

### Die Freizügigkeit der Ostdeutschen: Vom Wunsch zur Wirklichkeit

Hinrichs, Wilhelm

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hinrichs, W. (2001). Die Freizügigkeit der Ostdeutschen: Vom Wunsch zur Wirklichkeit. *Deutschland Archiv*, 34(5), 747-759. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-212470>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

# Essays – Berichte – Analysen

---

## Die Freizügigkeit der Ostdeutschen – vom Wunsch zur Wirklichkeit

Wilhelm Hinrichs, Berlin

### Inhalt und Tradition des »freien Zuges«

Freizügigkeit bedeutet räumliche Bewegungsfreiheit. Von jeher befinden sich die Menschen in Bewegung, wechseln Orte und überwinden Räume, allein, in Gruppen oder als Völker. Als wohl frühestes und bekanntestes Beispiel räumlicher Mobilität ist uns aus dem Alten Testament, dem zweiten Buch Mose, der Auszug des Volkes Israel aus Ägypten überliefert. Es verweist auf zwei wesentliche Zusammenhänge räumlicher Mobilität. Zum einen ist sie eng mit einer weiteren Bewegungsform, der sozialen Entwicklung, verbunden. Das Volk Israel wollte Ägypten verlassen, weil es dort unterdrückt wurde. Neben dem freien Willen als Ursache räumlicher Mobilität kann diese auch durch soziale Umstände erzwungen sein. Zweitens lässt sich das Prinzip der Freizügigkeit der Menschen durch Herrschaft nicht außer Kraft setzen oder auf Dauer unterbinden. Über den ägyptischen Machthaber, der versuchte, den »freien Zug« zu vereiteln, kamen sieben Plagen. Er musste das Volk Israel ziehen lassen.

Wenn auch nicht immer so eindrucksvoll und spektakulär, blieb die Geschichte der Menschen eine Geschichte von Raumnutzung und Raumüberwindung. Die europäischen Völkerwanderungen von der Antike bis zum Mittelalter, die ost- und westeuropäischen Kreuzzüge des 15. und 16. Jahrhunderts, die Entdeckungen der Seefahrer jener Zeit oder die uns zeitlich näher liegende, große Wanderung in Deutschland in der Mitte des 19. Jahrhunderts, die mit der beginnenden Industrialisierung einsetzte und zigtausende Menschen vom Land in die Städte führte, um Arbeit und Bleibe zu finden, bestäti-

gen die frühen Erfahrungen. Alle Wanderungen, ob organisierte kollektive, individuell freiwillige oder unfreiwillige, folgten sozialen Motiven – Ideologien, naturwüchsiger Neugier oder oberflächlichem Abenteuersinn sowie handfesten ökonomischen oder politischen Zwecken – und ließen sich durch die Herrschenden kaum verhindern.

Angesichts dieser Bedeutung regionaler Mobilität für die menschliche Existenz verwundert es nicht, dass bereits 1514 mit dem so genannten »Tübinger Vertrag« erste Aktivitäten unternommen wurden, den »freien Zug« zu einem Gut in verfassungsähnlichem Rang zu erheben.<sup>1</sup> Über Artikel 18b der deutschen Bundesakte von 1815 schritt die gesetzliche Normierung des Freizügigkeitsrechts bis 1848/49 fort, als es durch die Nationalversammlung in das »Gesetz betreffend die Grundrechte des deutschen Volkes« vom 27. 12. 1848 in folgender Form aufgenommen wurde: »*Jeder Deutsche hat das Recht, an jedem Orte des Reichsgebietes seinen Aufenthalt und Wohnsitz zu nehmen.*« In analoger Form blieb dieses Verfassungsrecht als Artikel 111 in der Weimarer Verfassung erhalten und ist heute in Artikel 11 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland als »Recht auf Freizügigkeit« weitergeführt.

Ursprung und Kern des Wertes der Freizügigkeit folgen aus der Überwindung des alten Prinzips »*cuius regio, eius religio*«: »*Man muß den Wert des freien Zuges wieder zurückführen auf*

1 Die kurzen Ausführungen zur Historie staatlich geregelter Freizügigkeit stützen sich auf den Grundgesetz-Kommentar. Vgl. Günter Dürig, Kommentar zum Grundgesetz, Artikel 11, in: Maunz-Dürig, Kommentar zum Grundgesetz, München 1970, S. 11 1-55.

die ideellen geistesgeschichtlichen Quellen, die zu seiner Verrechtlichung führten. Diese ursprüngliche Grundvorstellung ist ganz einfach und gerade deshalb bis heute ungemein modern: Wer in der religio unterdrückt wird, soll wenigstens ungehindert die regio des Machthabers verlassen dürfen.«<sup>2</sup> Mit anderen Worten: Menschen, deren Freiheitsrechte unter gegebenen Herrschaftsbedingungen unterdrückt werden, die in Zwangslagen oder Gewissensnöte geraten, ist als letzte Option, als Ausweg das Recht einzuräumen, fortziehen zu dürfen.

Neben diesem geistesgeschichtlichen Kern ist das Freizügigkeitsrecht auch heute von praktischer Alltagsrelevanz. Um eine Familie zu gründen, eine Arbeit aufzunehmen, die Arbeitskraft zu reproduzieren, die Wohnverhältnisse zu gestalten, kurz, um den täglichen Lebensvollzug zu gewährleisten, bedarf es der Raumüberwindung. Sie ist Voraussetzung für die Inanspruchnahme nahezu aller anderen freiheitlichen Grundrechte. Daher besagt Artikel 11 des Grundgesetzes, dass alle Deutschen das Recht haben, sich im Bundesgebiet uneingeschränkt und frei, d. h. ungehindert durch die Staatsgewalt, zu bewegen. Die Tatsache, dass die Freizügigkeit in Deutschland heute ein allgemeines, staatlich verbrieftes Recht für alle ist, war weder in früherer Zeit selbstverständlich, noch ist es bis heute in vielen Ländern Realität. Wenn auch die wesentlichen Inhalte und Ursachen räumlicher Mobilität historisch weitgehend unverändert blieben, haben sich doch Merkmale, Formen und Zwecke gewandelt.

In vormoderner Zeit waren ausgewählte Gruppen mobil, Abenteurer, Entdecker, Händler, Handwerker auf Wanderschaft, Krieger, Pilger und Reisende. Die Mehrheit des Volkes war immobil und blieb im Allgemeinen ein Leben lang am selben Ort. Heute sind nahezu alle Menschen mobil, häufig bis ins hohe Alter. Radikal gewandelt haben sich die Instrumente der Mobilität. Reisende gelangen nicht mehr mit der Pferdekutsche an ihr Ziel, sondern in Scharen mit dem Flugzeug, und der Arbeitsweg wird nicht mehr zu Fuß bewältigt, sondern milliardenfach mit dem Auto und teilweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zudem haben sich die Entfernungen, die überwunden werden, und die Geschwindigkeiten, mit denen das passiert, bis ins kaum Vorstellbare gesteigert.

Wegen der universellen Bedeutung der Freizügigkeit und ihrer unvergleichlichen Entwicklung ist ihre Einschränkung in Deutschland an strenge Bedingungen geknüpft. Sie darf nur in drei Fällen eingeschränkt werden: wenn Lebensgrundlagen gefährdet sind und »der Allgemeinheit daraus besondere Lasten entstehen würden«, die Existenz von Bund oder Ländern in ihrer freiheitlich-demokratischen Verfasstheit gefährdet ist oder Katastrophen, schweren Unglücksfällen etc. vorzubeugen ist. Freizügigkeit wird also nur in Fällen inneren oder äußeren Notstandes, der elementare rechtliche und soziale Gegebenheiten des Gemeinwesens gefährdet, eingeschränkt oder verwehrt.

