit 7450 Mark fast doppelt so viel wie ursprünglich geplant – damals mehr als ein durchschnittliches Jahreseinkommen.⁷ Zum Vergleich: Im selben Jahr kostete die einfachste Ausführung eines Käfers 3790 D-Mark. Der Trabant war mit einem luftgekühlten Zweitaktmotor ausgestattet, weshalb ein Gemisch aus Benzin und Öl getankt werden musste, das einen spezifischen Geruch und blau gefärbten Rauch verursachte. Er wies bei Einführung vergleichbare technische Leistungen zu anderen westlichen Kleinwagen auf: 16 PS (später 18 PS), Höchstgeschwindigkeit 90 km/h (später 105 km/h), Verbrauch 5–6 Liter. Bis 1964 gab es einige technische Überarbeitungen, so wurde eine Kombiversion eingeführt (9300 Mark) und die Karosserie noch einmal grundsätzlich (gerade Linien, angedeutete Heckflossen) erneuert. Dieser neue Typ – Trabant 601 – wurde 26 Jahre lang bis 1990 unverändert in Design und Farbgestaltung produziert. Der Industriegestalter Claus Dietel hatte zwar Mitte der siebziger Jahre Entwürfe für eine moderne Karosserie mit runderen Formen und Fließheck vorgelegt, und auch für die Verbesserung von Motor und Fahrgestell lagen ausgereifte Vorschläge vor, doch die Produktionsumstellung erschien zu teuer und die Rohstoffknappheit erlaubte die Umstellung auf eine Blechkarosserie nicht. Es fehlten zudem die Devisen, um notwendige Chemikalien für metallisch glänzende Lackfarben einzukaufen, und außerdem gab es keinen Zwang zur Modernisierung, weil die Nachfrage ohnehin nie befriedigt werden konnte. So wurde das Projekt wieder ad acta gelegt.



Postkarte des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau:
der 1 000 000. Trabant, 1973.

Man verzichtete nicht nur auf eine Modernisierung, sondern fuhr auch die Produktionsanlagen auf Verschleiß. Die Jahresproduktion hatte sich seit Beginn der Massenproduktion 1961 zwar von damals rund 70 000 auf das Dreifache in den achtziger Jahren erhöht, nämlich ca. 210 000 Stück, doch standen dem 1989 mehr als sechs Millionen Anmeldungen⁸ insgesamt gegenüber (alle Autotypen betreffend⁹). Jonathan Zatin vermutet, dass sich die fehlende Investitionsbereitschaft in die Automobilindustrie nicht nur aus Devisen- oder Rohstoffmangel erklären lässt, sondern auch auf eine gewollte politische Entscheidung zurückging. Er nennt als Gründe ein generelles Misstrauen der SED gegenüber dem privaten Reisen und die moralische Kritik am Kapitalismus, in Summe an «falschen» Bedürfnissen.¹⁰

In der Folge dieser Politik verlängerten sich die Wartezeiten Ende der achtziger Jahre auf bis zu 14 Jahre. Dabei war der Trabant so billig nun auch wieder nicht. Im Laufe der Jahre gab es stetig Preiserhöhungen – 1989 kostete die Limousine mit 13 000 Mark fast das Doppelte wie in den Anfangsjahren. Bei einem durchschnittlichen monatlichen Einkommen von 1280 Mark 1988 war das mehr als ein Jahreseinkommen.¹¹ Wer das Glück hatte, über eine



spendable Verwandtschaft im Westen zu verfügen, konnte sich für 6082 D-Mark über Genex – die Geschenkdienst- und Kleinexporte GmbH – einen Trabant schenken lassen. Außerdem blühte der Schwarzmarkt, auf dem Neu- und Gebrauchtwagen sowie Anmeldungen für exorbitant hohe Summen gehandelt wurden.

Mitte der achtziger Jahre kaufte die DDR von VW die Lizenz eines Viertaktmotors, der ab Mai 1990 nach kostspieligen Investitionen in Milliardenhöhe in die neuen Wagen eingebaut wurde. Die Limousine mit Viertaktmotor (als «Trabant mit Herzschrittmacher» bespöttelt) kostete 19 865 Mark, nach der Währungsunion dann 10 887 D-Mark. Inzwischen war die Mauer offen, das neue Modell fand keinen Absatz mehr. Einige tausend Exemplare wurden nach Polen und Ungarn verkauft. Auch eine Preissenkung auf 6000 D-Mark und die Umarbeitung zum «Fun Car» blieben erfolglos. Am 30. April 1991 wurde nach 33 Jahren die Produktion des Trabant eingestellt. Die Arbeiter bei Sachsenring protestierten lauthals gegen die Schließung. Doch als sie von einem Reporter gefragt wurden, ob sie selbst denn einen Trabant kaufen würden, senkten sie beschämt die Köpfe. Insgesamt wurden von 1957 bis 1991 gut drei Millionen Fahrzeuge vom Typ Trabant gebaut. Fünfzig Jahre später, 2007, waren noch 52 000 Autos angemeldet.¹²

