

Importiertes Know-how. Wege zur Modernisierung des DDR-Fahrzeugbaus in den 1970er und 1980er Jahren

Hans-Christian Herrmann

Einleitung

Mitte der 1970er Jahre begann eine Phase in der Geschichte des DDR-Fahrzeugbaus, in der, wie in anderen Wirtschaftsbereichen auch, eine Kooperation mit westlichen Staaten gesucht wurde, um Produkte und Fertigungsanlagen zu modernisieren. Dieser Weg war innerhalb des zentralen Staats- und Parteiapparates nicht unumstritten.

Vereinzelt war es im Automobilbau bereits davor zu solchen Kooperationen gekommen. So hatte etwa 1967 die westdeutsche Firma Dürr dem Automobilwerk Eisenach (AWE) eine hochmoderne Elektrophosphatier- und Lackieranlage geliefert und installiert, zwischen 1969 und 1972 war auch mit westlicher Unterstützung das Stoßdämpferwerk Hartha mit moderner Technik weiterentwickelt worden.

Das ZK der SED und der Ministerrat der DDR hatten Anfang der 1970er Jahre Beschlüsse zur Modernisierung des Fahrzeugbaus gefasst. Es galt, die PKW-Produktion zu steigern und zusammen mit einem Partner aus dem RGW zu modernisieren. Dabei wurde vor allem an die CSSR gedacht, aber auch an Ungarn. Am 3. April 1973 lag dem ZK eine „Konzeption zur Weiterentwicklung der PKW-Produktion“ vor, wonach die DDR arbeitsteilig mit der CSSR zusammenarbeiten wollte. Viertaktmotoren sollten von dort kommen, Getriebe und Achsen aus der DDR, zukünftig sollte es ein RGW-Einheitsauto geben, das Trabant und Wartburg ersetzen würde. Schon damals gab es wohl Vorbehalte gegenüber dem Partner CSSR, denn erst einige Monate später, am 17. Juli 1973, stimmte das ZK der Zusammenarbeit mit der CSSR zu. Ein neues Auto sollte 1978 präsentiert werden. Davon rückte man schon bald wieder ab, denn am 24. September 1974 beschloss das ZK, den Wartburg-Nachfolger erst nach 1980 vorzustellen und sich auf einen Trabantnachfolger zu konzentrieren, der in Kooperation mit den Tschechen als RGW-Einheitsauto gebaut werden sollte. Ein entsprechendes Regierungsabkommen wurde dann am 18. Juni 1975 unterzeichnet, in dem vor allem die Lieferung von Motoren gegen Gelenkwellen festgehalten wurde. Für die Zeit bis Mitte der 1970er Jahre zeigt sich ein Hin und Her in der Frage der Zusammenarbeit mit der CSSR. Dabei ist auffällig, wie vage die Vorstellungen waren, wie dieses RGW-Auto aussehen sollte. Völlig offen war auch noch 1975, welches Antriebskonzept vorgesehen war oder ob auch Dieselmotoren zum Ein-

satz kommen sollten. Mitte der 1970er Jahre war die DDR immer noch nicht dazu in der Lage, Vierzylinder-Viertakter zu bauen.¹ Mittlerweile hatte sie außenpolitisch zu einer Vielzahl von westlichen Staaten diplomatische Beziehungen aufnehmen können, so auch zu Frankreich, das hinsichtlich der Entwicklung des Fahrzeugbaus ein wichtiger Partner werden sollte.

Aspekte der Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und der DDR

Bis Anfang der 1970er Jahre hatte die DDR in den Handelsbeziehungen zu Frankreich vor allem ein außenpolitisches Instrument gesehen, um in Kreisen der französischen Industrie Fürsprecher für die diplomatische Anerkennung zu gewinnen. Diese Rechnung ging insofern auf, als immerhin seit Mitte der 1960er Jahre der Ehrenpräsident des französischen Arbeitgeberverbandes (CNPFF), Georges Villiers, wie auch der Präsident der Eisenbahnmaterial produzierenden Industrie, Pierre Sudreau, unmissverständlich für die Anerkennung eintraten.² Zugleich sollte der Ausbau des Außenhandels mit Frankreich und anderen westlichen Ländern die wirtschaftliche Abhängigkeit von der Bundesrepublik Deutschland verringern.³

Als erstes westliches Land vereinbarte Frankreich im Juli 1973 mit der DDR ein Abkommen über die wirtschaftliche und technologische Zusammenarbeit.⁴ Die DDR setzte ab 1973 im Handel mit Frankreich wie mit anderen westlichen Ländern vor allem auf den Import von modernem westlichem Know-how, wobei häufig nicht mit Devisen, sondern mit Waren gezahlt wurde. Besonders der Westen benutzte dafür den Begriff „Jointventure“. Ende der 1960er Jahre war Rumänien dafür besonders offen. Im Unterschied zu anderen Ostblock-Staaten schuf die DDR aber dafür keinen gesetzlichen Rahmen, ganz im Gegensatz zu Rumänien und Ungarn, die 1971 bzw. 1972 entsprechende Gesetze erlassen hatten, mit weitem Abstand folgten 1980 Bulgarien, die CSSR und Polen (1986) sowie die UdSSR (1987).⁵

Mitte der 1970er Jahre scheinen in Kreisen des Ministeriums für Fahrzeugbau, der Abteilung Metallurgie im ZK der SED und beim Ministerium für Außenhandel Zweifel darüber aufgekommen zu sein, ob es sinnvoll ist, den Fahrzeugbau in Zusammenarbeit mit der CSSR zu modernisieren oder stattdessen, gerade auch um neue Fahrzeuge erfolgreich in den Westen exportieren und so Devisen generieren zu können, mit westlichen Autofirmen zu kooperieren. Immerhin hatte auch die UdSSR mit dem Fiat 124 diesen Weg beschritten.

Im Rahmen des Abkommens über die wirtschaftliche Zusammenarbeit entstand eine gemischte Regierungskommission mit Vertretern der DDR und Frankreich, seit 1976 wurde sie für die DDR von Gerhard Beil geführt, ungefähr zeitgleich bildete man eine Arbeitsgruppe Fahrzeugbau/Werkzeugmaschinenbau. Sie sollte darüber verhandeln, inwieweit Frankreich zu einer grundlegenden „Rekon-

struktion“ bzw. Modernisierung des PKW- und NKW-Baus in der DDR beitragen könne.⁶ Zu den Mitgliedern der gemischten Kommission zählte auf französischer Seite u. a. Citroën-Generaldirektor Raymond Ravenel.⁷ Unter seiner Führung hatte der französische Konzern zahlreiche Ostkontakte aufgebaut. Da die DDR selbst nicht in der Lage war, eine Produktion für moderne homokinetische Gelenkwellen aufzubauen, sondierte sie das Interesse der Franzosen und fand in Citroën einen Partner, der über entsprechende Erfahrung verfügte und vor allem bereit war, ein solches Projekt über Kompensationslieferungen für die DDR devisenschonend zu gestalten.⁸ Das im Juni 1977 von Ravenel unterbreitete Angebot fand bereits am 22. September 1977 die Zustimmung des Ministerrates, der Vertrag zwischen dem Außenhandelsbetrieb (AHB) Industrieanlagenimport (IAI) und Citroën wurde am 8. Juni 1978 unterzeichnet. Es war das größte Geschäft in der Geschichte der Handelsbeziehungen beider Länder. Anfang Juli begannen französische Firmen mit den Bauarbeiten in Mosel bei Zwickau, das Gelenkwellenwerk wurde Teil des Automobilwerks VEB Sachsenring in Zwickau. Das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) war in das Projekt eingebunden, kamen doch knapp 1 000 Arbeitskräfte aus Frankreich und anderen westlichen Ländern nach Mosel. Es galt, die lokale Bevölkerung vor dem so genannten Klassenfeind zu schützen, aber auch Hintergrundinformationen über den Projektpartner Citroën zu gewinnen. So wurde im Sommer 1978 ein führender Manager des französischen Konzerns mit Devisen in Höhe von 25 000 DM bestochen, um, wie es hieß, seine Mitwirkung am Zustandekommen des Vertrages zu belohnen.⁹

In Kreisen der französischen Wirtschaft gab es grundsätzlich Vorbehalte gegen Kompensationsgeschäfte; unabhängig vom Gelenkwellenprojekt ergriffen französische Wirtschaftsverbände immer wieder Initiativen gegen diese Form der Bezahlung, fürchteten sie doch, mit Waren zu Dumpingpreisen überschwemmt zu werden, dies galt vor allem für Werkzeugmaschinen aus der DDR. Die Zeitschrift *L'usine nouvelle* sprach von „Kompensation auf preußische Art und Preise wie die Japaner“. Nicht zuletzt in einem Ausbau der Industrienorm, bei der Frankreich weit hinter der Bundesrepublik lag, sah die französische Wirtschaft ein Schutzinstrument vor all zu üppigen Importen aus dem Osten.¹⁰

Die Inbetriebnahme des Gelenkwellenwerkes verzögerte sich, so gab es unerwartete Probleme mit dem Grundwasserspiegel auf der Baustelle.¹¹ Entscheidend war jedoch, dass der Vertrag durch diverse Nachträge immer wieder hinsichtlich der Menge der Kompensationslieferungen abgeändert werden musste.¹²

Lizenzen im Spannungsfeld von politischen Konflikten und Devisenmangel

Im Rahmen der Beratung der gemischten Kommission vereinbarte die DDR mit Frankreich, dass Citroën und Renault die so genannte Rekonstruktion des Auto-

mobilbaus auch durch eine „Konstruktionskritik“ unterstützen sollten. Den Franzosen übergab man anlässlich der Leipziger Herbstmesse 1976 Unterlagen zur Karosseriegestaltung des Prototyps P 610 des Automobilwerks Zwickau.¹³ Auch bei der Realisierung des Gelenkwellenprojektes veranlasste man Citroën, Entwicklungen aus Zwickau zu überarbeiten.¹⁴ Welche Fahrzeuge nun genau zu Citroën gebracht worden sind und wie diese Entwicklungshilfe konkret aussah, bleibt unklar. Auf jeden Fall sollen Fahrzeuge der Automobilwerke Eisenach und Zwickau von Citroën 1980 unter Maßgabe möglicher technologischer Verbesserungen in Frankreich getestet worden sein.¹⁵ Es bleibt offen, wie sich Ähnlichkeiten im Design zwischen den Prototypen P 610 (Entwicklungsarbeit begann 1973) bzw. dem späteren P 1100/1300 (1978/79) zu französischen Autos erklären. Die Gestaltung der C-Säule und der Heckteile des P 1100 ähneln stark dem eigenständigen Design des 1972 vorgestellten Renault 5; Kühlergrill, Lampen und Blinker entsprechen formal wie von der Materialanmutung dem 1978 vorgestellten Simca/Talbot Horizon.¹⁶

Das Interesse der französischen Automobilhersteller lag wie das ihrer bundesdeutschen Konkurrenten seit den 1970er Jahren mit Blick auf die sich abzeichnende Überproduktion eher darin, neue Märkte im Osten einschließlich China zu erschließen.