In der DDR waren freiheitliche Grundrechte, auch das der Freizügigkeit, ebenfalls formal verfassungsrechtlich normiert. Die Verfassung vom 7. Oktober 1974 bestimmte in Artikel 32: »Jeder Bürger der DDR hat im Rahmen der Gesetze das Recht auf Freizügigkeit innerhalb des Staatsgebietes der DDR.« Das Grundrecht blieb in zweifacher Hinsicht Absichtserklärung. Zum einen war nicht angegeben, unter welchen konkreten Bedingungen ein Gesetzesvorbehalt wirksam werden konnte. Es war möglich, wahllos durch jedes Gesetz die Freizügigkeit einzuschränken. Ein Beispiel solcher Willkür bietet die »Verordnung über das Meldewesen in der DDR – Meldeordnung – (MO)« vom 15. Juli 1965, in der es hieß: Wenn es für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit für erforderlich gehalten wird, »kann der Minister des Inneren und Chef der Deutschen Volkspolizei anordnen, daß die polizeiliche Abmeldung in bestimmte Gebiete oder die polizeiliche Anmeldung in diesen Gebieten von einer besonderen Genehmigung abhängig gemacht wird.«<sup>3</sup> Das Verfassungsrecht konnte durch die subjektive Entscheidung eines einzelnen Ministers außer Kraft gesetzt werden. Zum anderen konnten sich die Bürger niemals direkt auf die Verfassung berufen, es existierte in der DDR keine Verfassungsgerichtsbarkeit, so dass keine Voraussetzungen dafür bestanden, die Grundrechte einzuklagen.

Die Verweigerung der räumlichen Bewegungsfreiheit fand ihren extrem misanthropischen

<sup>2</sup> Ebd., S. 11 4.

<sup>3</sup> Vgl. GBI DDR II, 109 vom 2. 11.1965, § 29.

Ausdruck in der Nichtgewährung einer freien und legalen Auswanderung und in den rigiden Beschränkungen für Reisen ins westliche Ausland mittels extremer staatlicher Gewaltausübung (Mauer). Der Wille nach Freizügigkeit erwies sich als starker Antrieb für Unmut und Massenproteste. Durch Flucht, Ausreise oder Übersiedelung haben viele Menschen in der DDR versucht, sich ihr Recht auf Freizügigkeit selbst zu nehmen.

Seit 1990 sind auch die Ostdeutschen in den Genuss des Grundrechts auf Freizügigkeit gekommen. Da aber die Setzung rechtlicher Normen und ihre Gewährung und Nutzung im Alltagsverhalten der Bürger durchaus nicht zusammenfallen, heißt die zentrale Frage dieses Beitrags, wie die Ostdeutschen mit dem errungenen Recht alltäglich umgehen.<sup>4</sup> Dazu wird »Freizügigkeit« mit Hilfe von drei Formen realer räumlicher Bewegung operationalisiert<sup>5</sup>: freie Wahl des Wohnsitzes innerhalb Deutschlands oder in einem beliebigen Land (Residenzmobilität bzw. Migration); internationale Reisefreiheit (Urlaubs-, Besuchs- und Dienstreisen); alltägliche räumliche Bewegungsfreiheit (gewöhnliche regionale Mobilität innerhalb der Arbeits- und Freizeit).

### Eingeschränkte Residenzmobilität in der DDR

In demokratisch verfassten Gesellschaften bedeutet Freizügigkeit im Sinne der Wohnsitznahme, dass der Einzelne geographisch dort leben darf, wo er es wünscht. Die freie Wahl des Wohnortes erstreckt sich auf jeden Ort innerhalb der Bundesrepublik, sie schließt ein, als Deutscher aus dem Ausland nach Deutschland ziehen und einen Wohnort in einem anderen Land, das Aufnahme bietet, wählen zu dürfen. Die Wohnsitznahme ist eine persönliche, freie Entscheidung; daraus folgt, dass der Einzelne staatlich nicht gezwungen werden kann, aus bestimmten Orten und Gebieten fort- oder in festgelegte Orte und Räume zuzuziehen (individuelle Ausnahmen betreffen etwa den Schutz Minderjähriger, straffällig gewordene Personen oder Wehrpflichtige).

In der DDR gab es ein anderes Verständnis von freier Wohnortwahl. Sie unterlag strengen staatlichen Regeln und Kontrollen, und die Resi-

denzmobilität erstreckte sich im Wesentlichen auf Umzüge innerhalb der DDR. Eine »Außenwanderung« wurde in den Statistischen Jahrbüchern bis 1989 nicht ausgewiesen. Für das selbst gewählte, endgültige Verlassen des Landes in Richtung Westen kamen nach 1961 nur die Familienzusammenführung nach der KSZE-Schlussakte von Helsinki (ab 1975) und die Abschiebung oder das »Freikaufen« systemkritischer Bürger in Frage. Außerhalb dieser Möglichkeiten lag nur die lebensgefährliche Flucht. Auf Grund des Ausbaus der Grenzsicherungsanlagen wurden in den siebziger und achtziger Jahren 95 Prozent aller Fluchtversuche verhindert.<sup>6</sup>

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 in ihrer Residenzmobilität 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

4 Ein Vergleich zwischen verfassungsmäßig und gesetzlich garantierten individuellen Rechten mit den im Zuge ihrer Durchsetzung tatsächlich erreichten Ergebnissen ist ein verbreiteter sozialwissenschaftlich-methodischer Analyseansatz, insbesondere auch zur Erforschung der DDR-Realität, weil es hier in verschiedenen Lebensbereichen häufig zu Widersprüchen kam. Ein instruktives Beispiel dieser Art der Analyse hat Gisela Helwig bezüglich der rechtlich garantierten Gleichberechtigung von Männern und Frauen, vergleichend in der Bundesrepublik und der DDR, geliefert. Sie gelangt zur differenzierten Einschätzung, dass die realen Verhältnisse in der DDR nicht für eine durch die Frauen errungene Emanzipation sprachen und dennoch einen Gleichstellungsvorsprung gegenüber der Bundesrepublik bedeuteten. Vgl. Gisela Helwig: »Gleiche Rechte – doppelte Pflichten. Frauen in der DDR«, in: dies. (Hrsg.), *Rückblick auf die DDR* (Edition Deutschland Archiv), Köln 1995, S. 197–207.

5 Wir betrachten hier ausschließlich die reale Raumüberwindung und -nutzung. Mit Recht weist Bernhard Schäfers auf den zunehmenden Stellenwert virtueller Raumüberwindung hin, die es inzwischen gestattet, in Sekundenbruchteilen an fast jedem Ort der Welt zu sein. Leider ist das Verhältnis realer und virtueller Raumüberwindung bislang kaum Gegenstand von Untersuchungen, insbesondere die Computernutzung in Ostdeutschland vor und nach der »Wende« betreffend. Reduziert virtuelle Mobilität die reale Mobilität? Vgl. Bernhard Schäfers: »Recht auf Mobilität«, *Gegenwartskunde* 1/2001, S. 5–10.

6 Vgl. Dietmar Schultke: »Das Grenzregime der DDR. Innenansichten der siebziger und achtziger Jahre«, *Aus Politik und Zeitgeschichte* B 50/97, S. 43–53.

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 individuelle Wohnstandortwahl bestand nur dann, wenn in dem betreffenden Ort Arbeitskräfte gebraucht wurden bzw. der Antragsteller dort »einheiratete«. Den Hintergrund für dieses Reglement bildete die permanente Wohnungsknappheit in allen Gemeinden.

