
■ Die Ostdeutschen in Bewegung

Mit der Wende haben die Menschen in Ostdeutschland ungeahnte Bewegungsfreiheit gewonnen. In der DDR war nicht nur das Reisen stark eingeschränkt, sondern auch die Wahl des Wohnorts. Doch während der vergangenen zehn Jahre haben die Ostdeutschen in Sachen Mobilität gut aufgeholt: Die meisten von ihnen fahren ein eigenes Auto, sie ziehen um, so oft sie wollen, und den Urlaub verbringen sie am liebsten im Ausland.

Ein wesentliches Merkmal, das demokratische und nicht-demokratische Herrschaftsformen unterscheidet, ist die Gewährleistung der unveräußerlichen Menschen- und Freiheitsrechte durch den Staat. Das Recht auf Bewegungsfreiheit, im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland als „Recht auf Freizügigkeit“ benannt, ist eines der grundlegenden Rechte, die jedem Individuum zustehen. Freizügigkeit bedeutet, daß jeder einzelne Mensch das Recht hat, sich regional

ungehindert und frei bewegen zu dürfen.

Dieses Recht wurde durch die sozialistischen Staaten und insbesondere durch den DDR-Staat nur sehr eingeschränkt gewährt. Der entsprechende DDR-Verfassungstext enthielt erhebliche Vorbehalte. Die Gültigkeit des Rechts wurde an die Bedingung geknüpft, daß keine Einzelgesetze existieren, die der Gewährleistung entgegenstehen.

Weiterhin war das Recht auf Freizügigkeit auch nicht einklagbar, da es in der DDR keine Verfassungsgerichtsbarkeit gab. Die Verweigerung der Bewegungsfreiheit in der DDR erwies sich als ein starker Antrieb für Unmut und Massenproteste. Durch Flucht, Ausreise oder Übersiedelung haben die Menschen in der DDR versucht, sich ihr Recht auf Freizügigkeit selbst zu nehmen. Dennoch ist das Thema der Verwirklichung individueller Freizügigkeit in der DDR und während der Transformation eine wenig beachtete Fragestellung.

Wilhelm Hinrichs, Abteilung „Sozialstruktur und Sozialberichterstattung“, hat untersucht, mit welcher Geschwindigkeit sich das regionale Mobilitätsverhalten der Ostdeutschen verändert hat und inwieweit sich die

Ostdeutschen in Zielen, Formen, Intensität und Mitteln regionaler Mobilität noch von den westdeutschen Landsleuten unterscheiden. Als Datenbasis dienen vor allem die Tourismus- und Wanderungsstatistiken der DDR und der Bundesrepublik Deutschland, die Einkommens- und Verbrauchsstichproben und die Ausstattung der privaten Haushalte mit Pkw.

Das Recht, Orte und regionale Räume ungehindert aufsuchen und wechseln zu dürfen, wird aus der Sicht geographischer Mobilitätstheorie anhand von drei Dimensionen beschrieben:

- tägliche zirkuläre Mobilität (Bewältigung des Arbeitswegs, räumliche Bewegungen innerhalb der Arbeits- und Freizeit u. a.);
- internationale Reisetätigkeit (Dienst-, Besuchs- und Urlaubsreisen);
- residentielle Mobilität (freie Wahl des Wohnstandorts innerhalb Deutschlands oder in einem beliebigen Land).

In modernen Gesellschaften wird die alltägliche zirkuläre Mobilität am häufigsten mit einem privaten Personenkraftwagen gewährleistet. Deshalb wird seine Verbreitung als Indikator für zirkuläre Mobilitäts Optionen benutzt. Betrachtet man die gesamte Personenverkehrsleistung in Deutschland, die jährlich erbracht wird (zurückgelegte Kilometer pro Einwohner), dann entfallen 79 Prozent auf ein privates Kraftfahrzeug. 63 Prozent aller Erwerbstätigen benutzen für den täglichen Arbeitsweg das eigene Fahrzeug. Immer längere Arbeitswege sowie steigende Pendlerzahlen in Deutschland erhöhen die Attraktivität des eigenen Automobils weiter.

Täglich mobil mit dem Pkw

Zum Ende der DDR (1988) besaßen 55 Prozent der Haushalte mindestens einen Personenkraftwagen. In der alten Bundesrepublik waren es zu diesem Zeitpunkt 61 Prozent der Haushalte. Der im Vergleich zu fortgeschrittenen westlichen Industrienationen kärgliche Bestand an privaten Pkw und deren unterdurchschnittliche technische Qualität gehen auf sehr verschiedene Ursachen zurück.