Im Zuge von De Gaulles Ostpolitik engagierte sich der Staatskonzern Renault mit einem Automobilwerk im rumänischen Pitesti. Der dort in Lizenz hergestellte Renault 12 wurde als Dacia 1300 zum wichtigsten Exportartikel Rumäniens innerhalb des RGW. Aber auch im Bereich von Nutzfahrzeugen arbeitete Renault mit Avia in der CSSR und Moskwitsch in der UdSSR sowie mit Polen zusammen. Citroëns Generaldirektor Ravenel hatte schon seit Anfang der 1970er Jahre vielfältige Ostkontakte aufgebaut. So war für ihn die DDR auch als preiswerter Zulieferer für die französische Autoindustrie interessant, zugleich ging es ihm darum, Citroën Fahrzeuge im Osten zu bauen. In Jugoslawien wurde das Mittelklassemodell GS montiert. Seit 1985 produzierte Citroën auf der Basis seines Modells Visa in Rumänien den Typ Olcit, der auf Westmärkten als Citroën Axel angeboten wurde,¹⁷ ein Kooperationsabkommen aus dem Jahr 1976 war vorausgegangen. Der UdSSR unterbreitete 1980 die französische Firma den Vorschlag, ein Auto in der UdSSR zu produzieren, ein entsprechender Prototyp wurde sogar in Moskau vorgestellt¹⁸, 1983 verhandelte Generaldirektor Ravenel in China über die Produktion eines Citroën-PKW in Lizenz.¹⁹

Vor diesem Hintergrund bot Citroën-Chef Ravenel auch der DDR seit Herbst 1978 mehrfach an, in der DDR ein Auto zu produzieren und über das Händlernetz von Citroën weltweit zu verkaufen. Ähnliche Angebote kamen auch von Renault, der Konzern offerierte der DDR einen Einblick in seine Entwicklungsabteilung, um einen geeigneten Typ auszuwählen. Für Generaldirektor Ravenel war mit dem Gelenkwellenprojekt die Tür für die Zusammenarbeit aufgestoßen.

Er hoffte auf eine Lizenzproduktion in der DDR und sah im Gelenkwellenwerk den Türöffner für ein noch größeres Geschäft. Das neue Modell Visa wollte er auch in der DDR bauen lassen und ging dabei von einer Jahresproduktion von 400 000 Stück aus.²⁰ Ein Teil der Produktion war wohl für den afrikanischen Markt vorgesehen gewesen, arbeitete doch der französische Konzern an einem entsprechenden Projekt.²¹ Von Renault kamen ebenfalls Offerten, der Staatsbetrieb war immerhin langfristig dazu bereit, auch Aggregate aus DDR-Produktion in Renaults made in GDR zu verbauen, war jedoch im Gegensatz zu Citroën weniger entgegenkommend, das Projekt vollständig als Kompensationsgeschäft zu gestalten. Ravenel hatte besonderes Interesse an einer Produktion in der DDR, er setzte hohe Erwartungen in die Fertigungsqualität eines in der DDR produzierten Modells. In einer Aufsichtsratssitzung des PSA-Konzerns (Peugeot, Citroën, Talbot), in der über ein neues Kleinwagenwerk mit Standort Irland oder Jugoslawien beraten wurde, soll er entschieden die DDR ins Gespräch gebracht und favorisiert haben.²² Dabei ist zu sehen, dass für die Nachkriegszeit bis zum Zusammenbruch der DDR die französische Öffentlichkeit klassisch deutsche bzw. preußische Tugenden den Deutschen in beiden Teilstaaten zubilligte, so sprachen die Franzosen von „les prussiens rouges“. Hinzukommt, dass trotz gelegentlich kritischer Berichte seit Ende der 1960er Jahre von einem Wirtschaftswunder in der DDR gesprochen wurde. Der ostdeutsche Teilstaat erschien als kommunistisches Musterland, genauso führend im RGW wie die Bundesrepublik im Westen. Nachrichten, wonach die DDR angeblich auf Platz 10 der führenden Industrienationen rangiere, bestätigten diese Einschätzung.²³

Das Werben der Franzosen stieß bei Teilen der Partei- und Staatsführung auf Gegenliebe, insbesondere bei der Gruppe, die in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre davon ausging, weder aus eigener Kraft noch im Rahmen der RGW-Zusammenarbeit die Modernisierung des Fahrzeugbaus leisten zu können. Dazu zählten insbesondere Gerhard Beil, seinerzeit Stellvertreter des Ministers für Außenhandel, und vor allem Erich Reim, Staatssekretär im Ministerium für Fahrzeugbau, und einige Vertreter aus den Reihen der volkseigenen Wirtschaft sowie Gerhard Tautenhahn, Abteilungsleiter Metallurgie im ZK der SED. So forderte etwa der Direktor des VEB Imperhandel 1977, ein Volkswagen-Modell in Lizenz zu fertigen. Wahrscheinlich machte VW selbst diesen Vorschlag, als die DDR ein Kontingent des VW Golf importierte. Zu dieser Zeit kamen West-Autos in größeren Stückzahlen in die DDR, im Rahmen der Kooperation im NKW-Bereich rollten 1 000 Volvo 244 am Ende des Jahres 1977 in den Arbeiter- und Bauernstaat, im Sommer 1978 schenkte Citroën-Chef Ravenel Erich Honecker und Günter Mittag je einen CX Prestige, das Flaggschiff des Konzerns. Honecker dankte Ravenel für „dieses Spitzenerzeugnis der französischen Industrie“,²⁴ in den folgenden Jahren kaufte die DDR mehrere tausend Citroën GS, für die Staats- und Parteiführung den großen CX Prestige, der neben den

Volvos zur eigentlichen Staatskarosse wurde. Nun lernte die politische Elite West-Autos persönlich schätzen und erfuhr den Unterschied zu Trabant und Wartburg. Die Erfahrung der Unterschiede wird möglicherweise einige Entscheidungsträger in der Einschätzung gestärkt haben, die Zusammenarbeit mit dem Westen zu suchen.

Neben den Kontakten zu den Franzosen verhandelte Beil im November 1978 mit dem US-Konzern General Motors über die Errichtung eines PKW-Werks in der DDR, Beil war seit 1977 Vorsitzender des Handels- und Wirtschaftsausschusses DDR – USA.²⁵

Die Verhandlungen führten in Sachen Lizenzfertigungen seinerzeit zu keinem Ergebnis. Die Gründe bleiben unklar. Viele Faktoren wirkten wohl zusammen, die vollständige Kompensation war unsicher, es fehlte auch an Erfahrung, wie solch große Projekte planwirtschaftlich umsetzbar gewesen wären. Entscheidend waren aber politische Gründe, da das MfS massiv die Befürworter von Kooperations- und Kompensationsgeschäften mit dem Westen angriff und ihnen vorwarf, den Ministerrat und das ZK der SED zu hintergehen, gab es doch für die Kontakte keine entsprechenden Beschlüsse bzw. Aufträge des ZK und des Ministerrates. Das MfS forderte stattdessen, entsprechend dem Ministerratsbeschluss, sich an das Regierungsabkommen mit der CSSR zu halten und mit diesem Partner im RGW zusammenzuarbeiten. Die Kooperation mit dem Westen trage zu einer immer stärkeren Bindung der DDR-Wirtschaft an führende Kreise im Westen bei und behindere den Prozess der sozialistischen ökonomischen Integration.²⁶

Diese Auseinandersetzungen führten dazu, dass die Gruppe der Kooperationsbefürworter mit dem Westen zwar ihren Kurs nicht aufgab, ihn aber zurückhaltender und zögerlicher weiterverfolgte. Das ZK der SED setzte seit Ende 1978 zudem die Prioritäten auf den NKW-Sektor,²⁷ damit erledigte sich zunächst auch die Kooperation in Sachen PKW-Lizenzfertigung. Dem vom MfS vehement vertretenen Kurs, anstelle einer Kooperation und Kompensation mit dem Westen die Modernisierung mit dem RGW im Sinne der so genannten sozialistischen ökonomischen Integration zu suchen, fehlte die Glaubwürdigkeit, da ja die DDR nur mit westlicher Hilfe dazu in der Lage war, ihren Beitrag für das Regierungsabkommen mit der CSSR zu erbringen.