Zweitens verfolgte der Staat auf allen Ebenen das zentrale Ziel, individuelle Wohnmobilität nach volkswirtschaftlichen Erfordernissen zu steuern, um, wie es hieß, die »materiell-gegenständlichen Produktivkräfte« und das »gesellschaftliche Arbeitsvermögen« übereinstimmend und planmäßig zu entwickeln.<sup>7</sup> Manchmal kam es zur massenhaften Verlegung 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 zugewiesen erhielten, wo sie »gebraucht« wurden.<sup>8</sup>

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

Staatliche Reglementierung der Wohnungsversorgung, der permanente Wohnungsmangel und niedrige Mieten führten dazu, dass die Menschen fast während ihres gesamten Lebens in der ihnen zugewiesenen Wohnung verblieben. Entsprechend war auch die Wohnmobilität der Ostdeutschen vor 1990 weitaus geringer als die der Westdeutschen, wie Abbildung 1 belegt. Erst ab 1989, nachdem die Ostdeutschen von der neuen Freizügigkeit Gebrauch machen konnten, nahm die Mobilität rapide zu und lag 1998 bereits auf ähnlichem Niveau wie in Westdeutschland.

### Freie Wahl des Wohnortes heute

Für die Ostdeutschen erweiterten sich die Bewegungschancen nach 1989 in mehrfacher Weise. Nach der Migrationstheorie und der statistischen Erfassung von Umzügen in Deutschland

muss man drei Formen von Residenzmobilität unterscheiden: a) Umzüge innerhalb von Bundesländern (innerhalb von Gemeinden/ über Gemeindegrenzen/ über Kreisgrenzen), b) Umzüge zwischen verschiedenen Bundesländern, c) Außenmigration.

#### *Umzüge innerhalb von Bundesländern*

Der Anteil der deutschen Haushalte, die innerhalb eines Jahres ihre Wohnung wechseln, liegt in der alten Bundesrepublik seit Jahren bei etwa 4,5 Prozent.<sup>9</sup> Diese Zahl ist nur geringen zeitlichen Schwankungen unterworfen. Auf Personen umgerechnet, ziehen etwa neun Prozent der deutschen Bevölkerung jährlich um. Von allen Umzügen entfällt etwa ein Drittel auf Wohnungswechsel innerhalb von Gemeinden (die durch die amtliche Statistik nicht erfasst werden). Knapp die Hälfte aller Wohnungswechsel erfolgt über Gemeinde- und Kreisgrenzen innerhalb der einzelnen Bundesländer. Rund 17 Prozent aller Umzüge, etwa eine Million, betreffen Wohnortwechsel zwischen verschiedenen Bundesländern; ein bis zwei Prozent führen ins Ausland.<sup>10</sup> Über 80 Prozent aller mobilen Personen bleiben, wenn sie ihre Wohnung oder den Wohnort wechseln, in ihrem Bundesland.

Wohnungswechsel innerhalb des Bundeslandes sind in Ostdeutschland überwiegend engerräumige Umzüge, sie vollziehen sich in Gemeinden und kreisfreien Städten bzw. führen aus den kreisfreien Städten in die benachbarten Gemeinden. Die engerräumige Mobilität dient der Haushaltsgründung, der Anpassung von Wohnbedingungen an familiäre Erfordernisse, insbesondere betreffend die Wohnungsgröße und Wohnlage, und der Erfüllung individueller Wohnwünsche. Für die Bevölkerung in der

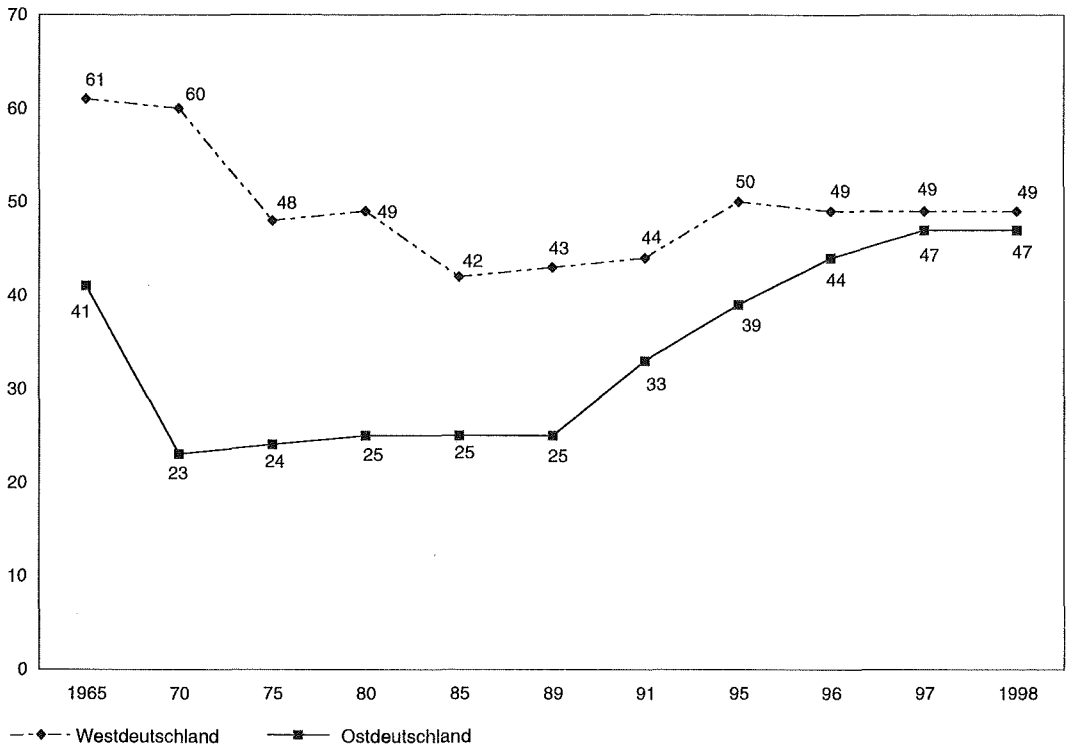
7 Vgl. Siegfried Grundmann/ Ines Schmidt, Wohnortwechsel. Volkswirtschaftliche und soziale Aspekte der Migration, Berlin (DDR) 1988, S. 19.

8 Vgl. »Verordnung über die Förderung der Bürger nach dem aktiven Wehrdienst – Förderungsverordnung –« vom 25.3.1982, GBl DDR I, 12, S. 256.

9 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) in Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und dem Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen Mannheim, Datenreport 1992. Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1992, S. 496.

10 Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 1 »Gebiet und Bevölkerung«, diverse Jahrgänge.

Abbildung 1: Wohnortwechsel in West- und Ostdeutschland über Gemeindegrenzen 1965–1998 (je 1000 Einwohner)



DDR war eine eigenverantwortliche Lebensgestaltung mittels räumlicher Mobilität eingeengt, z. B. war die Wahl eines Wohnstandortes »im Grünen« wegen der Konzentration des staatlichen Wohnungsbaus auf die Peripherie der Städte, wegen unzureichender ökonomischer Möglichkeiten für die Erschließung wenig verdichteter Räume sowie der Zuweisungspraxis des Staates nur sehr begrenzt möglich.

Daher ist es nicht überraschend, dass gerade bei dieser, seit der »Wende« neuen Form der Residenzmobilität von der Freizügigkeit in starkem Maße Gebrauch gemacht wurde. Seit 1991 verbesserten ca. zehn Millionen Neu-Bundesbürger ihre Wohnbedingungen durch Umzug innerhalb ihres Bundeslandes. Die materiell geeignete Grundlage dafür stellten der Wohnungsbau-boom der Jahre 1995 bis 1999 und die umfangreichen Sanierungen und Modernisierungen dar. Überdurchschnittlich beteiligt waren finan-

ziell Bessergestellte, insbesondere Angestellten-Haushalte. Sie machten am stärksten von der neuen Möglichkeit Gebrauch, den Wohnstandort selbständig und frei wählen zu können, und wanderten vielfach aus den Großsiedlungen in das Umland und in die aufgewerteten Altbau-gebiete der Städte.<sup>11</sup>

Die nach 1990 nachdrückliche Verbesserung der Wohnbedingungen gestattete auch die Her-

11 Vgl. u. a. Werner Rietdorf et al., Eine Zukunft für die Plattenbausiedlungen: Abschlußbericht der Forschungsbegleitung zum Bund-Länder-Förderprogramm »Städtebauliche Weiterentwicklung großer Neubaugebiete in den neuen Ländern und im Ostteil Berlins«, Bonn 1999; Wilhelm Hinrichs, Wohnsuburbanisierung am Beispiel Berlin – ein Erklärungsrahmen, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, FS III 99-401, Berlin 1999; Ralf Schmidt/ Uwe Colditz, Die Stadtregionen von Oberzentren in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen: Schwerpunkte des wirtschaftlichen Strukturwandels, Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover 1999.