Der Trabant lässt sich zwanglos in eine gemeinsame Entwicklung im Nachkriegseuropa einordnen, als mit einiger kriegsbedingter Verspätung im Vergleich zu den USA das Auto für den kleinen Mann zum Fortschritts- und Wohlstandssymbol avancierte. Überall in Europa wurden billige, kleine Minimalautos für die breite Masse gefertigt. Sie waren simpel konstruiert (und damit leicht zu reparieren), hatten nur eine geringe Motorkraft (Höchstgeschwindigkeiten um die 90 km/h), geringe Unterhaltskosten und waren fast ohne jeden Komfort. Viele Modelle verfügten weder über Scheibenwischer noch Schiebefenster, von einer Heizung ganz zu schweigen. Der Gepäckraum war winzig und der Einstieg auf die hinteren Sitze mühselig.

In Italien wurde seit 1936 der Fiat 500 gefertigt (mit Lizenzversionen in England, Frankreich, Polen, Jugoslawien usw.), in der Bundesrepublik Deutschland waren es gleich drei Miniautos, die unmittelbar nach Kriegsende den Markt eroberten: der Isetta, der Lloyd und der VW. In Frankreich kam 1948 der Citroen 2 CV auf den Markt, in den Niederlanden wurde seit 1959 der DAF 30 (Daffodil) produziert, in Polen seit 1960 der Polonez, in der Sowjetunion seit 1960 der Saporoshez. Die Kleinwagen hatten durchgängig Spitznamen wie «Ente», «Käfer», «Topolino» (Mäuschen), «Maluch» (Kleiner), «Asphaltblase», «Kugelporsche», «Knutschkugel», «Buckelvolvo», «Schneewittchen-

sarg», «Sabberfrosch», «Rennpappe», «Plastikbomber» – sie galten nicht als «richtige» Autos. Auch die umlaufenden Witze ähnelten sich frappierend.

Mit der fortschreitenden Motorisierung, an der diese Kleinwagen einen entscheidenden Anteil hatten, sank das Auto aus der Sphäre des Luxus in die des alltäglichen Gebrauchs hinab.¹³ Ausschlaggebend waren die günstigen Anschaffungs- und Haltungskosten – neu kosteten die Autos zwischen 2800 und 4000 D-Mark, das entsprach damals 5 bis 7 durchschnittlichen Bruttomonatslöhnen in der Bundesrepublik. Gleichzeitig nahm die Vielfalt der Autotypen zu und sicherte so weiterhin Distinktion. In den siebziger Jahren ließ mit wachsendem Wohlstand das Interesse an Kleinstwagen vorerst nach, Modell für Modell wurde die Produktion in Drittweltländer verlegt oder ganz eingestellt. Sobald man es sich leisten konnte, wählte man bequemere, größere, repräsentativere Modelle. Mit dem zeitweisen Verschwinden der Miniautos aus dem Straßenbild in den siebziger Jahren gewannen die verbliebenen Autos an nostalgischer Qualität. Heute haben Enten, Daffodile, Goggomobile und Käfer Kultcharakter. Es gibt spezielle Automobilclubs für alle diese Modelle. Man trifft sich zu Rallyes oder Wochenendpartys, tauscht Ersatzteile und Reparatur Erfahrungen im Internet, bastelt, feilt und pinselt an den Autos herum und pflegt damit ein sicher nicht ganz billiges Hobby.

Die Verwandlung in ein Kultauto konnte beim Trabant erst nach dem Ende der DDR einsetzen. Bereits Anfang der neunziger Jahre bildeten sich die ersten Trabant-Fanclubs. Heute existieren zahlreiche Vereine und Interessengemeinschaften, die sich dem Trabant widmen – auch außerhalb der neuen Bundesländer. Zum «Trabi-Treffen» in Zwickau kommen jährlich rund 20 000 Besucher. Dabei geht es nicht nur um das nostalgische Interesse am Oldie, dem Trabanten wird vielmehr ein moderner Erlebniswert zugeschrieben. Er wird von jungen Menschen wieder in Gebrauch genommen, ähnlich wie der Käfer oder die Ente, worauf mittlerweile die Autoindustrie mit der Herstellung nostalgischer Kleinwagen in Form des Minicooper oder des Fiat Cinquecento reagiert hat.