Innerhalb des Staats- und Parteiapparates gelang es Günter Mittag, sich durchzusetzen. Das Scheitern des Regierungsabkommens mit der CSSR wurde von ihm nach derzeitiger Aktenlage bewusst provoziert, um den Kräften, die für die RGW-Zusammenarbeit und gegen die Kooperation mit dem Westen waren, demonstrativ zu beweisen, dass die CSSR nicht der geeignete Partner sei. Im Oktober 1978 schickte er Günter Kleiber, Minister für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau vor, der CSSR für den von ihr zu liefernden Motor technische Forderungen darzulegen, die letztlich darauf abzielten, das Aussteigen der Tschechen zu provozieren. So sollte der von Skoda zu liefernde

Motor sowohl als Ottomotor wie auch als Diesel ausgelegt sein, entsprechende Vorbilder gab es bei VW und Citroën, der Motor sollte zudem mit Vorderradantrieb harmonieren. Die CSSR ließ sich jedoch nicht darauf ein, von sich aus die Zusammenarbeit aufzukündigen.²⁸ Am 6. November 1979 verfügte das ZK und am 15. November 1979 der Ministerrat den Abbruch der Arbeiten zum RGW-Auto. Bisher werden als Ursache die Schwierigkeiten der DDR-Wirtschaft genannt, unter den Bedingungen der Mangelwirtschaft das Projekt umzusetzen, vor allem aber der Dualismus zwischen den Automobilwerken Eisenach und Zwickau, hätte doch das Projekt zum Aus der Automobilfertigung in Eisenach geführt. Eine Entwicklung, die Günter Mittag verhindern wollte, war er doch Spitzenkandidat der Volkskammer im Bezirk Erfurt, zudem fürchtete man Unruhe im Bezirk, wegen der Nähe zum Westen war dies besonders schwerwiegend. Mit dem Ende des Projektes RGW-Auto traf Mittag zudem Ministerpräsident Willi Stoph, der mit zu den Vätern des Projektes zählte.²⁹ Der Konflikt mit dem MfS zeigt jedoch, dass Mittags Haltung auch als Ausdruck eines grundsätzlich anderen Weges zu bewerten ist. Mittag wollte vorrangig mit der Modernisierung des Fahrzeugbaues mehr Fahrzeuge gegen Devisen in den Westen exportieren, deshalb präferierte er auch eine Zusammenarbeit mit Westfirmen. Das Ende der Kooperation mit der CSSR ließ er sich vom MfS sozusagen nachträglich legitimieren, in dem das MfS feststellte, dass die für die Zusammenarbeit erforderlichen Aufwendungen der DDR-Wirtschaft vom Ministerium für Fahrzeugbau nicht entsprechend dargestellt worden seien.³⁰

Am 2. Juli 1984 vereinbarte man eine langfristige Zusammenarbeit mit der CSSR, weil sie nicht zu einer Auflösung des Regierungsabkommens von 1975 zu bewegen war. Interessant ist dabei, dass die CSSR den Kontakt zum MfS als einem Gegner der Kooperation mit dem Westen und Befürworter der so genannten sozialistischen ökonomischen Integration suchte. So hatte im Juni 1983 ein Treffen des MfS u. a. in Mlada Boleslav mit dem Direktor von Skoda stattgefunden. Dieser soll „dringend um Einfluß der Sicherheitsorgane der DDR“ gebeten haben, um die Realisierung der Zusammenarbeit im Bereich des Fahrzeugbaus zu sichern.³¹

Der Aufbau von Fertigungslinien für VW-Motoren 1984 in Karl-Marx-Stadt und Eisenach markiert auch politisch eine Zäsur, denn mit diesem Projekt setzte sich der Weg der Kooperation mit dem Westen durch. Aufbauend auf dem modernisierten Antrieb versuchte das IFA Kombinat Karl-Marx-Stadt seit 1987 mit Unterstützung der Ministerien für Außenhandel und für Fahrzeugbau den Durchbruch bei der Modernisierung der PKW- Herstellung durch die Errichtung eines Werkes zur Herstellung von Stahlkarosserien zu erreichen. Dabei sollte eine Bodengruppe gewählt werden, die Varianten als Stufenheck, Kombi und Schrägheck zuließ. Das IFA-Kombinat ging davon aus, dass man zehn bis zwölf Jahre Entwicklungszeit zum Aufbau einer modernen Stahlkarosseriefertigung mit se-

rienstabiler Schweißtechnik, automatisiert mit integrierter Robotertechnik und entsprechender Produktionssteuerung benötigte. Wegen dieses viel zu langen Zeitraumes hielt man einen Vertragsabschluß mit NSW-Anbietern für unabdingbar, mit dem Ziel, 1995 ein modernes Auto selbst bauen zu können.³²

So verhandelte seit 1987 eine Reihe von Vertretern der volkseigenen Wirtschaft mit Westfirmen über eine Karosseriefertigung, so der stellvertretende Generaldirektor des AHB Transinter und der Direktor des IFA-Kombinats mit Fiat, IFA-Konstrukteure verhandelten mit dem PSA-Konzern, dabei sollte ein 1983 errichtetes Werk für die inzwischen eingestellte Marke Talbot (früher Simca) abgebaut und in der DDR wiedererrichtet werden. Das ZK der SED gab am 31. Januar 1989 den Auftrag, Vorschläge für die Herstellung von Ganzstahlkarosserien zu erarbeiten, am 8. Mai fanden in Berlin Gespräche mit VW statt, die Umsetzung kostete aber trotz Kompensation mindestens 500 Mio. Valutamark und die Höhe der Kosten erklärt, dass Ergebnisse ausblieben.³³ Das Interesse von VW war enorm, es wurde dabei diskutiert, eine von VW entwickelte Bodengruppe zur Verfügung zu stellen, das Design sollte aber von IFA selbst stammen, so dass eine Ähnlichkeit mit VW-Produkten nicht gegeben war. Zur Finanzierung des Projektes war vorgesehen, dass die DDR Teile an VW lieferte, die aber auch für das eigene neue Fahrzeug geeignet sein sollten. Um die Finanzprobleme zu lösen, soll VW der DDR im November 1989 vorgeschlagen haben, eine gemeinsame Gesellschaft mit VW-Kapital in der DDR zu gründen. Diese Investitionsbeteiligung von VW in der DDR soll mit dem Bundeskanzleramt abgestimmt gewesen sein, eine finanzielle Unterstützung durch die Bundesregierung wurde in Aussicht gestellt. Am 22. Dezember 1989 kam es zur Vertragsunterzeichnung.³⁴

Auch bei der so genannten Rekonstruktion des NKW-Baus zeigt sich eine Konfrontationslinie im zentralen Staats- und Parteiapparat. An einer Modernisierung von Nutzkraftwagen (NKW) hatte die DDR ein besonderes Interesse. Im Unterschied zu ihren PKW konnte sie diese in vergleichsweise hohen Stückzahlen exportieren, so gingen über 70% der W 50-Produktion ins Ausland, vor allem nach Ungarn und in den Irak. Der Binnentransport in der DDR litt zudem unter dem hohen Durchschnittsalter der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge und ihrem daraus resultierenden Ersatzteilverbrauch, vor allem aber stand die NKW-Herstellung im Kontext der Rüstungsproduktion.³⁵ Das MfS schätzte 1979, dass von den 216 000 in der DDR 1978 zugelassenen W 50 gut 25 000, das entsprach einer ganzen Jahresproduktion, wegen Ersatzteilmangels nicht einsatzfähig seien.³⁶

Das 1965 in Ludwigsfelde bei Berlin errichtete Werk zur Produktion des W 50 zählte zu den größten LKW-Fertigungsanlagen Europas. Diese Fabrik war allerdings nicht allein mit Mitteln der RGW-Wirtschaft errichtet worden, in nicht unerheblichem Umfang wurden westliche Maschinen installiert: Die Fertigungsli-

nien für die Fahrerhausteile stammten von Renault, die Nietpressen für die Fahrgestellfertigung von Pokorny aus Frankfurt a. M., die Hochfrequenzschweißanlage wie auch eine Anlage zur Oberflächenbehandlung von weiteren westdeutschen Firmen.³⁷

Gerade die Entwicklung bei der Modernisierung der NKW-Produktion in den 1970er Jahren erklärt die Bedenken, aus eigenen Mitteln keine Modernisierung erreichen zu können und die Kooperation mit dem Westen zu suchen. Zwar waren im ersten Quartal 1970 zwei Prototypen als mögliche W 50-Nachfolger fertiggestellt worden, bis 1975 trat man jedoch auf der Stelle und die zur Verfügung stehenden Mittel zur Weiterentwicklung waren unzureichend. Bei den Versuchen, das Fahrerhaus des W 50 zu modernisieren, kam man zu keinen Ergebnissen, die internationalen Standards entsprachen.³⁸ Bei einem Treffen mit Vertretern der Ministerien für Außenhandel und für Fahrzeugbau vom 11. bis 15. Oktober 1977 in Göteborg konnte der renommierte LKW-Hersteller Volvo als Partner gewonnen werden. Insbesondere von Seiten des MfS wurde kritisiert, dass damit praktisch ein Volvo-LKW in der DDR gebaut werde und die bisherige Arbeit am W 53 (L 60) umsonst gewesen sei, denn Volvo wollte nicht auf den DDR-Konstruktionen aufbauen, sondern selbst konstruierte Fahrerhäuser in entsprechend modernisierten Fertigungsanlagen in Ludwigsfelde bauen lassen. Das Projekt war als Kompensation gedacht mit der Lieferung von insgesamt 60 000 Fahrgestellen, Fahrerhäusern und Motoren für Volvo, die Jahresproduktion für den W 53 (L 60) sollte auf 50 000 angelegt sein.³⁹ Die Zusammenarbeit mit Volvo scheiterte am Devisenmangel, nachdem Volvo letztlich einen höheren Preis einforderte als zu Beginn der Verhandlungen.⁴⁰

Die DDR versuchte seit 1979 in den Sitzungen der Arbeitsgruppe Automobilbau der gemischten Regierungskommission Frankreich – DDR nun französische Firmen als Partner für die NKW-Modernisierung zu gewinnen und den geplanten L 60 mit modernem Motor und Getriebe, aber ohne Volvo-Fahrerhaus zu bauen.⁴¹ Auch darin sah das MfS einen falschen Weg, führe er doch zur Abhängigkeit eines wichtigen Industriezweiges vom NSW.⁴²