**Tabelle: Wanderungssaldo nach ausgewählten Städten und Landkreisen 1999 (je 1000 Einwohner)**

Land	Städte/ Kreise mit positivem Saldo	Städte/ Kreise mit negativem Saldo
Mecklenburg-Vorpommern	Landkreis Bad Doberan +24 Landkreis Ludwigslust +11	Schwerin -20 Neubrandenburg -19
Brandenburg	Kreis Potsdam-Mittelmark +30 Kreis Oberhavel +29	Cottbus -34 Frankfurt (Oder) -23
Berlin (Ostteil)	Weißensee +52 Pankow +18	Marzahn -22 Hohenschönhausen -20
Sachsen-Anhalt	Saalekreis +28 Ohrekreis +8	Halle -22 Magdeburg -14
Sachsen	Weißeritzkreis +8 Muldentalkreis +6	Hoyerswerda -33 Niederschlesischer Oberlausitzkreis -15
Thüringen	Eisenach +10 Jena +7	Gera -10 Landkreis Altenburger Land -7

Datenbasis: Angaben der Statistischen Landesämter.

ausbildung und Befriedigung differenzierter Wohnvorstellungen und Wohnwünsche entsprechend der Lebensphase, der Haushalts- und Lebensform, den ökonomischen Möglichkeiten oder entsprechend individuellen Vorlieben. Von der Möglichkeit, innerhalb der Bundesländer den Wohnort relativ problemlos wählen zu können, profitierten überwiegend die 30- bis 44-Jährigen. Nach dem Familienmerkmal besteht diese Altersgruppe überwiegend aus Partnern, die in einer Ehe leben. Familienzyklisch befindet sich die Gruppe in der Gründungs- oder Expansionsphase, und in der Ehe sind mehrheitlich gemeinsame Kinder vorhanden. Nach Raumordnungsmerkmalen sind die Gewinner dieser Form der Residenzmobilität die Landkreise und Gemeinden im Umfeld der Großstädte. In der Tabelle sind die Landkreise und die kreisfreien Städte mit den höchsten Wanderungsgewinnen bzw. -verlusten zusammengestellt. Die ausgewiesenen, sehr hohen Bevölkerungsverluste von 34 Personen je 1000 Einwohner für Cottbus, 33 Personen für Hoyerswerda oder 23 für Frankfurt (Oder) deuten auf einen immensen Exodus hin. Für westdeutsche Städte liegen die höchsten Bevölkerungsverluste bei 15 Personen je 1000 Einwohner in Bremerhaven, bei 14,6 in München und 12,1 in Wilhelmshaven (1998).

#### *Umzüge zwischen Bundesländern*

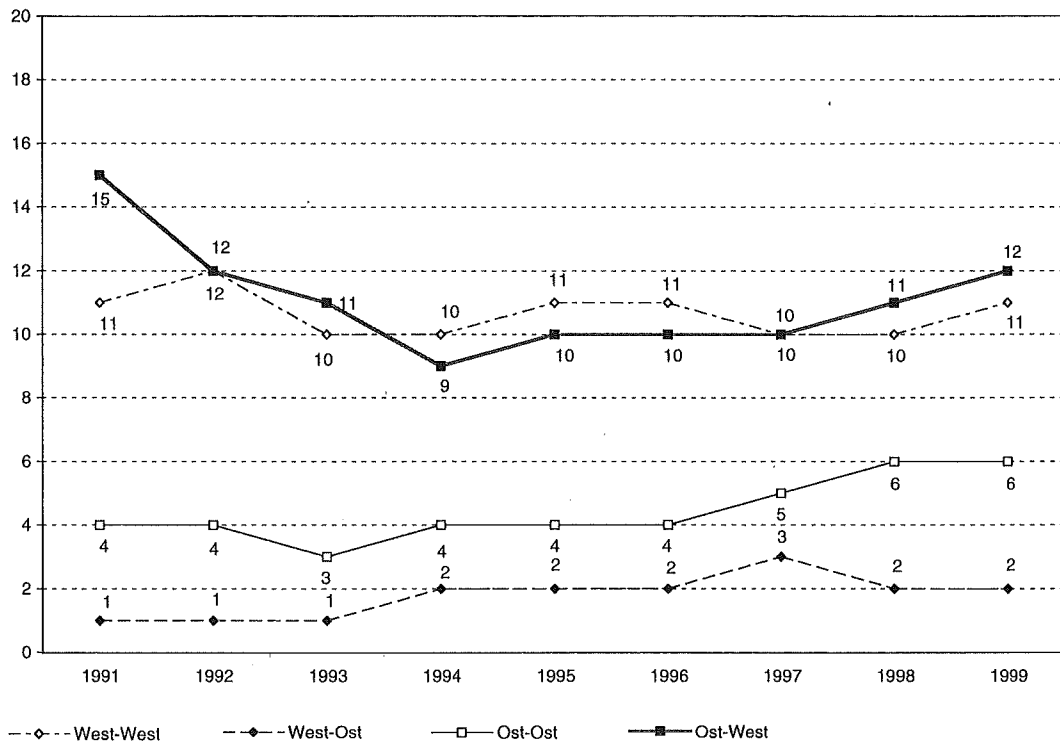
Nach ihrer räumlichen (und auch sozialen) Dimension äußern sich länderübergreifende Umzüge in vier Varianten, und zwar als West-West-Umzüge, West-Ost-Umzüge, Ost-Ost-Umzüge

bzw. Ost-West-Umzüge. Abbildung 2 zeigt den Umfang und zeitlichen Verlauf der vier Migrationsformen.

Die neue Ost-West-Umzugsoption hat das räumliche Mobilitätsverhalten der Ostdeutschen fundamental verändert. Nachdem bereits in den Jahren 1989 und 1990 rund 750 000 Menschen von Ost- nach Westdeutschland gezogen waren, verlegten von 1991 bis 1999 nochmals rund 1,7 Millionen Personen ihren Wohnsitz aus den neuen in die alten Bundesländer.<sup>12</sup> Dabei nahm der Umfang der Wanderungen, nachdem er bis 1994 zurückgegangen war, ab 1995 wieder zu und erreichte 1999 den Wert von 1992, wie aus Abbildung 2 zu ersehen ist. Die Fernumzüge sind, anders als die nahräumlichen Umzüge, vor allem arbeits- und bildungsinduziert. Sie dienen in der Ost-West-Perspektive der Wahrnehmung von Lebenschancen und der Verbesserung der sozialen Lage durch Arbeitsplatzsuche, der Aufnahme einer Lehre oder eines Studiums. Auf eine starke Berufsorientierung der Wanderungen zwischen Ost- und Westdeutschland weist der überdurchschnittliche Anteil der Erwerbstätigen an den mobilen männlichen Personen hin. Die soziale Struktur der länderübergreifend mobilen Personen unterscheidet sich ganz erheblich von der Struktur derjenigen Personen, die innerhalb der Gemeinden, Kreise und Länder ihren Wohnsitz wechseln. Von der Gruppe, die zwischen Bundesländern ihren Wohnort wechselt, sind 50 Prozent im Alter zwischen 18 und 35 Jahren. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung hingegen beträgt nur

<sup>12</sup> Wie Anm. 10.

