

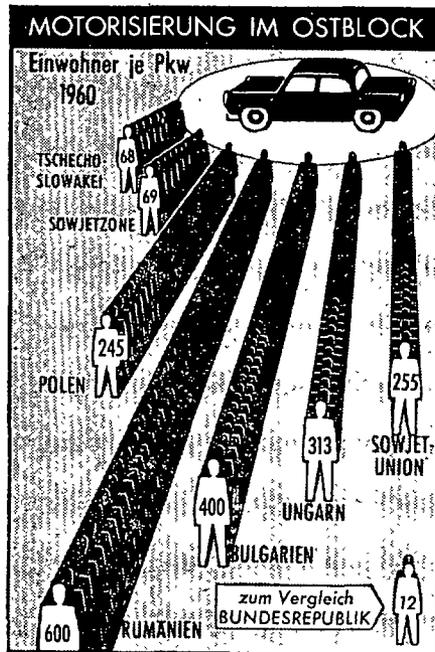
schaftstheoretiker, entwarf sogar bereits das Bild zukünftiger Kommunen, in denen es Städte ohne Verkehr geben werde, die weder Autobusse und Straßenbahnen noch Privatautos brauchen.

Chruschtschow befahl denn auch demonstrativ, am 1. Januar 1961 mit dem Aufbau des sowjetischen Leihwagen-Staates zu beginnen. Die Tarife wurden derartig herabgesetzt, daß ein Fahrkilometer von da an ungeachtet des Wagentyps einheitlich nur noch zehn Kopeken (44 Pfennig) kostet. In manchen Städten kann sich der Sowjetmensch einen Moskwitsch, Rußlands Volkswagen, für 36 Kopeken pro Stunde oder 2,90 Rubel pro Tag mieten. Den Urlaubern schließlich wurden Mietautos zu 44 Rubel monatlich plus 2,9 Kopeken pro Kilometer versprochen.

Indes, die Sowjetmensch murrten undankbar. Die benzinduftende Fata Morgana des eigenen Wagens war ihnen lieber als der billigste Leihwagen. Auch der Held der Arbeit will auf privaten Pneus rollen.

Zum Wortführer der autohungrigen Ostbürger schwangen sich die Gewerkschafts- und Industriemanager der sonst so leicht lenkbaren Tschechoslowakei auf. Das Gewerkschaftsorgan „Technice noviny“ wagte auszusprechen, was seit Chruschtschows Wladivostoker Rede im Ostblock als Häresie galt: Die Aufgabe des Wagens in einem sozialistischen Land sei es, „dem arbeitenden Menschen als Helfer bei dessen Pflichten und als Freudenbringer während der Freizeit“ beizustehen.

Die tschechischen Kommunisten durften aufmucken, weil im traditionsreichen Industrieland ČSSR die Hoffnung auf einen motorisierten Sozialismus keineswegs absurd ist. Obwohl die Skoda-Werke in Mladá Boleslav mehr als die Hälfte ihrer Produktion (1960: 30 500 von insgesamt 56 000 Wagen) exportieren, darf mancher Tscheche dank dem relativ guten Durchschnittseinkommen hoffen, eines Tages auf eigenen Rädern zu fahren.



Der tschechische Arbeiter kann sich beispielsweise einen sowjetischen 1100-Kubikzentimeter-Moskwitsch für 22 Monatslöhne kaufen, während der ostdeutsche Industriearbeiter dafür 29, der Sowjetmensch 30, der Bulgare 36, der Ungar 40, der Rumäne 62 und der Pole gar 76 Monatslöhne hinblättern muß.

Tatsächlich ist das Auto in der Tschechoslowakei schon heute ein begehrtes Luxusgut. Nach einer Statistik, die freilich alle Wagen aus staatlichem Besitz und auch sämtliche Leihwagen mitzählt, entfällt in der ČSSR auf 68 Bewohner ein Auto (siehe Graphik).

Das Vorpellen der tschechischen Autofreunde brach auch bald in den übrigen Ostblock-Staaten den parteidogmatischen Damm gegen die Motorliebe.

Konzession um Konzession, rang der Motorrausch den Parteileitungen ab:

- ▷ Die Sowjetzone versprach, ihre Wagenproduktion von gegenwärtig 70 000 bis zum Jahre 1965 auf 108 000 zu erhöhen.
- ▷ In Ungarn, wo derzeit 19 000 Privatwagen laufen, konzedierte Verkehrsminister István Kossa: „Wir müssen das Vorurteil aus der Welt schaffen, daß der Pkw ein Luxusprodukt und ein Überbleibsel bourgeoiser Moral ist.“
- ▷ Polen mit seinen 90 000 Privatwagen sicherte für die kommenden fünf Jahre eine Produktionssteigerung seiner Autoindustrie um 70 Prozent zu.
- ▷ Rumänien (knapp 25 000 Autos) plant, seine Motorisierung bis 1965 auf das Dreifache zu steigern.

„Das Interesse für Autos nimmt von Jahr zu Jahr zu“, jammerte ein ideologisch irritierter Schreiber des slowakischen KP-Organs „Smena“. „Im Vorjahr haben 100 000 unserer Bürger ein Gesuch um Zuteilung eines Pkw eingereicht, in der gleichen Zeit aber wurden auch 100 000 Gesuche um künstliche Schwangerschafts-Unterbrechung genehmigt. Das Autointeresse hat Vorrang vor dem Interesse an einer glücklichen Familie.“

Nicht einmal in der Sowjet-Union vermochte Chruschtschows Bannfluch die private Motorisierung zu stoppen. Die Zahl der nichtstaatlichen Pkw nimmt langsam, doch stetig zu. Schon beklagte die Partei-Zeitschrift „Kommunist“ die grobe Unsitte, „daß sich viele Wagenbesitzer unverdientes Einkommen verschaffen, indem sie autolose Leute von Stadt zu Stadt transportieren und sich dafür bezahlen lassen“.

Ende Juli signalisierte Moskau seine Kapitulation vor den roten Auto-Fans. In dem Entwurf des neuen Parteiprogramms der KPdSU konzedierte Nikita Chruschtschow, die Autoherstellung müsse „bedeutend“ angekurbelt werden.



Gorki-Straße in Moskau: Pracht-Avenuen ohne Verkehr