Die Zusammenarbeit in diesem Bereich zog sich über Jahre hin und brachte erst 1986 mit der Errichtung von Fertigungslinien für einen modernen Dieselmotor im IFA-Motorenwerk Nordhausen ein wichtiges Teilergebnis. Das neue Diesellaggregat verbrauchte bei höherer Leistung knapp 30% weniger Treibstoff. Das Projekt war mit Unterstützung der französischen Regierung mit 600 Mio. FF zwischenfinanziert worden. Nach langem Hin und Her übernahm Citroën das Projekt Motorenwerk Nordhausen, mit im Boot war Renault als Unterlieferant.⁴³ Die Mitwirkung des Staatskonzerns ging auf Vermittlung Ravenels zurück, auch die französische Regierung förderte das Projekt, innerhalb des Aufsichtsrates von Renault unterstützte wohl Michel Freyche, der auch Präsident der staatlichen Außenhandelsbank war, die Beteiligung des Staatskonzerns.⁴⁴

Auf das Werben der DDR-Seite, sich im LKW-Bereich zu engagieren, hatte Renault zunächst abwartend reagiert, vor allem lehnte man Kompensationsgeschäfte etwa mit der Lieferung von Werkzeugmaschinen ab. Da die DDR-Unterhändler Citroën-Chef Ravenel im Kontext des Gelenkwellenwerkes als einen besonders aufgeschlossenen und interessierten Gesprächspartner kennengelernt hatten, versuchte man nun Citroën dafür zu gewinnen. Ravenel verhielt sich insbesondere in der Anfangsphase interessiert. Nachdem das Gelenkwellenprojekt jedoch konkrete Formen angenommen hatte, stand Mosel auf seiner Agenda vor dem Projekt Nordhausen. Frankreich war im Übrigen als Partner in Sachen NKW im Unterschied zu Volvo sicherlich nicht die erste Wahl. Die französische LKW-Herstellung befand sich Mitte der 1970er Jahre im Niedergang. Die Hersteller Berliet und Saviem hatten fusioniert und Renault hatte 1975 das Unternehmen aufgekauft, 1979 beteiligte sich Renault am US-Truckhersteller Mack, dem zweitgrößten Anbieter von LKW mit über 15 Tonnen. Auf dem heimischen Markt wie in Europa dominierten die etablierten LKW-Hersteller Saab-Scania, Volvo, Fiat-Iveco und Mercedes-Benz. Französische LKW waren auch auf den ausländischen Märkten nur schwach vertreten, lediglich in Schwarzafrika und im mittleren Orient, hier wuchs jedoch in den 1970er Jahren der Druck der Japaner.

Als ungünstig erwies sich, dass die DDR wichtige Vorgaben mehrfach änderte, so wurde der geplante 6-Zylinder vorübergehend auf einen 5-Zylinder abgespeckt.⁴⁵ 21 Positionen des geplanten Motorenwerkes wurden gestrichen und auch das mit der NKW-Modernisierung verbundene Projekt einer Schmiede in Ludwigsfelde um 40% reduziert. Die ständigen Änderungen verzögerten die Realisierung und beeinträchtigten nachhaltig das Vertrauen der französischen Seite in die Realisierbarkeit von Vereinbarungen, ganz abgesehen von der entstehenden Mehrarbeit.⁴⁶ Für die Modernisierung des Führerhauses fand man schließlich im österreichischen Hersteller Steyr 1984 einen Partner. Die Vereinbarung über die Lieferung von Werkzeugen zur Herstellung des Führerhauses scheiterte jedoch 1987 wieder an Devisenmangel.⁴⁷

Im Zusammenhang mit den Kontakten zu den französischen Herstellern gab es zwischen dem IFA-Werk in Ludwigsfelde und Renault übrigens gemeinsame Bemühungen bei der Entwicklung von alternativen Kraftstoffen, es ging dabei unter anderem um moderne Holzvergaser.⁴⁸

Neue Abhängigkeiten als Folge der Modernisierung

Schon wenige Monate nach Aufnahme der Produktion zeigte sich, dass unter den Bedingungen der zentralen Planverwaltungswirtschaft bei gleichzeitiger Abschottung vom Westen die High-Tech-Anlage Mosel nicht effizient betrieben werden konnte. Von den 720 Maschinen im Werk Mosel kamen 90% aus dem Westen, überwiegend aus Frankreich und Italien. Die Produktion war als Ketten-

fertigung angelegt, ihre Effizienz setzte voraus, dass ein Arbeitsprozess reibungslos in den folgenden griff. Die Ausfallzeit im Jahr 1983 betrug 189 725 Arbeitsstunden bzw. 67% der Maschinen fielen aus, bei 29% der Maschinen fehlten Ersatzteile. Ein gerissener Keilriemen konnte die Produktion für Tage lahm legen.⁴⁹ Damit herrschten fast noch schlimmere Verhältnisse als im Automobilwerk Zwickau. Hier wie in anderen Produktionsstätten führten Mangelwirtschaft und veraltete Produktionsanlagen zu erheblichen Ausfallzeiten.⁵⁰

Zwar war mit 80 Facharbeitern ein Teil der Belegschaft des Werkes Mosel im Rahmen eines mehrmonatigen Aufenthaltes bei Citroën in Clichy und Mulhouse auf ihre Aufgabe vorbereitet worden,⁵¹ gleichwohl mangelte es wegen unzureichender Praxis an Wissen und Erfahrung, Fehler in der hydraulischen und pneumatischen Steuerung zu lokalisieren und die für die Ersatzteilbeschaffung notwendigen Angaben zu ermitteln.⁵² Es darf vermutet werden, dass aus politischen Gründen die Zahl der in Frankreich geschulten DDR-Bürger so gering wie möglich gehalten wurde, denn im Mai 1978 ging Günter Hipp, Leiter des Automobilwerkes Zwickau, noch von 1 100 Arbeitskräften aus, die im Ausland qualifiziert werden müssten.⁵³ Möglicherweise war auch der Projektpartner Citroën mit der Schulung überfordert. Ein Teil der Schulungszeit wurde sicherlich nicht effizient genutzt, wenn man bedenkt, dass die Franzosen auch allgemeines Grundlagenwissen vermittelten und dabei immer wieder erstaunt feststellten, dass die handwerklich gut ausgebildeten Arbeiter aus Zwickau über entsprechende Qualifikationen schon verfügten.⁵⁴

Mit Improvisationskunst ließen sich die modernen Maschinen in der Regel nicht mehr in Gang setzen. Entgegen den Erwartungen der Staats- und Parteiführung gelang es nicht, von Ersatzteillieferungen aus Frankreich unabhängig zu werden. Das Interesse der volkseigenen Maschinenbau- und Werkzeugindustrie an der High-Tech-Anlage in Mosel blieb ausgesprochen gering. Viele Betriebsdirektoren ignorierten Mosel und blickten mit Neid auf das Gelenkwellenwerk, es gab deshalb auch kaum Bemühungen, die ausländischen Teile zu kopieren und mit eigenen Mitteln in der DDR nachzubauen.⁵⁵ Das Ziel einer umfassenden NSW-Importablösung konnte somit auch nicht ansatzweise erreicht werden. Ersatzteile mussten aus dem westlichen Ausland beschafft werden. Dies erforderte nicht nur Devisen, allein der bürokratische Aufwand für die Ersatzteilbestellung war so zeitaufwendig, dass enorme Produktionsausfälle entstanden. Es konnten 79 Tage bis zur Ersatzteilbestellung beim Lieferanten vergehen, dazu kamen Lieferzeiten für die Ersatzteile von 14 Tagen bis zu 4 Monaten. Eine Vielzahl an Stationen war zu durchlaufen, u. a.: Feststellen der Havarie, Weiterleitung der signierten Havariemeldung an die Kombinarsleitung, Eintreffen der Meldung im Kombinat, Auftragsbestätigung durch das Kombinat, Eintreffen der Bestätigung beim AHB Transportmaschinen, Auslösung der Bestellung durch Colmant-Wemex (DDR-Handelsvertretung in Frankreich) beim Hersteller, Bereitstellung

des Ersatzteils beim Hersteller ab Werk, Transport vom Herstellerwerk nach Mosel.⁵⁶

Eine weitere Verzögerung trat ein, wenn die Außenhandelsorgane der DDR-Handelsvertretung in Frankreich, in diesem Fall Colmant-Wemex, nicht binnen einer akzeptablen Frist die für die Ersatzteilbestellungen erforderlichen Devisen bereitstellen konnten. Wenn die Produktion lief, musste die Belegschaft Sonder-schichten an Wochenenden und Feiertagen fahren.⁵⁷

Da die Erzeugnisse aus dem Werk Mosel nicht umfassend für den eigenen Bedarf genutzt werden und auch nicht komplett innerhalb des RGW abgesetzt werden konnten, musste sich die DDR um Kunden im Westen bemühen. Hierbei hatte sie sich mit Blick auf die Rolle als Zulieferer auf ganz andere Strukturen einzustellen, hatten doch die Zulieferer in der DDR-Mangelwirtschaft gegenüber den Finalisten eine vergleichsweise starke Stellung.