Abbildung 2: Entwicklung der Wanderungen zwischen den Bundesländern 1991–1999 (Umzüge je 1000 deutsche Einwohner)



25 Prozent. Die Bevölkerungsverluste, die den neuen Ländern durch den extrem asymmetrischen Ost-West- bzw. West-Ost-Bevölkerungsaustausch entstehen, betreffen zu rund 80 Prozent diese Altersgruppe. Die Personen dieser Gruppe sind überwiegend ledig und verfügen bereits über eine mittlere Qualifikation (Facharbeiter, Meister, Fachschulabsolvent) oder sind bildungsoffen. Gewissermaßen im Gegenzug können die neuen Länder als Ergebnis des Bevölkerungsaustausches zwischen beiden Landesteilen auf einen »Gewinn« bei den über 60-Jährigen und bei den Verwitweten verweisen.<sup>13</sup> Abbildung 2 belegt, dass die Ostdeutschen seit 1997 verstärkt den nun auch unkomplizierteren Wohnortwechsel zwischen verschiedenen ostdeutschen Ländern nutzen. Dafür gibt es zwei Gründe. Zum einen haben sich zwischenzeitlich einige prosperierende Wirtschaftsunternehmen entwickelt (z. B. Opel-Eisenach, Jenoptik), durch die Menschen angezogen werden. Die

Tabelle zeigt, dass kreisfreie Städte, in denen große Wirtschaftsunternehmen angesiedelt sind, wie im Falle Eisenach und Jena, auch in Ostdeutschland einen positiven Wanderungssaldo erreichen. Andererseits schlägt sich in den verstärkten Umzügen zwischen den ostdeutschen Ländern auch die Intensivierung des Bevölkerungsaustausches zwischen Berlin und Brandenburg im Rahmen der Suburbanisierung und des Regierungsumzugs nieder. Die nicht völlig verschwundene West-Ost-Wohnmobilität lässt sich auf den Regierungsumzug und dessen Folgen zurückführen. Zunehmend daran beteiligt sind auch Studenten und Personen alternativer Milieus, die es in den Ostteil Berlins und in andere ostdeutsche Städte

13 Wie Anm. 10; vgl. auch Wilhelm Hlnrichs: »Länderübergreifende Wohnmobilität im vereinten Deutschland – Integration oder Differenz?«, Allgemeines Statistisches Archiv (Göttingen) 81 (1997) 4, S. 377–400.



zieht. Die Berliner Bezirke Friedrichshain und Prenzlauer Berg und verschiedene ostdeutsche Universitäten gelten immer noch oder inzwischen als »Geheimtip« unter westdeutschen 18- bis 25-Jährigen.

Fasst man die in Abbildung 2 ausgewiesenen Formen eines Wohnortwechsels zwischen den Bundesländern zu zwei Formen zusammen (West-West + West-Ost / Ost-Ost + Ost-West), dann haben 1999 13 von 1000 Personen der westdeutschen Bevölkerung ihren Wohnort in ein anderes Bundesland verlegt, von der ostdeutschen Bevölkerung waren es 18 Personen. Das große Ausmaß der Ost-West-Wohnortwechsel, die starke berufliche Motivierung dieser Wohnsitzverlagerungen und die Tatsache, dass ein Zielort nur so weit entfernt gewählt wird wie unbedingt notwendig (Thüringer, wenn sie in die alten Bundesländer ziehen, siedeln sich etwa zur Hälfte in den benachbarten Ländern Bayern und Hessen an; Mecklenburger tun dies in gleichem Umfang in Schleswig-Holstein und Niedersachsen), zeigen, dass die weiträumige Residenzmobilität nicht nur die Inanspruchnahme der gewonnenen Freizügigkeit signalisiert, dass nicht nur individuelle Freiheitsmotive wie Erlebnishunger, Neugier oder Abenteuerlust und Optionenvielfalt so viele junge Menschen von Ost nach West treiben, sondern ebenso soziale Umstände die Ursache sind. Aus der Sicht des Grundgesetzes sind diese Wanderungen ambivalent zu bewerten. Offenbar hat sich die Politik mit den Ost-West-Wanderungen junger Menschen als einem sozialen Phänomen arrangiert. Personen, die diesem Trend folgen, erhalten finanzielle Umzugshilfen. Wenn sie leerstehende Wohnungen zurücklassen, werden diese »zurückgebaut«. Die Menschen genießen gesellschaftliche Anerkennung, weil sie als mobil und flexibel gelten.

Der ursprüngliche Sinn der individuellen Freizügigkeit und auch der im Grundgesetz kodifizierten liegt darin, dass jeder Mensch das Recht haben soll, aus eigenem, freien Entschluss, unabhängig von Ursache und Zeitpunkt eine Region zu verlassen. Dies soll ihm in keiner Weise durch Maßnahmen aufgenötigt werden. Es ist zu fragen, ob es aus Sicht des historischen philosophischen Verständnisses von Freizügigkeit, auf dem das Grundgesetz basiert, und aus der grundgesetzlichen Verpflichtung zur Schaffung

»gleichwertiger Lebensbedingungen« in allen Bundesländern (Art. 72 Abs. 2 Satz 3) nicht angemessener erscheint, wirtschaftliche und politische Maßnahmen festzulegen und durchzusetzen, die es jungen Menschen in den neuen Ländern gestatten, dort zu bleiben.

Dabei stehen der hohe Wert der jahrelang ersehnten Option, »in den Westen« gehen zu können, und der heutige Wert eines Ost-West-Umzuges als alternative Lebenschance außer Zweifel. Doch die Wertvorstellung vom »freien Zug« wird möglicherweise beeinträchtigt, wenn die Inanspruchnahme der Freizügigkeit den Menschen durch Umstände und Maßnahmen wie etwa die »Umzugsprämie« der Bundesanstalt für Arbeit aufgedrängt wird.

Zum sozialen Trend der Ost-West-Wanderungen ist festzuhalten, dass sich mit der Vereinigung für einen begrenzten Teil der ostdeutschen Bevölkerung berufliche Perspektiven in den alten Ländern eröffneten und Lebenschancen erweiterten, die durch die gewonnene Freizügigkeit wahrgenommen wurden. Diese Handlungsmöglichkeit wurde bis 1999 von 13 Prozent der ostdeutschen Bevölkerung genutzt, was jedoch an individuelle Voraussetzungen gebunden war. Vorrangig erfolgreich waren Personen mit einem durchschnittlichen Bildungsniveau, einer soliden Facharbeiterausbildung und einem Alter bis 35 Jahre. Sie entsprachen der bestehenden umfangreichen Arbeitskräftenachfrage im früheren Bundesgebiet, während das »Humankapital« der Ostdeutschen im Osten kaum nachgefragt wurde. So war die Freizügigkeit in diesem Punkt zugleich Ausdruck erweiterter individueller Optionen und struktureller Zwänge.