Am Ende der DDR bot die westliche Konsumwelt – durch Fernsehen, Verwandtschaft, Intershop immer präsent – einen entscheidenden Anlass für die Abwahl des Systems 1989. Schon vor der Währungsunion setzte ein massiver Prozess der Entwertung, Vermüllung und Entsorgung der gesamten Dingwelt ein, die bis dahin das Alltagsleben geprägt hatte. Wohnungseinrichtungen wurden komplett erneuert, die Kleiderschränke neu bestückt, die Nahrungsmittel ausgetauscht, selbst Autos wurden am Straßenrand abgestellt, verschenkt oder für einen lächerlichen Preis verkauft. Viele hatten nur noch eines im Sinn: ein (gebrauchtes) Westauto zu erwerben, den Trabant so schnell wie möglich loszu-

werden und nie wieder damit fahren zu müssen. Das war durchaus schmerzhaft, nur wenige Monate zuvor hatte man für die Anschaffung oder die Reparatur des Trabant – dieses kostbare, behütete und in vielen Stunden der Freizeit sorgsam gepflegte Kleinod – noch horrenden Summen bezahlen müssen.

Eine dermaßen schnelle und radikale Umgestaltung der Alltagswelt dürfte in der Geschichte bisher einmalig sein. Sie wurde maßgeblich von den DDR-Bürgern selbst vorangetrieben. Die Trabants verschwanden nur wenige Jahre nach der Wende fast vollständig aus dem Straßenbild. Der plötzliche Wertverlust, der über den Trabant hereinbrach wie die Inflation in den zwanziger Jahren über die kleinen Sparer, ist nur das prominenteste Beispiel für einen präzedenzlosen Vorgang. Fast über Nacht bekamen Lebensmittel, Industriewaren, Kleidung usw. aus DDR-Produktion billige Konkurrenz aus dem Westen. Das charakteristische Preisgefüge der DDR mit seinen subventionierten Preisen für Grundnahrungsmittel, Kinderkleidung, Mieten, Verkehr, Kultur und überhöhten Preisen für Industriewaren und «Luxusgegenstände» brach in sich zusammen und mit ihm auch eine Wirtschaftsstruktur, die bisher nach ganz anderen Gesetzen funktioniert hatte. Werksschließungen und Massenentlassungen waren die Folge, von denen sich Ostdeutschland bis zum heutigen Tage nicht richtig erholt hat, wie die Arbeitslosenzahlen und Abwanderungssaldi zeigen.

Seitdem sind fast zwanzig Jahre vergangen. In dieser Zeit hat der Trabant, dessen Produktion 1991 aufgegeben worden war, eine neuerliche Karriere als widersprüchliches Symbol gemacht. In der Wendezeit wurde er – allerdings für kurze Zeit – zum Symbol für Freiheitsdrang und friedliche Revolution. Im öffentlichen Bewusstsein präsent sind die Bilder von der Maueröffnung am 9. und 10. November 1989 in Berlin: Lange Schlangen vollbesetzter Trabis, die durch die Grenzanlagen fuhren, umjubelt von Westberlinern, die triumphierend auf die Motorhauben schlugen. Verewigt ist die Euphorie in einem Bild an der Ostseite der Berliner Mauer, wo ein himmelblauer Trabant die Mauer durchbricht.

Nach der ersten Freude bemerkte man im Westen vor allem den Gestank. Die Massen von ein und demselben Auto, vollbesetzt mit Menschen in längst nicht mehr modernen Stone-washed Jeans, die sich in langen Schlangen um die Sparkassen ringelten, um das «Begrüßungsgeld» abzuholen und anschließend den nächsten Laden zu stürmen, lösten im Westen gemischte Gefühle aus.

Da kamen sie nun, die armen Brüder und Schwestern aus dem Osten, und sie kamen im Trabant. Der Trabant stand nun schnell für die Ambivalenzen des Mauerfalls – die gemeinsame Freude über die friedliche Revolution war von Konsumgier überschattet, vom Ruf nach der D-Mark und dem Griff nach dem westdeutschen Sozialstaat.



Dichter Ausreiseverkehr am Grenzübergang Herleshausen nach Öffnung der DDR-Grenzen am 9. November 1989.