So verhandelte man etwa mit Renault. Dem Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen Import – Export (AHB Transinter) blies ein rauer Wind entgegen, an einer längerfristigen Lieferbeziehung, wie es sich VEB Sachsenring wünschte, war der französische Autokonzern grundsätzlich nicht interessiert. Renault drückte zudem die Preise mit Hinweis auf einen Lieferanten aus der Bundesrepublik, dessen Angebot um 17,5% günstiger sei.⁵⁸ An den für die Kompaktwagen Renault 9 und 11 produzierten Gelenkwellen soll Mosel deshalb auch nichts verdient haben.⁵⁹

Innerhalb des PSA-Konzerns begann in den 1980er Jahren mit Jacques Calvet ein harter Rationalisierungskurs, gleichzeitig ging der Einfluss von Ravenel als Förderer des Handels mit dem Osten innerhalb des PSA-Konzerns deutlich zurück. Um den Rückstand der französischen Automobilindustrie vor allem gegenüber der japanischen Konkurrenz abzubauen, setzte Calvet auf eine Plattformstrategie und einen Preisdruck auf die Zulieferer. Der Teileeinkauf erfolgte nun zentral durch die dafür gegründete Einkaufsgesellschaft Sogedac, die von einem Peugeot-Manager geführt wurde. Sie beklagte Qualitätsmängel in Mosel und versuchte, den mit AHB Transinter geschlossenen Vertrag außer Kraft zu setzen und in seinen Eckpunkten neu zu verhandeln.⁶⁰ Hauptziel war eine Preisreduktion um 20%. An einer Weiterführung der Geschäftsbeziehung mit Mosel nach Erfüllung der Kompensationslieferungen war die französische Seite aber nicht mehr interessiert. Die in Mosel gefertigten homokinetischen Gelenkwellen nach Citroën-Patent wurden für den PSA-Konzern zum Auslaufmodell, da Aufwand und Nutzen in einem ungünstigen Verhältnis standen. Aus Kostengründen entschied man sich für einen technisch einfacheren, in seinen Eigenschaften aber äquivalenten Gelenkwellentyp, der von der Firma Glaencer und Spicer hergestellt wurde, an der PSA zudem Kapitalanteile hielt. Diese so genannte Tripoidwelle kam bereits bei Peugeot zum Einsatz und sollte nun auch in Citroën-Fahrzeugen verbaut werden. So entging Mosel ein Auftrag für den neuen Klein-

wagen AX. Dies war besonders ärgerlich, da die Gelenkwellenproduktion in Mosel gerade für kleinere Fahrzeuge bis 1 600 Kubikzentimeter ausgelegt war. Ein Umrüsten der Anlage auf die Herstellung der von PSA favorisierten Tripoidgelenkwellen hätte nicht nur wiederum westliche Hilfe, sondern auch erhebliche Lizenzgebühren in Devisen erfordert.⁶¹ Ebenso enttäuschend war, dass das neue Citroën-Flaggschiff XM zwar keine Tripoidgelenkwelle erhalten sollte, sondern homokinetische Gelenkwellen, Mosel als möglicher Lieferant aber überhaupt nicht angesprochen wurde. Die Chancen für Mosel, nach Erfüllen der Kompensationslieferung an Citroën devisenbringend Gelenkwellen zu verkaufen, waren damit fast aussichtslos. Es wären nur RGW-Partner in Frage gekommen, die bereits beliefert wurden. Da die Automobilwerke in Eisenach und Zwickau keine Neukonstruktionen realisieren durften, fehlte dem Werk mit Erfüllen der Kompensationslieferungen die Auslastung. Die Franzosen hatten der DDR in Mosel eine Anlage hingestellt, die nur dann effizient hätte betrieben werden können, wenn sich die DDR geöffnet hätte oder das Gelenkwellenwerk Zulieferer geworden wäre für eine Citroën-Fertigung in der DDR. Die Produktlinien in Mosel konnten von der DDR allein nicht den Erfordernissen des Marktes angepasst werden. Bei der Projektierung von Mosel war man von Produktlinien für Triebwerke bis maximal 1 600 Kubikzentimeter ausgegangen. In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre stieg aber der Bedarf an Gelenkwellen für stärkere Triebwerke, insbesondere mit Turbodieselmotoren. Um die Produktlinien entsprechend anzupassen, waren weitere Investitionen erforderlich. Sie wurden von der zentralen Staats- und Parteiebene nicht genehmigt.⁶² So konnte Mosel auch Renault kein Angebot zur Lieferung von Gelenkwellen für die stärker motorisierten Fahrzeuge unterbreiten, selbst kleine Produkthanpassungen innerhalb einer Produktlinie waren in Mosel wegen der hochautomatisierten Kettenfertigung nur sehr schwer zu realisieren.⁶³

Neben den Gelenkwellen versuchte die DDR zur Devisengenerierung die westliche Automobilindustrie auch mit Teilen zu beliefern, dazu zählten unter anderem Scheibenwischermotoren und Wagenheber. Letztere lieferte das Kombinat Tagebauausrüstungen, Krane und Förderanlagen (TAKRAF) an Volvo und den PSA-Konzern.⁶⁴

Die DDR bediente sich dabei Methoden, die in der westlichen Wirtschaft nicht unüblich sind. So wurde ein Manager der Einkaufsorganisation Sogedac von einem Mitarbeiter der gemischten Gesellschaft Transcommerz bestochen, der zugleich IM war, für alle zusätzlichen Bestellungen wurde dem Sogedac-Manager 1% Provision zugesagt.⁶⁵

Improvisierte Modernisierung – Der lange Weg zum Viertaktmotor

Ende der 1970er Jahre wuchs der Druck, den Dreizylinder-Zweitaktmotor im Mittelklassewagen Wartburg und dem Transporter Barkas durch einen Vierzylinder-Viertaktmotor zu ersetzen. Bereits 1965 hatte man in Eisenach nach geeigneten Viertaktern von Fremdherstellern gesucht. Da die Exportquote des Wartburg bereits deutlich rückläufig war, untersuchte man die Eignung von Motoren aus dem Renault Caravelle, Skoda MB 1000, Moskwitsch 408 und Triumph 1300. Aus ideologischen Gründen und Devisenmangel war dieser Weg aber damals unerwünscht, auch wenn nur Exportfahrzeuge mit einem Viertakter ausgestattet werden sollten.⁶⁶ Die Märkte innerhalb des RGW, vor allem die CSSR und Ungarn⁶⁷, aber auch westliche Exportländer wie die Benelux-Staaten, Skandinavien und Griechenland verlangten in den 1970er Jahren immer entschiedener – nicht zuletzt auch mit Blick auf die Abgasnormen – ein Viertakttriebwerk. Seitens des Automobilwerks Eisenach wurde dies frühzeitig erkannt und wohl schon 1976 mit dem Generalvertreter in Belgien, der Fa. Perrioux, der Einbau von Renault-Motoren in Erwägung gezogen. Der politische Auftrag kam vom ZK der SED aber erst am 20. September 1977. Zur Steigerung der Exportfähigkeit sollte mit Dacia-Auto in Rumänien verhandelt werden, die den baugleichen Renault 12-Motor produzierten, dazu lag am 15. April 1978 ein Ministerratsbeschluss vor. Zunächst scheint jedoch direkt mit Renault verhandelt worden zu sein. Das Interesse am Renault 12-Motor war deshalb groß, weil er ohne umfangreiche Änderungen anderer Aggregate in Barkas und Wartburg eingebaut werden konnte. Der belgische Importeur hatte selbst Versuche mit einem Renault 12-Motor angestellt und war zu entsprechenden Ergebnissen gekommen. Sowohl die Eisenacher als auch der Staatssekretär im MALF, Erich Reim, sollen diese Lösung favorisiert haben.⁶⁸

Der französische Staatskonzern lehnte jedoch ein Geschäft auf Kompensationsbasis ab. Im Juni 1978 verhandelte AHB Transinter mit Renault über Motorenlieferungen, schon im Januar 1979 sollten die ersten Wartburg 353 mit Renault-Motoren vom Band laufen, der Vertrag war unterschriftsreif ausgearbeitet, lediglich der Preis musste noch eingesetzt werden. Die Verhandlungen scheiterten zwar im Sommer 1978 offiziell an den Preisvorstellungen von Renault und an der Devisenknappheit der DDR, wie auch Peter Kirchberg feststellt.⁶⁹ Immerhin verlangte Renault 3 690 FF pro Motor⁷⁰, das entsprach seinerzeit ca. 1 200 DM. Gleichwohl soll eine Einigung für die Leipziger Herbstmesse 1978 beabsichtigt gewesen sein. Es scheint jedoch, dass das Mielke-Ministerium bereits seit Jahresbeginn 1978 erheblichen Druck ausübte und schwere Vorwürfe erhob: „Es besteht der Verdacht, dass eine Reihe von Wirtschaftsfunktionären, vor allem aus dem Automobilwerk Eisenach versuchen, die Aufrechterhaltung der NSW-Exportfähigkeit des PKW Wartburg ausschließlich durch den Einbau von

Motoren, die aus dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet importiert werden, zu sichern.“⁷¹ Dabei behauptete das MfS, dass Skoda sich gegenüber leitenden Kadern des AWE im Dezember 1977 bereit erklärt habe, einen Viertakter zu liefern, dieses Angebot aber ignoriert und die Information nicht weitergeleitet worden sei.⁷² Folge war, dass der Ministerrat eine Inspektion durchführte, gegen einen Leitungskader des AWE ein Disziplinarverfahren eingeleitet wurde und Beil die Vertragsunterzeichnung mit Renault auf der Leipziger Herbstmesse untersagen musste.⁷³

Von Seiten des AWE war das Interesse am Renault-Motor sehr groß, nach den schwierigen Preisverhandlungen empfahl man dem Außenhandelsministerium, Renault unter Druck zu setzen und eine Konkurrenzsituation zu schaffen.⁷⁴ Der DDR-Außenhandel hatte sich aber bereits um ein solches Konkurrenzangebot bei British-Leyland bemüht. Dies war höher als das französische, wobei die DDR davon ausging, dass sich British-Leyland zuvor mit Renault abgestimmt hatte. Ein von Ford-Deutschland schon vorher unterbreitetes Angebot blieb wohl unbeantwortet. Der belgische Importeur dachte daran, selbst Renault-Motoren zu kaufen, sie den AWE kostenlos zum Einbau zu übergeben und die Viertakter-Wartburgs dafür zu einem entsprechenden Minderpreis für den Export beziehen zu können.⁷⁵

Über die Gründe des großen Interesses an Renault kann derzeit nur spekuliert werden. Möglicherweise wollten die Befürworter sich nicht von den Rumänen abhängig machen, zum anderen darf unterstellt werden, dass sie in die Qualität des baugleichen Dacia-Motors wesentlich geringere Erwartungen setzten als in das französische Original, denn Dacia-Fahrzeuge standen nicht im Ruf, besonders solide verarbeitet zu sein, wie auch Rumänien für viele DDR-Bürger ein rückständiger Agrarstaat war. Im Übrigen galten die älteren Dacia-Fahrzeuge auch in der DDR als zuverlässiger und qualitativ höherwertiger, weil sie noch mit originalen Renault-Teilen, u. a. Motoren, ausgestattet waren.