### *Außenmigration*

Die statistisch erfassten Fortzüge Deutscher ins Ausland umfassen sowohl Personen, die dauerhaft die Bundesrepublik Deutschland verlassen, als auch jene, die nur vorübergehend (z. B. als Studierende, Entwicklungshelfer) ihren Wohnsitz im Ausland nehmen.<sup>14</sup> Die Perspektive weltweiter Freizügigkeit ist für Ostdeutsche besonders verführerisch und fremd zugleich,

14 Vgl. Bettina Sommer/ Hermann Voit: »Bevölkerungsentwicklung 1998«, *Wirtschaft und Statistik* 11/1999, S. 854.

beinhaltet sie doch die Möglichkeit, nahezu in jedes Land der Welt, das Einreise und Aufenthalt gewährt, umsiedeln zu dürfen und steht sie doch in exorbitantem Gegensatz zur früheren Abschottung. Doch die Außenmigration der Ostdeutschen ist, verglichen mit jener der Westdeutschen, noch gering. In den letzten Jahren verließen jährlich rund 14 000 deutsche Personen die neuen Bundesländer in Richtung Ausland. Davon blieben 38 Prozent in Europa, acht Prozent siedelten nach Amerika/ Australien/ Ozeanien um. Am geringsten sind die Fortzüge ins Ausland aus Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern, am höchsten fallen sie in Brandenburg, Ost-Berlin und Sachsen-Anhalt aus.<sup>15</sup> Nimmt man den westdeutschen Wert als Referenz, dann müssten, der Bevölkerungsproportion entsprechend, 24 000 Personen aus den neuen Ländern jährlich ins Ausland gehen. Diese Differenz ist auf sehr verschiedene Ursachen zurückzuführen. Ein guter Teil der Außenmigration ist mit beruflichen, einschließlich Bildungsmotiven zu erklären. Hier bestehen zwischen Westdeutschland und Übersee über viele Jahre gewachsene, klassische wirtschaftliche und soziale Beziehungen, verbunden mit guten Sprachvoraussetzungen. Die USA sind das Land mit den umfangreichsten ausländischen Direktinvestitionen (west-)deutscher Unternehmen. Entsprechend hoch ist der Anteil der westdeutschen Außenmigration nach Amerika, Australien und Ozeanien. Er beträgt fast das Dreifache des ostdeutschen Anteils, nämlich 22 Prozent.

Ein weiterer augenfälliger Ost-West-Unterschied besteht in der Wohnsitznahme von Personen in den südlichen Ländern Spanien und Italien. Diese Länder werden häufig von deutschen Pensionären und Rentnern sowie von Personen aus freien Berufen als Wohnsitz genutzt. Voraussetzung hierfür sind erhebliche materielle Ressourcen, die zwischen Ost und West recht unterschiedlich verteilt sind. Von westdeutschen Personen, die 1998 ins Ausland gingen, wählten zehn Prozent Spanien und Italien als Zielländer, von den Ostdeutschen waren es ganze vier Prozent.

Auch vorübergehend, etwa als Studenten, Entwicklungshelfer oder als Werkvertragsarbeiter, nehmen Ostdeutsche statistisch seltener Wohnsitz im Ausland als Westdeutsche. Hier wird als

Begründung vermutet, dass Tätigkeiten, die Deutsche vorübergehend ins Ausland führen, institutionell und organisatorisch überwiegend von westdeutschen Unternehmen und Organisationen initiiert und gesteuert werden. Hinter den als Fortzüge westdeutscher Personen ins Ausland ausgewiesenen Zahlen verbergen sich unter Umständen Personen, die zunächst einen Ost-West-Umzug vollzogen, um dann ins Ausland gehen zu können. Nahegelegt wird diese Erklärung dadurch, dass die Außenmigration in Westdeutschland vor dem Fall der Mauer weit geringer war als heute. Wanderten im Durchschnitt der Jahre 1987 und 1988 rund 65 000 deutsche Personen aus Westdeutschland jährlich ins Ausland aus, waren es für die Jahre 1997 und 1998 über 100 000. Eine spürbare Erhöhung, die dann in den Folgejahren anhielt, zeigte sich im Jahre 1989 nach dem Fall der Mauer. Bezüglich der Außenmigration lässt sich insgesamt feststellen, dass eine zeitlich befristete oder ständige Wohnsitznahme im Ausland in aller Regel gesicherte materielle Verhältnisse der mobilen Personen voraussetzt. Wenn entsprechende Nachweise durch die aufnehmenden Länder verlangt werden, schränkt das die Freizügigkeitsoptionen der Ostdeutschen häufig ein.

Die Residenzmobilität, die selbst bestimmte Wahl eines Wohnortes, in jeder Region und zu jedem Zeitpunkt, ist eine wesentliche Dimension des Grundrechts auf Freizügigkeit. Die Freizügigkeit betrifft darüber hinaus den freigeählten, nicht zweckgebundenen, vorübergehenden Aufenthalt in einem beliebigen Ort und Land oder einer beliebigen Region. Im Folgenden wird daher auf einen für die Ostdeutschen nach der »Wende« besonders relevanten Aspekt der Freizügigkeit, die Reisefreiheit, eingegangen.

### **Weltweite Reisefreiheit**

Neben dem Auswanderungsverbot fand die massive Beschneidung der Freizügigkeit in der DDR ihren radikalsten Ausdruck in den rigiden Beschränkungen für Reisen ins westliche Ausland. Alle Reisen in nichtsozialistische Staaten wurden vom Staat lückenlos kontrolliert. Nach

<sup>15</sup> Wie Anm. 10.

dem Mauerbau hatte nur ein kleiner Kreis von Personen die Möglichkeit, die westliche DDR-Grenze vorübergehend, zum Zweck einer Besuchs- oder Erholungsreise, legal zu überschreiten. Im Wesentlichen beschränkte sich dieser Personenkreis auf Rentner und wenige Reisekader. In Einzelfällen wurden für Personen unterhalb des Rentenalters Besuchsreisen bei wichtigen Familienangelegenheiten zugelassen. Jede dieser Reisen wurde als Einzelfall behandelt und staatlich entschieden.

Urlaubsreisen in westliche Länder waren der breiten Bevölkerung nicht gestattet. Von den sechs Millionen Urlaubsreisen der DDR-Bürger führten 1986 nur rd. 900 000 bzw. 15 Prozent ins Ausland. Für die Organisation und Vermittlung von Auslandsreisen waren das Staatliche Reisebüro oder das FDJ-Reisebüro »Jugendtourist« zuständig. Sie vermittelten 90 Prozent dieser Reisen. Für internationale Urlaubsreisen standen sechs Staaten ohne Einschränkungen zur Auswahl: Bulgarien, die ČSSR, Polen, Rumänien, Ungarn und die Sowjetunion. Bei Staatsloyalität erweiterte sich die Palette um vier Staaten: Jugoslawien, Kuba, Mongolei und Vietnam. Neben staatskonformem Verhalten war wegen der hohen Preise auch ein überdurchschnittliches finanzielles Polster eine wichtige Voraussetzung für Ferienreisen in die letztgenannten Länder.

Ferien- und Erholungsreisen ins Ausland waren insgesamt mit vielen Unwägbarkeiten verbunden. In der Regel blieben die Angebote hinter der Nachfrage zurück. Eine Reise war langfristig zu planen; Urlaubsland und -ort mussten nach den vorhandenen Angeboten gewählt und Visa beantragt werden (außer für die ČSSR und zeitweilig Polen); die Teilnehmer mussten sich im Ausland gruppenkonform verhalten.

Um diese bürokratischen Hürden zu umgehen, wichen viele DDR-Bürger auf Individualreisen aus.<sup>16</sup> In jedem Sommer setzte sich ein Trabi-Treck von Campern zum Plattensee, in die Region des Donauknies oder zur bulgarischen Schwarzmeerküste in Bewegung. Nach Bulgarien dauerten Hin- und Rückfahrt jeweils anstrengende drei bis vier Tage. Umfangreiche Vorbereitungen und Berechnungen für den Geldumtausch in den Transit- und Zielländern, Vorsorgeaktivitäten für Verpflegung und Sicherung des Benzins sowie Handlungsstrategien für

unvorhergesehene Ereignisse wie z. B. technische Pannen mussten getroffen werden. All das wurde in Kauf genommen, weil man auf diese Weise nicht selten westdeutsche Verwandte und Freunde wiedersehen und mit ihnen den Urlaub verbringen konnte.