Als der Trabant 1991 zum Thema eines kassenfüllenden Spielfilms wurde – ein Trabant mit Namen Schorsch wurde zur Hauptfigur in der Komödie *Go, Trabi, go!*, in der sich eine sächsische Familie auf eine «italienische Reise» auf Goethes Spuren (der Mann ist Deutschlehrer) von Bitterfeld nach Neapel begibt –, wurde die Deutungswende eingeleitet: Der Trabi wurde Kult.

Während Nachbarn und Kollegen stolz ihren neu erworbenen Opel und Golf putzen, hält die Lehrerfamilie ihrem Trabant wie einem alten Haustier die Treue. Das mag zunächst lächerlich wirken, demonstriert letztlich aber eine echte Unabhängigkeit von ökonomischer Distinktion. Wenn der Trabant endlich in Italien einrollt, dann zeugt das nicht einfach nur von der Sturheit und dem Durchhaltevermögen leiderfahrener Trabifahrer, es symbolisiert auch die Persistenz von Sehnsüchten und Bedürfnissen jenseits des Konsums: nach Bildung, Kultur und Geschichte anderer Länder. In dem Film wird der Trabant als Auto rehabilitiert. Es ist zwar pannenfällig und langsam, aber auch praktisch. Die Familie braucht kein Hotel, auf dem Dach kann mit wenigen Handgriffen ein Drei-Mann-Zelt aufgebaut werden. Während sich unterwegs die Westdeutschen darüber lustig machen, erregt das Auto in Italien keine sonderliche Auf-

merksamkeit. Die Italiener fahren schließlich selbst in solchen kleinen, altmodischen Autos herum. Die Ostdeutschen, so der Plot, haben in Lebensart, Improvisationsvermögen und solidarischer Mentalität mehr mit den Italienern gemein als mit den raffgierigen, geizigen und sexistischen Westdeutschen. Darin ist im Kern eine typische Antwort auf eine als demütigend empfundene Abwertung enthalten: der Besserwessi. Auch das ein Topos mit langer Tradition im Osten: arm, aber glücklich versus reich und verklemmt.

Der Trabant wurde zwar immer noch als altmodisch und störanfällig – also als ein typisches Produkt der DDR-Planwirtschaft – wahrgenommen, aber er vertrat jetzt etwas anderes: nämlich das selbstbewusste Bekenntnis zu einem eigenwilligen Lebensstil. Als gegen Ende des Films das Dach abgefahren wird, fährt die Familie eben im offenen Auto weiter – aus dem Spießerauto ist im Handumdrehen ein Cabriolet geworden. Im Film gibt es eine Szene, in der die nur wenig später einsetzende kommerzielle Vermarktung des Trabant vorweggenommen wird: Von einer überteuerten Reparatur in Geldnot gebracht, veranstaltet der Familienvater eine «Trabi-Peep-Show». Für fünf Mark dürfen Interessenten eine Runde mit dem Trabant drehen.

1992 warb auf dem Berliner Flughafen Tegel ein riesiges Plakat mit dem Slogan: «Rent a Trabant!» Ein Unternehmen verkaufte nur drei Jahre nach der Wende ein vergangenes Fahrgefühl. Der englische Slogan verweist auf die Klientel: Ausländer, Westdeutsche, Jugendliche, also Menschen, die nie damit fahren mussten. Die Idee funktioniert noch immer. Man kann an «Trabant-Safaris» durch die Märkische Schweiz oder an «Ostalgie-Touren» durch Mecklenburg teilnehmen und man kann seinen «ganz persönlichen TrabiTrip» im gemieteten Trabant erleben.

Der Trabant wurde in den folgenden Jahren von der Kunst entdeckt, im Museum ausgestellt, als Werbeträger abgestellt, umgebaut, bemalt oder einfach in irgendeinem Schuppen untergestellt, um ihn zu vergessen oder auf seine Wiederauferstehung als wertvoller Oldie zu hoffen.

Die Metamorphose, die der Trabant als exklusiver Gegenstand des Konsums erfahren hat – vom ersehnten und ersparten Traum über den alltäglichen Massengebrauch, seine Entwertung als Müll bis hin zur nostalgischen Wiederentdeckung, zu Musealisierung und Kult – ist typisch für die Warenwelt der Moderne. Normalerweise liegen zwischen diesen Phasen Jahrzehnte. Das Besondere am Fall des Trabant ist, dass sich dieser Prozess in einem schwindelerregenden Tempo und in Gleichzeitigkeit der Phasen vollzog. Die letzten eisernen Trabantfahrer kämpften noch um den nächsten TÜV, da konnten sie ihr Fahrzeug schon im Museum bewundern. Die Gegenstände verloren nicht stetig und

allmählich ihren Wert, sie gingen abrupt und übergangslos in das Müll- und das Musealisierungstadium über.¹⁴ In rasender Geschwindigkeit wurde die Gegenwart zur Vergangenheit erklärt. Das aber ist die Voraussetzung, um bereits als «alt» qualifiziert zu werden und so eine «nostalgische Anmutungsqualität» zu gewinnen.¹⁵