Dennoch verhandelte die DDR mit Dacia in Sachen Renault-Motor. Nachdem in Mosel die Arbeiten am Gelenkwellenwerk vorangeschritten waren, versuchte die DDR, von Dacia-Auto den baugleichen Renault-Motor aus Rumänien zu beziehen. Die Motoren sollten auf Kompensationsbasis mit Gelenkwellenlieferungen bezahlt werden. Rumänien forderte aber für einen Motor nicht nur 26 Gelenkwellensätze, sondern auch die termingerechte Exporterfüllung von DDR-Werkzeugmaschinenlieferungen.⁷⁶ Den Rumänen darf unterstellt werden, dass sie aus taktischen Gründen überzogene Forderungen stellten, weil sie in einem Viertakter-Wartburg eine Konkurrenz für ihren Dacia 1 300 fürchteten. Für die DDR war das Angebot absolut unannehmbar, entsprach doch der Wert eines Motors nach den Preisbildungsprinzipien des RGW nur 5,6 Gelenkwellensätzen.⁷⁷

1988 konnten schließlich VW-Motoren in Wartburg und Barkas sowie Trabant eingebaut werden,⁷⁸ fast 25 Jahre nach den ersten Bemühungen um einen Vierzy-

linder-Viertaktmotor war das Ziel erreicht; Trabant, Wartburg und Barkas waren aber trotz Volkswagenmotor nun völlig veraltet.⁷⁹

Gut fünf Jahre nach dem Streit über die Kooperation mit Westfirmen hatte das ZK der SED am 14. Juni 1983 dem Einbau von Viertaktern in Trabant und Wartburg und am 17. Januar 1984 dem Import der Volkswagenanlage zugestimmt, wobei anfänglich auch der Bau von Dieselmotoren vorgesehen war. Das Projekt war auf die Initiative des VW-Vorstandes Carl Hahn zurückzuführen, der den Kontakt zur DDR suchte und zusammen mit dem CDU-Politiker Walter Leisler-Kiep in dieser Frage mit Gerhard Beil verhandelte.⁸⁰ Das MfS sah zwar viele Risiken in dem Projekt, stimmte ihm aber zu.⁸¹ Der Aufbau der Fertigungslinien für den so genannten Alphamotor war nicht frei von Pannen und Problemen.⁸²

Technologie-Transfer für Industrieroboter

Insbesondere die Abteilung Maschinenbau und Metallurgie im ZK der SED wollte die Zusammenarbeit mit Renault und Citroën auch dazu nutzen, Know-how im Bereich des Robotereinsatzes in der Automobilindustrie zu gewinnen. Abteilungsleiter Gerhard Tautenhahn war von den festprogrammierten Schweißstraßen im Citroën-Werk Rennes-La-Janais in der Bretagne beeindruckt,⁸³ vor allem, weil die Anlagen nicht von bundesdeutschen Firmen kamen, sondern von französischen. In Zwickau war Direktor Günter Hipp um den Einsatz von Robotern bemüht, 1982 war er mit einer Arbeit zum Thema „Erfahrungen und Verallgemeinerungen von Robotern in der Industrie, dargestellt am Beispiel des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau“ promoviert worden. Die Franzosen waren aber an einem Technologietransfer nicht interessiert, insbesondere Renault versuchte die geplanten Symposien über Industrieroboter zu meiden. Eine DDR-Delegation hatte das im nordfranzösischen Douai gelegene Motorenwerk besichtigt, hier wurde der so genannte PRV-Motor für Peugeot, Renault und Volvo gefertigt. Das Ministerium für Fahrzeugbau versuchte Kontakt zur Firma ACMA herzustellen, die für Renault Roboter entwickelte. Diese Bemühungen blieben jedoch erfolglos.⁸⁴ Die Zurückhaltung der Franzosen erklärt sich aus ihrer Abhängigkeit von den USA im Bereich der Mikroelektronik, dies war auch bei den Industrierobotern bei Renault der Fall.⁸⁵ Die Regierung Reagan hatte seit 1981/82 verstärkt Druck auf die Bundesrepublik und Frankreich ausgeübt, ihre Ambitionen im Ost-West-Handel zurückzufahren. Die USA hatten dabei vor allem die Beteiligung deutscher und französischer Firmen bei der Erschließung von Erdöl- und Erdgasvorkommen im Auge. Insbesondere Mitterrand verbat sich Einmischungen aus den USA. Die französische Seite war auch in den folgenden Jahren bereit, Embargos zu unterlaufen. Innerhalb der französischen Regierung gab es hierbei zwei Flügel: Während Wirtschaftsminister Jacques Delors in die-

ser Frage eher einen restriktiven Kurs pflegte, war die Bereitschaft, dem Ostblock entgegenzukommen, bei anderen Ministern stärker ausgeprägt. Tabu waren aber Geschäfte, bei denen Frankreich von amerikanischer Mikroelektronik abhängig war. Dies betraf Projekte der Verteidigung wie auch Rationalisierungsmaßnahmen in der Wirtschaft. Frankreich hatte in diesem Bereich US-Lizenzen erworben und fürchtete, dass diese widerrufen werden könnten bzw. zukünftig verwehrt werden würden.⁸⁶ Über die sogenannten gemischten Gesellschaften in westlichen Ländern, so auch in Frankreich, versuchte die DDR die direkten Embargolinien gegen ihr Land zu unterlaufen.⁸⁷

Resümee

Die Modernisierung des Fahrzeugbaus vollzog sich vor allem in der ersten Hälfte der 1970er Jahre in einem Planungschaos, da die entsprechenden Beschlüsse des ZK der SED entweder sehr allgemein gehalten waren oder aber bereits kurze Zeit später grundsätzlich revidiert wurden. Mitte der 1970er Jahre scheint ein massiver Streit zwischen dem MfS und den Ministerien für Außenhandel und Fahrzeugbau über den Weg der Modernisierung entbrannt zu sein. Die Ministerien für Außenhandel und für Fahrzeugbau wollten mit dem Westen kooperieren, weil sie keine Chancen sahen, mit eigenen und RGW-Ressourcen den Fahrzeugbau so zu modernisieren, dass die DDR die Erzeugnisse auch in den Westen exportieren und Devisen einnehmen konnte. So war man 1979 nicht in der Lage, Ganzstahlgürtelreifen für NKW, ungeteilte Verbundglasscheiben und andere für die NKW-Modernisierung erforderlichen Komponenten wie moderne Kleber und Lacke sowie Bremsaggregate herzustellen. Die Verhandlungen über ein Westauto in Lizenzfertigung blieben ergebnislos. Der Druck des MfS war erheblich, er schwächte die Befürworter, den Weg der Kooperation entschlossen zu gehen. Zudem war es schwer, solch große Projekte in den Strukturen einer zentralen Planverwaltungswirtschaft darzustellen. Besonders schwierig war auch, derartige Geschäfte vollständig über Kompensationen vorzufinanzieren. Letztlich scheiterte der Weg einer Modernisierung durch Kooperation mit dem Westen vor allem am Devisenmangel. Nicht zuletzt, weil die Projekte von den Befürwortern zu niedrig kalkuliert wurden, um sie überhaupt voranzubringen. Dies führte dann erst recht ins Chaos, wenn die Valutamarkrelationen sprunghaft und nachhaltig verändert wurden.

Am Beispiel des Gelenkwellenprojektes wird deutlich, dass der vom MfS aufgebaute Gegensatz „Sozialistische ökonomische Integration“ statt „Kooperation mit dem Westen“ der wirtschaftlichen Realität nicht entsprach. Selbst die für die sozialistische ökonomische Integration zu erbringenden Leistungen erforderten eine Zusammenarbeit mit dem Westen. Ganz abgesehen davon negierte das MfS die Tatsache, dass ohne Zusammenarbeit mit dem Westen kaum Modernisie-

rungsfortschritte zu erzielen waren. Um in der Mangelwirtschaft bestehen zu können, musste bereits seit Gründung der DDR häufig auf Westfirmen zurückgegriffen werden. Beispiele dafür sind die Lackieranlage in Eisenach, das Stoßdämpferwerk Hartha und die LKW-Fertigung in Ludwigsfelde. Die Notwendigkeit, auf westliche Produkte zurückzugreifen, war schon nach dem Zweiten Weltkrieg in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) gegeben, als Mitarbeiter der Industrievereinigung Fahrzeugbau (IFA) über ein Berliner Büro Mittelsmänner im Westen beauftragten, Teile aus dem westlichen Ausland in die SBZ zu transferieren. In den 1950er Jahren wurden Additive einer österreichischen Firma den Motorölen für Zweitakt-Triebwerke zugemischt, die für die Karosseriefertigung des P 70 erforderlichen Argonschweißgeräte wurden in der Bundesrepublik Deutschland beschafft, reines Argon bekam man aus Schweden.⁸⁸

Die Situation im Gelenkwellenwerk zeigt, dass ohne eine politische Öffnung modernes Know-how aus dem Westen nicht effizient zu nutzen war. Es wäre letztlich genau das erforderlich gewesen, was der Westen erwartete. Schon de Gaulle ging davon aus, dass durch die wirtschaftliche Zusammenarbeit eine wechselseitige Abhängigkeit entsteht, Giscard ging noch weiter und setzte auf eine Annäherung des Ostens an den Westen im Sinne einer Konvergenz der Systeme, so wie es Samuel Pizar bereits 1970 in seinem Buch *Les armes de la paix* visionär entworfen und es in der französischen Öffentlichkeit Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre diskutiert wurde. Die DDR erhöhte mit Mosel ihre Abhängigkeit vom Westen, ein Umstand, den das MfS insbesondere bei der Frage der Modernisierung des NKW-Baus kritisch ansprach. Die Hoffnung auf eine NSW-Importablösung wichtiger Ersatzteile für die Produktionsanlagen in Mosel scheiterte. Auch dem Know-how-Transfer war bei der Qualifizierung des Personals ein zu geringer Stellenwert beigemessen worden. Er blieb letztlich auf das Betreiben der Anlage beschränkt und berücksichtigte zu wenig Kompetenzen hinsichtlich Wartung und Reparatur, der Kontakt zwischen denen, die die Anlage errichtet hatten und denen, die damit arbeiteten, war viel zu abgeschottet. Mit Fertigstellung der Anlage gab es wenige Monate später keine französischen Ansprechpartner mehr, die vor Ort verfügbar waren. Mosel war eine moderne Insellösung, die von einer Modernisierung anderer Bereiche wie etwa des Maschinenbaus und der Informatik hätte begleitet werden müssen.