Der private Besitz eines Kraftwagens war nur bedingt notwendig. In der DDR wurde der öffentliche

Personen-Nahverkehr gefördert, der Individualverkehr dagegen kaum. Grenzüberschreitende Fahrten waren wenig verbreitet und nur in östlicher Richtung möglich. Die Menschen arbeiteten überwiegend in Wohnnähe, weshalb ein Konflikt bei der Benutzung des Pkw für die Fahrt zur Arbeit zwischen Männern und Frauen trotz hoher Erwerbsbeteiligung und geringer Ausstattung nicht auftrat. Schließlich verhinderten die ökonomische und materiell-technische Mangelsituation die Herstellung ausreichender Personenkraftwagen auf international fortgeschrittenem Niveau.

Nach der Wende vollzog sich die Automatisierung in einem beispiellosen Tempo. Die materiell und finanziell geeignete Grundlage stellte der

jahrzehntelange Altauto-Stau in Westdeutschland dar. Eine fast vollständige Substitution der Ausstattung ging vor sich: Von 1990 bis 1993 wechselten die Neu-Bundesbürger mit Windeseile vom „Trabant“ und „Wartburg“ zum abgelegten „Golf“, „Astra“ oder „3er BMW“.

Auch jene Ostdeutschen, die noch kein Auto besaßen, nutzten die günstigen Second-hand-Angebote. Das Handeln vieler Menschen in jenen Jahren war in einem beträchtlichen Umfang von Emotionen beeinflusst; das „West“-Auto wurde zum Statussymbol und Identifikationsobjekt wie einst in Westdeutschland während der Zeit des Wirtschaftswunders.

Mit dem „neuen“ alten Automobil war ein Schub an Freizügigkeit ver-

Merkmale	1993		1998	
	alte Länder	neue Länder	alte Länder	neue Länder
Insgesamt	74	66	76	71
Alter *				
Unter 25 Jahre	63	60	56	64
25–35 Jahre	80	80	83	85
35–45 Jahre	87	81	84	86
45–55 Jahre	86	76	86	85
55–65 Jahre	80	66	82	72
65 und älter	49	30	50	35
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	46	26	52	35
2-Personen-Haushalt	82	72	85	79
3-Personen-Haushalt	92	87	93	92
4- und mehr Personen-Haushalt	95	91	96	95
Haushaltstyp				
Partner-Haushalt ohne Kind	/	/	88	82
Partner-Haushalt mit Kindern	/	/	95	94
Alleinerziehende, 1 Kind	/	/	59	59
Alleinerziehende, 2 Kinder	/	/	65	65
Alleinlebende Frauen	/	/	46	23
Alleinlebende Männer	/	/	62	62

* = nach Bezugsperson des Haushalts; / = für 1993 von der amtlichen Statistik nicht ausgewiesen

Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1993, 1998; eigene Berechnungen

Tabelle 1 Ausstattungsgrad der Haushalte mit Pkw nach demographischen und Haushaltsmerkmalen (in Prozent)

bunden. Für das neue Vehikel gab es kaum regionale Grenzen, mit ihm ließen sich größere Distanzen müheloser überwinden, und zudem war es schneller und komfortabler als der Trabant oder der Lada. 1998 besaßen 71 Prozent der ostdeutschen Haushalte (480 Personen je 1.000 der Bevölkerung) ein eigenes Auto. In den alten Bundesländern waren es zu diesem Zeitpunkt 76 Prozent der Haushalte (510 Personen je 1.000 der Bevölkerung).

Viele dieser Haushalte, in West wie Ost, sind Besitzer mehrerer Fahrzeuge, wobei sich auch hier die Relationen nicht mehr wesentlich unterscheiden. Die Tabelle 1 „Ausstattungsgrad der Haushalte mit Pkw“ verdeutlicht die Entwicklung zwischen 1993 und 1998.