Nach 1989/90 bot sich den Menschen in den neuen Bundesländern ein zuvor nicht gekanntes, schier grenzenloses Reiseangebot. Reiseveranstalter locken täglich mit Massentourismus und »Events«, mit »Wellness-«, Natur- und Erlebnisreisen, Abenteuertrips oder Bildungsreisen. Räumlich ist alles möglich, von der Antarktis bis in die Sahara, auch die Neu-Bundesbürger können nun mit Last-Minute-Angeboten gleichsam in jeden Winkel der Erde fliegen.

Wie bei den Westdeutschen bleibt aber auch für die Ostdeutschen das beliebteste Urlaubsziel Deutschland, die deutsche Ostsee- und Nordseeküste sowie Bayern. Ins Ausland führen die Urlaubsreisen von Ostdeutschen inzwischen ebenfalls wie die von Westdeutschen am häufigsten nach Spanien, Italien und Österreich. Besonderheiten der ostdeutschen Bürger beim Reiseverhalten sind noch in dreifacher Hinsicht festzustellen.<sup>17</sup> Zum Ersten werden preiswerte Pauschalreisen etwa nach Mallorca oder Tunesien bevorzugt, Reisen in die USA und die Karibik werden kaum gebucht. Zweitens werden zunehmend klassische Urlaubsländer wie Tschechien oder Ungarn wiederentdeckt. Drittens wählen Ostdeutsche häufiger einen kürzeren Aufenthalt (durchschnittliche Dauer europäischer Auslandsurlaubsreisen: Westdeutsche 16 Tage, Ostdeutsche 13 Tage).

### Alltägliche räumliche Bewegungsfreiheit

Mit diesem Begriff werden jene räumlichen Mobilitätsvorgänge bezeichnet, die dem täglichen Lebensvollzug dienen und zum Ausgangspunkt, in der Regel die Wohnung, eher kurzfris-

16 Auf den hohen Stellenwert von Individualreisen in der DDR wird im »Sozialreport 90« hingewiesen: 1988 vermittelten der FDGB und die Betriebe über fünf Millionen Urlaubsreisen, das Reisebüro der DDR 2,7 Millionen, »Jugendtourist« 1,6 Millionen; rund drei Millionen Reisen wurden privat organisiert. Vgl. Gunnar Winkler (Hrsg.), Sozialreport 90, Berlin 1990, S. 250.

17 Vgl. »9. Gesamtdeutsche Tourismusanalyse«, Freizeit aktuell Nr. 145, 15. Februar 1999 (www.bat.de vom 15. 12. 2000).

tig zurückführen. Sie sind also weder mit einem Wohnsitzwechsel noch mit einer langfristigen Abwesenheit von der Wohnung verbunden. Damit umfasst diese Mobilität z. B. die Bewältigung des Arbeitsweges, einschließlich Dienstreisen, tägliche räumliche Bewegungen innerhalb der Freizeit oder die Wochenendmobilität. In modernen Wohlfahrtsgesellschaften werden diese Mobilitätsvorgänge am häufigsten mithilfe eines privaten Personenkraftwagens realisiert.

Betrachtet man alle Verkehrsleistungen, die jährlich in Deutschland erbracht werden (Personenkilometer), entfallen 79 Prozent auf ein privates Kraftfahrzeug.<sup>18</sup> Eine Abkehr von dieser Gewohnheit ist nicht in Sicht. 63 Prozent aller Erwerbstätigen benutzen für den täglichen Arbeitsweg das eigene Fahrzeug.<sup>19</sup> Immer längere Arbeitswege sowie steigende Pendlerzahlen erhöhen die Attraktivität des eigenen Automobils weiter.<sup>20</sup> Der Siegeszug des Autos als Symbol von Mobilität in modernen individualisierten Gesellschaften ist ungebrochen, weshalb seine differenzierte Verbreitung als wichtigster Ressourcen-Indikator für zirkuläre Mobilitätsoptionen gilt.

Zum Ende der DDR, 1988, verfügten von 1000 Personen 224 über einen eigenen Pkw.<sup>21</sup> In der alten Bundesrepublik waren es zu diesem Zeitpunkt 469 Personen je 1000.<sup>22</sup> Die negativen Folgen aus einem immer höheren Kraftwagenbestand, etwa für die Gesundheit und die individuelle Sicherheit, die sozialen Beziehungen, den Energieverbrauch und die Umweltqualität, müssen hier unberücksichtigt bleiben. Im »automobilen Rausch« verdrängen die Menschen die unangenehmen Seiten, aber es ist absehbar, dass wir einer Grenze entgegengehen, an der die individuelle Freiheit, ausgedrückt durch das Automobil, immer stärker zur Unfreiheit wird.<sup>23</sup> In der DDR führte die niedrigere Bestandsdichte an Pkw wegen des beträchtlichen technischen Rückstands der Fahrzeuge keineswegs zu geringeren negativen Umweltfolgen. Vielmehr waren geringer Fahrzeugbestand, defizitäre Mobilitätsoptionen und drastische Umweltbelastungen festzustellen. Der im Vergleich zu fortgeschrittenen westlichen Ländern kärgliche Bestand an privaten Pkw und deren technischer Substandard gingen auf sehr verschiedene Ursachen zurück. Zum einen war der private Besitz

eines Kraftwagens nur bedingt notwendig. Jeder, der es wünschte, bekam einen Arbeitsplatz am Wohnort. Ein grenzüberschreitender Freizeit- und Urlauberverkehr war wenig entwickelt und nur in östlicher Richtung möglich. Einem staatlich hoch subventionierten Preis von 20 DDR-Pfennig für eine Fahrt mit der Straßenbahn standen in Westdeutschland 2,50 DM gegenüber. Zum anderen verhinderten die ökonomische und die materiell-technische Mangelsituation die Herstellung einer ausreichenden Anzahl von Pkw auf international fortgeschrittenem Niveau. Die allgemeine Mangelsituation führte ferner dazu, dass Besitz und Nutzung eines privaten Kraftfahrzeugs nicht – wie in modernen Gesellschaften selbstverständlich – der Aufwertung des Humankapitals, der Bewältigung langer Arbeitswege oder der Befriedigung von Freizeitbedürfnissen dienten, sondern in bemerkenswertem Umfang zur Beschaffung von Gütern und zur Durchführung von Transporten eingesetzt wurden.

Mit der Einführung marktwirtschaftlicher Verhältnisse und der Beseitigung des quantitativen und qualitativen Angebotsmangels erhielt der private Pkw eine neue Funktion. Er diente nun der Nutzung beruflicher Chancen, der Erweiterung individueller Spielräume und der Bewältigung der Reise- und Alltagsmobilität. Daher vollzog sich die Ressourcenaneignung auf diesem Feld für ostdeutsche Haushalte in einem beispiellosen Tempo.

Die materiell und finanziell geeignete Grundlage dafür stellte der jahrzehntelange Altautostau in Westdeutschland dar. Eine fast vollständige Substitution der Ausstattung ging Anfang der neunziger Jahre vor sich: Man wechselte vom »Trabant« und »Wartburg« zum abgelegten »Golf«, »Astra« oder »3er BMW«. Auch jene

18 Vgl. GLOBUS Infografik GmbH, Schaubild Gc-6218 vom 27. 3. 2000.

19 Vgl. GLOBUS Infografik GmbH, Schaubild Ga-6033 vom 27. 12. 1999.

20 Vgl. L. Hübl/ J. Schaffner: »Wohnen und Arbeiten rücken weiter auseinander«, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14. 1. 2000.

21 Vgl. Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, Statistisches Jahrbuch der DDR 1989, Berlin, S. 53.

22 Vgl. Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1993 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, S. 345.