Vieles spricht dafür, dass Mosel aber wertvolle Erfahrungen bot, um aus den Fehlern zu lernen. Das bei Barkas errichtete Motorenwerk, das u. a. auf abmontierten und überholten VW-Produktionsanlagen aus Hannover und Salzgitter basierte, band ein Netz von volkseigenen Betrieben der DDR von Anfang mit ein, immerhin 44 Kombinate mit 180 Betrieben, die mit 650 Teilen mehr als die Hälfte der Motorteile fertigten.⁸⁹ Insofern blieb die Modernisierung nicht so punktuell wie im Fall der Insellösung Mosel, sondern zwang letztlich die DDR-Zulieferindustrie zu Innovationen. Für das erfolgreiche Betreiben des Werkes

ohne permanente Dauerhilfe aus dem Westen war dies sicherlich förderlich. Auch der Qualifizierung der Mitarbeiter wurde mehr Aufmerksamkeit geschenkt. 200 VW-Mitarbeiter arbeiteten für mehrere Monate in Eisenach und Karl-Marx-Stadt, wie auch DDR-Arbeiter in Salzgitter und Hannover auf ihre Tätigkeit vorbereitet wurden. Der Austausch scheint im Vergleich zum Gelenkwellenprojekt intensiver gewesen zu sein, so gab es beim VW-Projekt immerhin 100 so genannte Fachberatungen. Die gemeinsame Muttersprache war dabei sicherlich nicht von Nachteil. Dies zeigt, gerade mit Blick auf die Bedingungen der DDR war eine umfassende Qualifizierung besonders wichtig, um moderne Technik dauerhaft nutzen zu können. Beim Gelenkwellenprojekt gab es diesbezüglich erhebliche Defizite. Dies gilt auch für die Einbindung der DDR-Wirtschaft und die Chance, auch für andere Bereiche Know-how zu gewinnen. So war die DDR-Seite bemüht, Soft- und Hardware von Robotron im Gelenkwellenwerk zu installieren. Die Franzosen gingen darauf nicht ein. Sie beharrten auf Siemens, maßgeblich war für sie, mit Blick auf den ohnehin entstandenen Zeitverzug, kein Risiko einzugehen, denn unabhängig von der Frage der technologischen Leistungsfähigkeit wäre der Kommunikationsaufwand mit Robotron höher gewesen.⁹⁰

Beim Erfüllen von VW-Standards gab es anfänglich Probleme, etwa bei der Herstellung der Zylinderkurbelgehäuse im VEB Metallgusswerk Leipzig, der Ölpumpengehäusefertigung im VEB Druckgusswerk Heidenau und oder der Herstellung von Schwungrädern und Kurbelwellenlagerdeckeln im VEB Elisabethhütte Brandenburg.⁹¹ Nachdem diese überwunden waren, war ein erheblicher Modernisierungsfortschritt erreicht, gerade weil die volkseigene Wirtschaft umfassend mit einbezogen wurde.

Sowohl für das Citroën-Projekt als auch vor allem für das Jointventure mit VW gilt, dass diese Modernisierungen den Transformationsprozess nach 1990 unterstützt haben.⁹²

Anmerkungen

- 1 Dokumentation über Beschlüsse zur Entwicklung der Produktion von PKW in der DDR, Bundesbeauftragte für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen DDR (BStU), HA XVIII, Nr. 12486, Bl. 39ff.
- 2 Notiz zum Treffen mit Pierre Sudreau vom 4. Mai 1970, Gesprächsvermerk zum Treffen der SED-Parteidelegation in Paris mit Georges Villiers vom 23. Oktober 1972, Bundesarchiv (BArch), Ministerium für Außenhandel und innerdeutschen Handel (DL 2), VA 3048.
- 3 Gruhle, G.: Probleme der Wirtschaftsbeziehungen zwischen sozialistischen Ländern und kapitalistischen Industrieländern unter den Bedingungen der sozialistischen ökonomischen Integration bei besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der DDR und der Republik Frankreich, Dissertation A, KMU Leipzig, Sektion Wirtschaftswissenschaften, VD-eingestuft, 1974, S. 325.

-
- 4 Wilkens, A.: Der unstete Nachbar. Frankreich, die deutsche Ostpolitik und die Berliner Vier-Mächte-Verhandlungen 1969–1974, München 1980, S. 118.
 - 5 Eschenbach, R. von u.a. (Hrsg.): Ost–West Joint Ventures auf dem Prüfstand, Wien 1989, S. 91.
 - 6 Arbeitsprogramm und Maßnahmen zur Gestaltung der Arbeit in der Arbeitsgruppe Automobilbau/Werkzeugmaschinen DDR-Frankreich vom 22. Juli 1976, BArch, Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau (DG 7), Nr. 464.
 - 7 Kirchberg, P.: Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR, Berlin 2000, S. 652. Bei Kirchberg wie auch in einigen Akten wird irrtümlich der Name Ravanell verwandt, siehe z. B. Kirchberg, S. 652.
 - 8 Stand der technischen Gespräche anlässlich der 2. Tagung der Arbeitsgruppe vom 6. Juni bis 8. Juni 1977 in Oberhof, BArch, DG 7, Nr. 989.
 - 9 BStU, Nr. 12506/91, Bl. 79. Es handelt sich nicht um R. Ravenel. Der Betroffene machte einige Monate später einen Rückzieher, ließ sich dann aber überreden, das Geld zu behalten.
 - 10 Ausschnitt aus *L'usine nouvelle* vom 7. April 1982, BArch, Stiftung Parteien und Massenorganisationen (SAPMO), ZK der SED (DY 30), Nr. 23698. Zu den Maßnahmen französischer Verbände: Information über die Wirtschaftsbeziehungen Frankreich-DDR sowie zur französischen Außenhandelspolitik vom 10. Oktober 1982, BStU, Hauptverwaltung Aufklärung, Nr. 18.
 - 11 Bericht über den Stand der Realisierung des Kompensationsvorhabens Gleichlaufgelenkwellen für die Beratung von Staatssekretär Reim mit der Fa. Citroën vom 7. Dezember 1978, BArch, DG 7, Nr. 995.
 - 12 Informationsbericht zum Gelenkwellenwerk, Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz (SächsStAC), VEB Sachsenring, Nr. 2139.
 - 13 Arbeitsprogramm Maßnahmen zur Gestaltung der Arbeit in der Arbeitsgruppe Automobilbau/Werkzeugmaschinen DDR-Frankreich am 22. Juni 1976, BArch DG 7, Nr. 464. Konzeption für das Gespräch E. Reim und Dr. Prescher mit Renault am 14. März 1977, ebd., Nr. 989. IFA Kombinat. an MALF vom 17. November 1977, ebd., Nr. 991.
 - 14 IM „Karl Heinz“, Bericht vom 12. Juni 1978, BStU Nr. 12506/91.
 - 15 IM „Karl Heinz“, Bericht vom 11. März 1980, BStU Nr. 12506/91.
 - 16 Abbildung der Fahrzeuge, Kirchberg: Plaste, S. 417 und 418.
 - 17 Pagneux, D.: La Citroën GS de mon père, Paris 2001, S. 45ff.
 - 18 IM „Karl Heinz“, Bericht vom 1. September 1980, BStU, Nr. 12506/91, Bl. 154.
 - 19 IM „Karl Heinz“, Bericht vom 21. Oktober 1983, BStU, Nr. 12506/91, Bl. 274.
 - 20 E. Reim an M. Hanon vom 10. November 1978, Bezug nehmend auf einen Vorschlag von Renault anlässlich der 3. Tagung der Arbeitsgruppe Automobilbau/Werkzeugmaschinen am 18. Oktober 1978 in Paris, BArch, DG 7, Nr. 464. Vermerk über ein Gespräch von E. Reim mit R. Ravenel in Leipzig am 2. September 1979, ebd., Nr. 989. Gesprächsnotiz über die Beratung bei der Fa. Renault im Anschluss an die Arbeitsgruppensitzung Automobilbau/Werkzeugmaschinen DDR – Frankreich am 18. Oktober 1978, ebd., Nr. 993.
 - 21 Bericht vom 17. März 1978, BStU, Nr. 12506/91.
 - 22 Bericht vom 2. September 1979 und 8. September 1979, ebd., Bl. 115ff., Bl. 118ff.
 - 23 Keussler, U. von: Das Bild der DDR in der französischen Presse (1968–1973), Dissertation Universität Marburg 1997, S. 73–78. Haendcke-Hoppe-Arndt, M.: Wer wusste was? Der ökonomische Niedergang der DDR. In: Deutschland-Archiv (1995), Nr. 6, S. 588–602.
 - 24 Mehrfertigung Schreiben von E. Honecker an R. Ravenel vom 29. Juli 1978, BArch, DL 2, VA 3048.