Der Besitz eines Personenkraftwagens ist unter anderem durch Haushaltsmerkmale, wie Alter, Haushaltsgröße und Haushaltstyp, bedingt. Sehr junge Haushalte und solche, deren Bezugsperson über 65 Jahre alt ist, verfügen in weit geringerem Ausmaß über eigene Personenkraftwagen als der Durchschnitt der Haushalte. In den älteren ostdeutschen Haushalten ist sehr viel seltener ein eigenes Kraftfahrzeug vorhanden als in Westdeutschland, während die jüngeren Haushalte im Osten damit bereits häufiger als im Westen ausgestattet sind.

Die alleinlebenden ostdeutschen Frauen über 65 Jahre sind die Gruppe mit der deutschlandweit geringsten Auto-Ausstattung. Alleinlebende Frauen in Westdeutschland verfügen doppelt so häufig über einen Personenkraftwagen wie ihre ostdeutschen Pendanten. Die Ausstattung von Partnerhaushalten mit Kindern und Haushalten ab vier Personen mit mindestens einem Pkw bewegt sich in West- und Ostdeutschland auf 100 Prozent zu. Mehrere Fahrzeuge finden sich häufiger in Partnerhaushalten mit erwachsenen Kindern.

Auch sozioökonomische Merkmale bestimmen über den Besitz von Fahrzeugen. Zwischen den Erwerbstätigen-Haushalten tritt nur eine geringe Differenz in der Fahrzeugausstattung auf, und Unterschiede zwischen Ost und West gibt es hier nicht mehr. Alle Erwerbstätigen-Haushalte sind überdurchschnittlich ausgestattet. Arbeitslosen-Haushalte und Nichterwerbstätigen-Haushalte sind gegenüber dem durchschnittlichen Haushalt nur eingeschränkt mobil.

Mengenmäßig ist eine starke Ost-West-Angleichung in der Ausstattung der Haushalte mit einem privaten Personenkraftwagen festzustellen, aber in Ostdeutschland gibt es häufiger gebrauchte Kleinwagen. Verschiedene Indikatoren, wie die Ausgaben der Haushalte für Verkehr und Kraftstoffe sowie Verkehrsunfälle, weisen auf ein nunmehr gleiches Gebrauchs- und Fahrverhalten hin. Im Vergleich zu anderen Lebensbereichen galten hier von vornherein dieselben Verhaltensnormen, wie Straßenverkehrsordnung, Verwarnungs-, Bußgeld- und Strafpunkteverzeichnis und andere Vorschriften.

Nutzung der Reisefreiheit

Neben dem Auswanderungsverbot fand die massive Beschneidung der Freizügigkeit in der DDR ihren sichtbarsten Ausdruck in den rigiden Beschränkungen für Reisen ins westliche Ausland. Jede Reise in „nicht-sozialistische Staaten“ wurde vom Staat lückenlos kontrolliert. Nach dem Mauerbau 1961 hatte nur ein kleiner Kreis von Personen die Möglichkeit, die westliche DDR-Grenze vorübergehend legal zu überschreiten.

Im wesentlichen beschränkte sich dieser Personenkreis auf Rentner und wenige Reiskader. In Einzelfällen wurden für Personen unterhalb des Rentenalters Besuchsreisen bei wichtigen Familienereignissen zugelassen. Jede dieser Reisen wurde als Einzelfall staatlich entschieden.

Urlaubsreisen in westliche Länder waren für die Bevölkerung unmöglich. Von den rund sechs Millionen Urlaubsreisen der DDR-Bürger führten 1986 nur etwa 900.000 bzw. 15 Prozent ins Ausland. Für die Organisation von Auslandsreisen waren das Staatliche Reisebüro oder das FDJ-Reisebüro „Jugendtourist“ zuständig. Sie vermittelten 90 Prozent dieser Reisen.

Für internationale Urlaubsreisen standen sechs Staaten zur Auswahl: Bulgarien, ČSSR, Polen, Rumänien, Ungarn und die Sowjetunion. Bei Staatsloyalität erweiterte sich die Palette um drei Staaten: Jugoslawien, die Mongolei und Kuba. Eine Reise in diese Länder war mit vielen Unwägbarkeiten verbunden. In der Regel blieben die Angebote hinter der Nachfrage zurück. Die Reise war langfristig zu planen; Urlaubsland und -ort mußten nach den vorhandenen Angeboten gewählt werden; es mußten Visa beantragt werden (außer für die ČSSR und zeitweilig Polen), und während der Reise selbst mußten sich die Teilnehmer gruppenkonform verhalten.

