

Ulrich Bochum / Heinz-Rudolf Meißner*

Ein Industriezweig wird abgewickelt. Zum Ende der Automobilproduktion in der ehemaligen DDR.

"Funny little car" oder "Communist Volkswagen" nannte eine amerikanische Automobilzeitschrift den Trabant und zeitweise konnte man die Amerikaner für verrückt genug halten, das Symbol des niedergehenden Sozialismus "just for fun" in höheren Stückzahlen zu importieren. Leider erfüllte der Trabant wesentliche Sicherheitsstandards und US-Normen nicht, so daß von Importen abgesehen werden mußte - so konnte nicht einmal mehr das sicher hohe Amüsierbedürfnis in den USA durch die ostdeutschen Automobilhersteller befriedigt werden.

Mit dem Frühjahr 1991 gehört die spezifische Automobiltradition der DDR der Vergangenheit an. Was viele bereits im letzten Sommer prognostizierten trat nun ein, sowohl Trabant als auch Wartburg wurden nicht mehr produziert. Im Sektor Nutzfahrzeuge wurde das Ende der Produktion der Lastkraftwagen L 60 und W 50 ebenfalls durchgesetzt.

Auch wenn viele diesem Prozeß des Niedergangs vielleicht keine Träne nachweinen, so bleiben doch hinsichtlich der Zukunft der betroffenen Automobilregionen einige Fragezeichen.

Der Fahrzeugbau in der DDR wurde in seinen Strukturen entscheidend durch das IFA-Kombinat bestimmt. Das IFA-Kombinat umfaßte 4 Hauptproduktionslinien, repräsentiert in den Endmontagewerken Eisenach ("Wartburg"), Zwickau ("Trabant"), Chemnitz ("Barkas") und Ludwigsfelde (Nutzfahrzeug-Produktion /NFZ). Durch die Zusammenfassung der Autoproduktion in Kombinatstrukturen sind vertikale, integrierte Zulieferbeziehungen etabliert worden, so daß der IFA-Komplex auch die wichtigen Automobilzulieferbetriebe umfaßte. Die Beschäftigtenzahl wurde für den Bereich IFA-PKW und IFA-NFZ mit jeweils 55.000 Personen angegeben, so daß annähernd 110.000 Beschäftigte mit der Automobilproduktion befaßt waren.¹

Übersicht DDR-Automobilproduktion

Endmontage	Produkt	Beschäftigte	Stückzahl
Eisenach	Wartburg	9000	70.000
Adam Opel AG	Vectra-Montage		p150.000
Zwickau	Trabant	11.000	145.000
Volkswagen AG	Polo/Golf-Montage		p250.000
Chemnitz	Barkas	7.200	
	VW-Rumpfmotoren		
Ludwigsfelde	Nutzfahrzeuge	12.000	23.800
Mercedes-Benz AG	Montage		

p= geplante Stückzahl 1994/95 lt. Presseberichten

Die Entwicklungschancen der jeweiligen IFA-Betriebsteile waren unterschiedlich:

- Die Automobilwerke Eisenach hatten bereits 1989 eine Modernisierung des Modells Wartburg realisieren können. Kernstück war dabei die Umstellung auf einen Golf-Viertakt-Motor. Gleichzeitig wurde ein gemäßigtes "face-lifting" vorgenommen. Der Wartburg verfügte in den RGW-Ländern über Exportchancen. Von den 1989 produzierten 70.000 Einheiten wurden 50.000 exportiert. Opel plant für die Zukunft die SKD-Montage² des Vectra in Eisenach, eine Opel-AWE GmbH wurde bereits gegründet. Für die geplante SKD-Montage werden zunächst 170 Beschäftigte benötigt.
- Die Sachsenringwerke in Zwickau waren der eigentliche Problemfall des alten IFA-Komplexes. Sowohl das Produkt Trabant selbst als auch die Produktionsverfahren genügten den Standards eines modernen Automobils und einer modernen Automobilproduktion in keiner Weise. Nach einem drastischen Rückgang der Bestellungen hatte man die Exportverpflichtungen vorgezogen und versuchte durch die Zusammenarbeit mit VW, eine modernisierte Trabantversion (Trabant 1.1) mit einem Polo-Viertakt-Motor auf den Markt zu bringen. Zusätzlich wurde eine Marktnischenstrategie verfolgt, die auf den exotischen Charakter des Trabant auf westlichen Märkten spekulierte. VW begann mit der SKD-Montage des Polo in einer moderner ausgelegten Fabrik im Ortsteil Mosel im April 1990. Bis Ende 1990 war eine Montage von 50 Polo am Tag vorgesehen.
- Die Barkas-Werke in Chemnitz produzierten den Transportertyp B 1000 in mehreren Varianten. In Chemnitz steht zudem die von VW vor einigen Jahren gelieferte Straße zur Motorenfertigung, die Eisenach und Zwickau mit Viertakt-Motoren versorgte. Chemnitz ist bereits in den Produktionsverbund von VW einbezogen, 500 der dort produzierten Rumpfmotoren werden täglich an VW geliefert.
- In Ludwigsfelde bei Berlin wurden Nutzfahrzeuge produziert. 90% der Produktion wurden 1989 in osteuropäische Länder, nach China und Afrika abgesetzt. Als Modernisierungsmaßnahme wurde kurzzeitig ein Mercedes-Benz Fahrerhaus auf den Typ L 60 montiert. Von den 26 Einzelbetrieben des NFZ-Komplexes wurden nur 3 Betriebe mit insgesamt 17.000 Beschäftigten als überlebensfähig eingeschätzt bzw. passten in ein Unternehmenskonzept von Mercedes-Benz. Eine aus diesen drei Betrieben zusammengesetzte GmbH bildet den Kern der zukünftigen NFZ-Produktion in der DDR, deren unternehmerische Leitung weitgehend bei Mercedes liegt.