Anders als in westlichen Ländern verknüpfen sich beim Trabant individuelle Biographie, Familiengeschichte, Alltagsleben und Gegenstand auf unverwechselbare Weise. Das Stichwort Trabant ist deshalb wunderbar geeignet, um in einer Gesprächsrunde von Ostdeutschen Geschichten von Improvisationsvermögen, Abenteuer und Überlebenskünsten auszulösen. Deutlich in Erinnerung geblieben sind Trabant-Fahrern die ständigen Ausfälle und Pannen («Einmal fiel uns unterwegs die Lichtmaschine ab»), das stundenlange Warten morgens ab 6.00 Uhr auf einen Werkstatttermin, der auf Wochen oder Monate im Voraus vergeben wurde, das Betteln um Ersatzteile, die Unsicherheit, ob das Ding im Winter anspringt (deshalb wurde regelmäßig die Batterie ausgebaut, in die Wohnung geschleppt und neben dem Ofen deponiert), die Angst, auf einer längeren Strecke liegen zu bleiben.

Es gibt noch andere Gegenstände, die sich ähnlich gut für die kollektive Erinnerung eignen – die Bohrmaschine Multimax oder das Teigrührgerät RG 28 –, aber sie haben nicht diese Massenhaftigkeit und diesen Grad öffentlicher Präsenz erreicht wie der Trabant. Dieses kleine, minimalistische Auto war über lange Jahre – als Besitz oder als Objekt der Begierde – Weggefährtin in fast allen DDR-Haushalten. Insofern machte er seinem Namen – Begleiter, Satellit – tatsächlich alle Ehre.

Als 2003 Ostalgie-Shows im Fernsehen Mode wurden, durfte der Trabant als Erinnerungszeichen nicht fehlen. Der prominente Schauspieler Jaecki Schwarz behauptete in einer Sendung des MDR: «Er stank, war laut und unbequem, aber man hat ihn geliebt, was sollte man auch sonst lieben.»¹⁶ Als dann in der Show die langen Wartezeiten erinnert wurden, verknüpfte sich das nicht mehr in erster Linie mit Mangel, sondern mit Berechenbarkeit. Zu DDR-Zeiten wusste man nicht nur: in 12 bis 14 Jahren bekommt man ein Auto, und das sieht vermutlich immer noch genauso aus wie das der Eltern, man wusste auch: da wird man immer noch einen oder sogar denselben Job haben. Der Trabant wurde zum Symbol für soziale Sicherheit und staatliche Fürsorge und taugte sogar als Mythos der solidarischen Gemeinschaft: Die Leute seien füreinander da gewesen, weil sie die gleichen Interessen gehabt und unter etwa gleichen sozialen Bedingungen gelebt hätten; außerdem verbinde sie die Leidensfahrung. Die in der Show aufgerufene Trabant-Erinnerung befriedigt

damit ein unter vielen Ostdeutschen verbreitetes Bedürfnis nach Anerkennung eines anstrengenden und arbeitsamen Lebens, des Ausgehaltenhabens, der Kunst, unter sozialistischen Verhältnissen gelebt zu haben, des erreichten sozialen Aufstiegs usw., das im öffentlichen Diskurs als «Ostalgie» bezeichnet und damit als unreflektierte Sehnsucht nach einem vergangenen System gebrandmarkt wird. Das öffentliche Erinnern hat eine politische Dimension.

Wie diese unterschiedlichen Perspektiven zeigen, ist der Trabant gleichermaßen als Kuriosität, als Exotismus und als Stigma präsent, er ist Zeichen für Planwirtschaft und Mangel, für die Restriktionen des politischen Systems wie für die Befreiung daraus, er ist Symbol für den Untergang der DDR wie für den daran anschließenden Transformationsprozess. Er ist aber auch ein typischer Vertreter der Nachkriegsmoderne und des Wohlfahrtsgedankens, er steht nicht nur für Sozialismus, sondern auch für eine gemeinsame europäische Entwicklung. Aus genau dieser Widersprüchlichkeit und Vieldeutigkeit resultiert seine repräsentative Rolle in den Auseinandersetzungen um die Deutung einer schwierigen Vergangenheit und problematischen Gegenwart.