Um die bürokratischen Hürden zu umgehen, wichen viele DDR-Bürger auf Individualreisen aus. In jedem Sommer setzte sich ein Trabi-Treck von Zeltlern zum Plattensee, in die Region des Donauknies oder zur bulgarischen Schwarzmeerküste in Bewegung. Nach Bulgarien brauchte man drei bis vier Tage anstrengende Trabi-Fahrt für die Hinfahrt und noch einmal für die Rückfahrt.

Umfangreiche Vorbereitungen und Berechnungen für den Geldumtausch in den Transit- und Zielländern, Vorsorge für Verpflegung und Sicherung des Benzins sowie Handlungsstrategien für unvorhergesehene Ereignisse wie etwa technische Pannen mußten getroffen werden. All das wurde in Kauf genommen, weil man auf diese Weise westdeutsche Verwandte und Freunde wiedersehen und mit ihnen den Urlaub verbringen konnte.

Heute genießen die Menschen in den neuen Bundesländern zuvor nicht gekannte, grenzenlose Reise-möglichkeiten. Sie fliegen mit Last-Minute-Angeboten gleichsam in jeden Winkel der Erde. Allerdings sind die beliebtesten Zielländer für Ostdeutsche inzwischen ebenfalls wie für Westdeutsche Spanien, Italien und Österreich. Unterschiede zeigen sich noch in der Wahl preiswerterer Pauschalreisen, beispielsweise nach Tunesien, oder in der Wiederentdeckung klassischer Urlaubsländer, wie Tschechien.

Die Wohnmobilität unterlag in der DDR strengen Regeln und Kontrollen. Eine „Außenwanderung“ wurde in den statistischen Jahrbüchern der DDR bis 1989 nicht ausgewiesen. Für das selbstgewählte Verlassen der DDR in Richtung Westen kam nach 1961 nur die Familienzusammenführung nach der KSZE-Schlußakte von Helsinki (nach 1975) und die Abschiebung oder der Freikauf systemkritischer Bürger in Frage. Außerhalb dieser Möglichkeiten lag nur eine lebensgefährliche Flucht. Auf Grund des Ausbaus der Grenzanlagen wurden in den 70er und 80er Jahren 95 Prozent aller Fluchtversuche verhindert.

Es gab auch viele Hemmnisse für die Binnenmobilität. Vor allem jene 74 Prozent der Haushalte, die nicht über Wohneigentum verfügten, waren durch strukturelle und institutionelle Barrieren erheblich eingeschränkt.

Erstens waren der Erstbezug einer Wohnung, der Wechsel und der Tausch von Wohnungen bei der zuständigen staatlich-kommunalen Einrichtung zu beantragen. Dabei waren Anträge auf Zuweisung einer Erstwohnung oder einer anderen Wohnung in jenem Ort zu stellen, in dem der Antragsteller polizeilich gemeldet war. Anspruch auf Wohnung in einem anderen Ort und damit auf eine individuelle Wohnstandortwahl

bestand nur dann, wenn in dem betreffenden Ort Arbeitskräfte gebraucht wurden oder der Antragsteller dort „einheiratete“.

Mobil wie die Westdeutschen

Zweitens verfolgte der DDR-Staat auf allen Ebenen das zentrale Ziel, individuelle Wohnmobilität nach volkswirtschaftlichen Erfordernissen zu steuern. Teilweise kam es zu massenhaften Verlegungen von Arbeitskräften und ihrer Ansiedelung an wirtschaftspolitisch wichtigen Standorten. Dieser Maxime folgte auch die Vermittlung von Absolventen der Hoch- und Fachschulen in die Praxis, die dort Wohnungen erhielten, wo sie „gebraucht“ wurden.

Schließlich galten aus Sicherheitsgründen lange Zeit einzelne Territorien innerhalb der DDR als „verbotene Zonen“, in die ein Zuzug nur mit einer Sondererlaubnis möglich war. Als solche Territorien waren zum Beispiel bis 1974 Ost-Berlin und „Gemeinden in Grenzgebieten“ eingestuft.

Für Ostdeutsche erweiterten sich die Bewegungschancen mit der Wende mehrfach: Wegfall der DDR-Barrieren für die Binnenmobilität, Gelegenheit zur Übersiedelung nach Westdeutschland oder ins Ausland. Die Abbildung 1 „Wohnortwechsel über Gemeindegrenzen“ zeigt, daß die Ostdeutschen von der neuen Freizügigkeit in hohem Maße Gebrauch machten. 1997 hatten sie ein gleiches Niveau in der residentiellen Binnen-

mobilität erreicht wie die Westdeutschen.