-
- 25 Information vom 6. Dezember 1978, BStU, HA XVIII, Nr. 12486, Bl. 1ff. Information vom 31. Oktober 1977 und Information vom 26. April 1979, ebd., Nr. 12487, Bl. 4 u. Bl. 47. Siehe auch Kirchberg: Plaste, S. 564. Der Kauf von 10 000 Golf für 90 Mio. DM wurde u. a. mit Werkzeugmaschinen für das Presswerk in Wolfsburg und ein Zeiss-Planetarium für die Stadt Wolfsburg bezahlt.
 - 26 Info vom 11. Juli 1978, BStU, HA XVIII, Nr. 12487, Bl. 14ff.
 - 27 Gespräch mit Erich Reim am 26. April 2003.
 - 28 Information vom 24. Mai 1984, BStU, HA XVIII, Nr. 12487, Bl. 108ff.
 - 29 Kirchberg: Plaste, S. 350–354, 418ff.
 - 30 Information vom 26. April 1979, BStU, HA XVIII, Nr. 12487, Bl. 55ff.
 - 31 Chronologische Darstellung zur Entwicklung des PKW-Programms vom 8. Juli 1986, ebd.
 - 32 Lösungsansatz vom 5. Juli 1989, SächsStAC, IFA-Kombinat Karl-Marx-Stadt, Nr. 18.
 - 33 Information zum Stand der PKW-Produktion in der DDR vom 28. Juli 1989, BStU, HA XVIII, Nr. 12486. Information vom 4. Juni 1987, ebd., Nr. 12487, Bl. 165ff.
 - 34 Information des AHB IAI vom 9. November 1989, SächsStAC, IFA-Kombinat Karl-Marx-Stadt, Nr. 17. Vertrag vom 22. Dezember 1989, ebd, Nr. 16.
 - 35 Kirchberg: Plaste, S. 551.
 - 36 Information vom 26. April 1979, BStU, HA XVIII, Nr. 12487, Bl. 55ff.
 - 37 Kirchberg: Plaste, S. 442f.
 - 38 Ebd., S. 449 und 451.
 - 39 Information vom 31. Oktober 1977, BStU, Nr. 12487, Bl. 4.
 - 40 Kirchberg: Plaste, S. 452.
 - 41 Staatliche Plankommission an Ministerrat vom 21. November 1979, BArch, DC 20/I/4/ Bl. 126ff. Niederschrift über die 4. Tagung der Arbeitsgruppe Automobilbau/ Werkzeugmaschinen der gemischten Regierungskommission DDR – Frankreich vom 30. November 1979, ebd., DG 7, Nr. 994.
 - 42 Information vom 26. April 1979, BStU, HA XVIII, Nr. 12487, Bl. 55ff.
 - 43 Zuarbeit für das Gespräch mit Renault vom 24. September 1980, BArch, DG 7, Nr. 989. Redeentwurf Ministerrat vom 28. November 1979, ebd., Nr. 993.
 - 44 Vm. 9. Januar 1984, ebd., Nr. 989.
 - 45 IM „Karl Heinz“ Bericht vom 1. November 1979, BStU, Nr. 12506/91.
 - 46 Bericht vom 29. Januar 1980, ebd. Bericht v. 18. März 1987, ebd. AG/BKK, Nr. 1623.
 - 47 Kirchberg: Plaste, S. 636.
 - 48 Bericht Frankreichdienstreise vom 24. bis 28. Mai 1982, BArch, DL 2, VA 2036. Siehe auch Kirchberg: Plaste, S. 584.
 - 49 Gespräch des Verfassers mit Peter Saupe und Roland Schulze am 8. April 2003.
 - 50 Kirchberg: Plaste, S. 560.
 - 51 Ebd.
 - 52 Argumentation für die Vorbereitung der Besprechung beim Minister am 12. Juni 1984, SächsStAC, VEB Sachsenring, Nr. 4978.
 - 53 Information des Gen. Hipp v. 26. Mai 1978, ebd., SED IV/D/4/21/033, Bl. 31ff.
 - 54 Gespräch des Verfassers mit Peter Saupe und Roland Schulze am 8. April 2003.
 - 55 Pagneux: Citroën, S. 45ff.
 - 56 Argumentationsmaterial für die Vorbereitung der Besprechung beim Minister am 21. Juni 1984, SächsStAC, VEB Sachsenring, Nr. 4978.
 - 57 Pagneux: Citroën, S. 45ff.
 - 58 Niederschrift über die Verhandlungen mit der Firma Renault am 30. Mai 1983, SächsStAC, VEB Sachsenring, Nr. 4978.
 - 59 Pagneux: Citroën, S. 45ff.

-
- 60 Fernschreiben vom 11. Januar 1985, SächsStAC, VEB Sachsenring, Nr. 4978.
- 61 Bericht über die Dienstreise nach Frankreich vom 19. bis 23. Februar 1985 von Hr. Voigt/IFA und Hr. Schneider AHB Transportmaschinen Import-Export; interne Information zum Reisebericht vom 26. Februar 1985 über die Reise vom 19. bis 23. Februar 1985, Einschätzung der übergebenen Dokumentation vom 5. März 1985 über die Möglichkeiten für die Organisation der Gelenkwellenproduktion im Zeitraum 1985 bis 1990, ebd.
- 62 Aktennotiz zur Anpassung und Erweiterung des Werkes, Beratung in Mosel am 20. April 1984. Schreiben AWZ/Dr. Hipp an IFA Kombinat/Hr. Koeppel vom 28. März 1984, Dokumentation von Citroen vom 5. März 1985, ebd.
- 63 Interner Informationsbericht vom 11. Februar 1983. VEB Sachsenring, Dr. Hipp, an IFA Kombinat, Hr. Voigt, vom 27. Mai 1983, ebd.
- 64 Peugeot 309 und Citroën AX liefen ab Werk mit Scherenwagenhebern von TAKRAF vom Band, für Volvo lieferte TAKRAF exklusiv, die Jahresproduktion sollte 1989 auf 1,2 Mio. gesteigert werden. Rationalisierung und Erweiterung der Scherenwagenheberfertigung im VEB HWS, BT Treffurt, 12. Dezember 1986, Staatsarchiv Leipzig, VEB Kombinat TAKRAF, Nr. 952.
- 65 BStU, Nr. 12506/91, Bl. 297.
- 66 Kirchberg: Plaste, S. 209, 384–386.
- 67 Ebd., S. 609.
- 68 Information vom 8. Februar 1978, BStU, HA XVIII, Nr. 12487, Bl. 6ff.
- 69 Kirchberg: Plaste, S. 569.
- 70 Notiz über Verhandlungen mit Renault vom 6. Juni 1978 zum Gespräch von Staatssekretär E. Reim mit M. Hanon vom 5. Juni 1978, BArch, DL 2, VA 3048. Vertragsentwurf Transport Maschinen Export-Import Volkseigener Außenhandelsbetrieb mit Renault, ebd., DG 7, Nr. 990.
- 71 Information vom 8. Februar 1978, BStU, HA XVIII, Nr. 12487, Bl. 6ff.
- 72 Ebd.
- 73 Ebd.
- 74 Teilbericht Direktor Wissenschaft/Technik vom 21. Juni 1978, BArch, DG 7, Nr. 990.
- 75 Bericht vom 8. August 1978, BStU, Nr. 12506/91, Bl. 73.
- 76 Protokollabschrift zu Verhandlungen am 23. und 24. September 1981, SächsStAC, VEB Sachsenring, Nr. 2146.
- 77 Dienstreisebericht nach Pitesti im August 1981, SächsStAC, VEB Sachsenring, Nr. 2146.
- 78 Kirchberg: Plaste, S. 432.
- 79 Kirchberg, P.: Die Implantation des VW-Motors in den DDR-Automobilbau. Ein Bericht zur Innovationsgeschichte der DDR. In: Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften 28 (2003), S. 119–129.
- 80 Kirchberg: Plaste, S. 565.
- 81 Zum Realisierungsstand des PKW-Programms/Motorenkonzeption vom 10. Dezember 1985, BStU, HA XVIII, Nr. 12486, Bl. 9ff.
- 82 Das Maschinenfundament im Barkas-Werk war nicht monolithisch ausgeführt worden, sondern in Betonplatten, VW fürchtete, dass sich Teile der Anlage verschieben konnten, BStU, HA XVIII, Nr. 12486, Bl. 18ff.
- 83 Das Werk zählt zu den modernsten Einrichtungen innerhalb des PSA-Konzerns, seit 2004 wird dort das Modell C 5 und der Peugeot 407 gefertigt.
- 84 Gesprächskonzeption vom 18. September 1980, Vorschläge zu Fragen der weiteren Entwicklung der Tätigkeit der Arbeitsgruppe Automobilbau/Werkzeugmaschinen DDR–Frankreich., E. Reim an ZK der SED vom 2. Dezember 1980. Bericht über die Dienstreise nach Frankreich, BArch, DG 7, Nr. 989.

-
- 85 Dienstreisebericht G. Tautenhahn, Frankreichreise 11. bis 17. Mai 1980, BArchSAPMO, DY 30, Nr. 3244, Bl. 327.
- 86 Information über die Wirtschaftsbeziehungen Frankreich – DDR sowie zur französischen Außenhandelspolitik vom 23. August 1982, BStU, Hauptverwaltung Aufklärung, Nr. 18, Bl. 218–220; ebd., vom 19. Oktober 1982, ebd., Bl. 41–44.
- 87 Übersicht, BStU, HA XVIII, Nr. 12982, Bl. 7ff.
- 88 Kirchberg: Plaste, S. 122ff., 158ff., 182ff.
- 89 Ebd., S. 566.
- 90 Vermerk über ein Gespräch von E. Reim mit R. Ravenel am 2. September 1979, BArch, DG 7, Nr. 989
- 91 AG für Organisation und Inspektion beim Ministerrat, Information vom 18. April 1988, BStU, XVIII, Nr. 12487, Bl. 55.
- 92 Kreißig, V.: Kombinate, Privatisierung, Konzerne, Netzwerke. Ostdeutsche Automobil- und Zuliefererindustrie und industrielle Beziehungen im Transformationsprozeß, München 1996, S. 135.

Anschrift des Verfassers

Dr. Hans-Christian Herrmann
Sächsisches Staatsarchiv Leipzig
Schongauerstraße 1
04329 Leipzig