Der Fahrzeugbau in der DDR hat nie die industrielle Bedeutung erlangen können, die er in der BRD besitzt. Offensichtlich wurden die vielfältigen Verflechtungszusammenhänge, die über die Automobilindustrie mit anderen Produktions- und Dienstleistungssektoren induziert werden, ökonomisch unterbewertet, was ebenso für die Rolle der Autoindustrie in der Anwendung und Weiterentwicklung von Hochtechnologien gilt. Aus dieser Konstellation rührte ein beständiges Zurückfallen des DDR-Automobilbaus hinter moderne Produkt- und Produktionsstandards, was "letztlich zu dem niedrigen Produktivitätsniveau (führte), das wir bei höchstens 30 - 35 Prozent im Vergleich zu westlichen Finalisten einschätzen."³

Aufschwung durch westliche Investoren?

Für die Automobilindustrie in der DDR spielten die Investitionsstrategien westlicher Hersteller eine zentrale Rolle. Deutlich zeichneten sich dabei zwei alternative Optionen ab: Zum einen die Belieferung des entstehenden Bedarfs in der DDR über die bestehenden Produktionskapazitäten in der BRD oder Westeuropa, mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Betriebsnutzungszeiten in diesen Werken, zum anderen durch die Schaffung von Produktions- und Montagekapazitäten in der DDR selbst.

Für die Beurteilung derartiger Optionen muß in Rechnung gestellt werden, daß sowohl in Osteuropa als auch in der DDR ein zukünftiges Absatzpotential existiert, wenn die Unterschiede in der bestehenden PKW-Dichte berücksichtigt werden. "Dieser Bedarf könnte auch nicht annähernd aus den bestehenden Kapazitäten bundesdeutscher Anbieter gedeckt werden, selbst wenn andere Wettbewerber deutlich höhere Marktanteile in der DDR als in der Bundesrepublik realisieren könnten."⁴

Volkswagen, Opel und mit Einschränkung auch Mercedes-Benz verfolgten unter diesen Konstellationen die Schaffung von zusätzlichen Montagekapazitäten und zusätzlichen Standortoptionen in der DDR.⁵ Dabei wurde die Strategie einer Trennung zwischen Alt- und Neusubstanz verfolgt, was zur Stilllegung von verschlissenen Produktionsanlagen und unrentablen Standorten führte.

Sowohl an den Standorten der IFA-Stammbetriebe als auch bei den im regionalen Umfeld angesiedelten Zulieferbetrieben sind daher erhebliche Beschäftigungsrückgänge einkalkuliert. Angesichts einer extrem hohen Fertigungstiefe von ca. 80% müssen unter den Bedingungen einer modernisierten Endmontage neue zwischenbetriebliche Lieferbeziehungen etabliert werden, die die bisherigen Zulieferbetriebe vor neue Qualitätsansprüche und hohe logistische Anforderungen stellen werden. Es ist daher davon auszugehen, daß bisherige Verbundbeziehungen in den Automobilregionen zerbrechen und sowohl die Beschäftigten- als auch die Industriestruktur vor starken Anpassungszwängen stehen.

Produktion von KFZ in der DDR 1984 - 1989

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
PKW	202.000	210.370	217.931	217.096	218.000	215.000
NFZ	43.105	45.305	44.887	41.897	43.000	.
Busse	1.691	2.042	1.626	1.749	2.000	.
insgesamt	246.796	257.717	264.444	260.742	263.000	.
Motorräder				75.200	79.000	80.000

Quelle: VDA (1989), Das Auto international in Zahlen, Presseveröffentlichungen