Auch im Bereich der Außenwanderungen zeigt sich die Nutzung der neuen Bewegungsfreiheit. 1998 wanderten fast 14.000 Neu-Bundesbürger ins Ausland aus, der überwiegende Teil davon in westliche Länder. Innerhalb Deutschlands verzogen 1989/1990 über 750.000 Menschen aus den neuen in die alten Länder.

Anders als die Wohnmobilität insgesamt ist die Mobilität der Ostdeutschen von Bundesland zu Bundesland höher als die der Westdeutschen. Die Ausprägung dieser Mobilitätsform bei den Ostdeutschen ergibt sich aus der hohen Zahl der Ost-West-Umzüge und der im Zeitverlauf zunehmenden Umzugshäufigkeit zwischen den ostdeutschen Ländern.

Wohnortwechsel von Ost nach West waren zwischen 1991 und 1997 stark rückläufig, nahmen ab 1999 aber wieder zu. Auf dem westdeutschen Arbeitsmarkt besteht eine größere Nachfrage nach jungen, qualifizierten Kräften in industriellen und gewerblichen Berufen. In Ostdeutschland gibt es historisch bedingt ein großes Angebot an qualifizierten Fachkräften in Handwerk und Gewerbe.

Im Zeitraum von 1990 bis 1998 haben elf Prozent der ostdeutschen Bevölkerung versucht, mit einem Ost-West-Umzug ihre Lebenschancen zu verbessern. Im Vergleich gilt auch heute noch die frühere Bundesrepublik als jene Region, in der Ausbil-

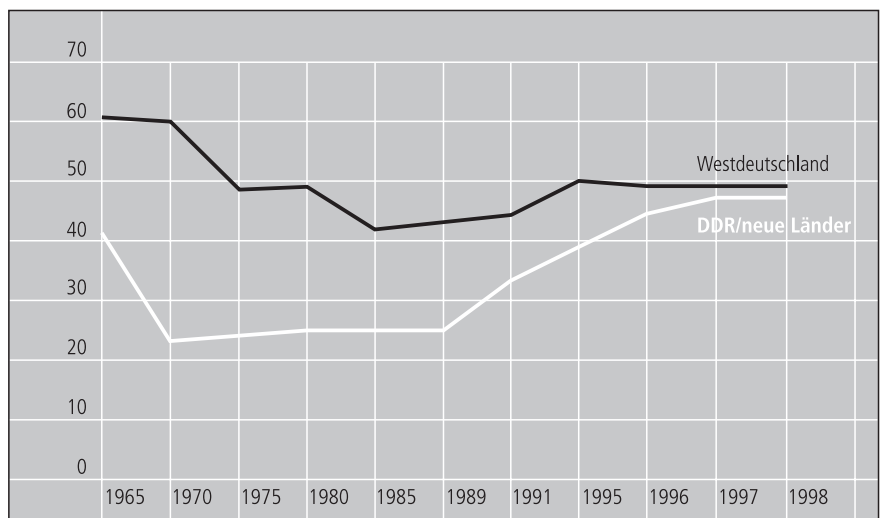


Abbildung 1

Wohnortwechsel in Ost- und Westdeutschland über Gemeindegrenzen (je 1.000 Einwohner)

Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesrepublik Deutschland; Statistische Jahrbücher der DDR

dungs- und Arbeitsplatzmöglichkeiten sowie die allgemeinen Lebenschancen von der Mehrheit der Menschen höher eingeschätzt werden als in den neuen Ländern.

Eine Ausnahme bildet die Region Berlin-Brandenburg, die einen positiven Wanderungssaldo gegenüber den alten Bundesländern aufweist. Den stärksten Einfluß darauf hat der Aus- und Aufbau Berlins zur Hauptstadt. ■

Forschungsschwerpunkt
Sozialer Wandel

Wilhelm Hinrichs, „Die Ostdeutschen in Bewegung – Formen und Ausmaß regionaler Mobilität in den neuen Bundesländern“, in: Wilhelm Hinrichs, Eckhard Priller (Hg.), Handeln im Wandel – Akteurskonstellationen in der Transformation, Berlin: edition sigma 2001, S. 237–267