23 Vgl. B. Schäfers (Anm. 5), S. 7.

Ostdeutschen, die noch kein Auto besaßen, nutzten die günstigen Second-hand-Angebote. Mit dem »neuen« alten Automobil war auch ein realer Schub an Freizügigkeit verbunden. Es gab kaum regionale Grenzen, mit ihm ließen sich größere Distanzen müheloser überwinden, und zu alledem war es immer noch schneller und komfortabler als der »Trabant« und selbst der »Lada«. 1998 verfügten bereits 480 Personen je 1000 der ostdeutschen Bevölkerung über einen Pkw, nur noch geringfügig weniger als in den alten Bundesländern, wo die Zahl 510 Personen betrug.

Eine ähnlich hohe Ausstattung und ein ähnlicher Umgang mit dem Auto wie in Westdeutschland gilt nunmehr in Ostdeutschland als Selbstverständlichkeit. Die gewöhnliche Alltagsmobilität erfolgt allerdings nicht ausschließlich mit dem privaten Pkw, sondern auch mithilfe der öffentlichen Verkehrssysteme. Hier waren die Bürger in der DDR eher bevorteilt. Der DDR-Staat hatte den öffentlichen Personennahverkehr gegenüber dem Individualverkehr protegiert und subventioniert. Zu jedem Ort existierte eine öffentliche Bahn- oder Busverbindung. Viele Verbindungen in ländlichen, weniger besiedelten Regionen wurden nach der »Wende« wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt. Gleichzeitig haben sich die Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten in diesen verlassen Gebieten verschlechtert. Für jene Gruppen, die nicht über ein Auto verfügen, etwa Haushalte mit einem Nettoeinkommen von weniger als 2200 DM, Arbeitslose und ältere Menschen, insbesondere allein lebende ältere Frauen, stehen heute geringere Mobilitätsangebote offen. Für sie hat sich die alltägliche Bewegungsfreiheit in manchen Regionen eingeschränkt.

Parallel zu den insgesamt erheblich erweiterten Optionen räumlicher Bewegungsfreiheit und Freizügigkeit verstärkten sich aber auch die Zwänge zur räumlichen Mobilität mithilfe des eigenen Pkw. Eine Berufstätigkeit lässt sich heute ohne ein privates Automobil vielfach nicht mehr ausüben. Der durchschnittliche tägliche Arbeitsweg hat sich seit 1987 weiter verlängert.<sup>24</sup> Die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsleistungen ist zudem für die Haushalte mitunter kostspieliger als der eigene Personenkraftwagen und in manchen ländlichen Regionen gar nicht mehr möglich.

Es ist festzuhalten, dass sich für die meisten ostdeutschen Haushalte die Voraussetzungen alltäglicher Mobilität und auch die reale Mobilität durch individuelle Automobilisierung enorm verbessert haben. Zusammen mit dem höheren Einkommen und der Freiheit, nach Mallorca oder in die Dominikanische Republik reisen zu können, erwies sich das »West-Auto« in den ersten Jahren als eines der anschaulichsten und überzeugendsten Symbole für die Überlegenheit der Marktwirtschaft im Alltagsleben der Menschen. In dem Maße, wie das Auto zur selbstverständlichen und häufig notwendigen Ausstattung wurde, war es zunehmend weniger geeignet, individuelle Freiheitsräume zu erweitern oder neue zu erschließen (was nicht für jene Minderheitenmilieus gilt, in denen das Auto vorrangig als Mittel der Stilisierung und Distinktion fungiert). Damit wurden die norm- und nutzungsorientierten Komponenten des Handelns auf diesem Gebiet bedeutsamer.

### Zusammenfassung

Die Analyse verschiedener Aspekte von Freizügigkeit zeigt, dass Raumüberwindung und Raumnutzung von Individuen und Haushalten in Ostdeutschland während der Transformation sehr viel weniger als in der DDR strukturell eingengt waren. Für alle Mobilitätsformen haben sich die Optionen vervielfacht und die materiell-technischen Voraussetzungen erweitert und verbessert, wodurch die Ostdeutschen ihre Mobilität auch tatsächlich enorm erhöhten.

Individuelle und haushaltsinterne Ressourcen und Restriktionen, die die Nutzung der gewonnenen Freizügigkeit letztlich bestimmen, sind jedoch sozialstrukturell sehr unterschiedlich verteilt, so dass die sozialen Gruppen am Wohlfahrtsgewinn, mit dem eine höhere räumliche Mobilität überwiegend einhergeht, unterschiedlich partizipieren konnten. Als Merkmale, die die Inanspruchnahme der neuen regionalen Mobilitätsoptionen am stärksten beeinflussen, erwiesen sich insbesondere das Alter, die Haushalts- und Lebensform sowie die finanzielle Ausstattung der Haushalte. Danach können vorrangig jüngere, qualifizierte Gruppen über Mo-

<sup>24</sup> Vgl. L. Hübl/ J. Schaffner (Anm. 20).

bilität ihre Lebensqualität verbessern, was überwiegend durch Arbeitsplatzsuche in Westdeutschland geschah. Gruppen im mittleren Lebensalter, häufig im Partner-Haushalt lebend, konnten vielfach über eine engerräumige Residenzmobilität ihre Wohnverhältnisse aufwerten. Diese Gruppen profitierten auch am stärksten von den neuen Möglichkeiten der Reise- und Alltagsmobilität.

Am ehesten eingeschränkt war die neue Freizügigkeit bei Älteren, Alleinlebenden, Alleinerziehenden und Erwerbslosen, mithin für Haushalte, die häufig nur ein unterdurchschnittliches Einkommen realisieren, bzw. für die bekannten unterprivilegierten Gruppen. Besonders benachteiligt sind diese Gruppen gegenüber den vorgenannten, wenn sie zudem in verlassenen Regionen Ostdeutschlands leben.

Wohl am stärksten als Lebensqualitätsgewinn wurde die Freizügigkeit durch die Inanspruchnahme der unübersehbaren internationalen Reismöglichkeiten durch alle sozialen Gruppen empfunden. Dabei ergibt sich die intensive Wirkung aus einem Vergleich mit den in der DDR extrem beschränkten Möglichkeiten auf diesem Gebiet.

Überwiegend war das höhere Maß an eigenverantwortlicher Mobilität individuell gewollt und erwünscht, gleichwohl verzeichnen wir auch Fälle, in denen die eingetretene Wirklichkeit mit der erwünschten nicht identisch ist. Bisweilen überwog bei der Residenzmobilität der strukturelle Zwang gegenüber dem individuellen Wunsch (ein großer Teil der Ost-West-Umzüge). Die Mobilität war in allen ihren Formen während des Verlaufs der Transformation mit ständig zunehmenden finanziellen Aufwendungen verbunden, die die Qualität von räumlicher Mobilität stärker ins Blickfeld rückten; diese fällt in der Ost-West-Perspektive noch ungleich aus.

Alles in allem überwogen die Chancen, die für Ostdeutsche mit der neuen Freizügigkeit verbunden waren, die Risiken bei weitem. Für die künftige Entwicklung erscheint ein Szenarium wahrscheinlich, wonach der gesellschaftliche Wandel insgesamt mit einer noch höheren regionalen Beweglichkeit der Ost- und Westdeutschen verbunden sein wird. Damit verstärkt sich der Zwang, auch die unerwünschten Wirkungen fast grenzenloser Mobilität genauer zur Kenntnis nehmen zu müssen.

## Eine »schonungslos offene« Information

Der wirtschaftliche Leistungsvergleich der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik der DDR im Vorfeld des Honecker-Besuchs in Bonn 1987

Siegfried Kupper, Nürnberg

### I

Im geteilten Deutschland waren sowohl in Bonn als auch in Ost-Berlin wirtschaftliche System- und Leistungsvergleiche gefragt. Die Bundesregierung konnte durch die publizistische Präsentation der großen ökonomischen Fortschritte ihr erfolgreiches Wirken und die Überlegenheit des Gesamtsystems glaubhaft propagieren. Die SED-Führung ließ bis 1961 wirtschaftliche Leistungsvergleiche in der Hoffnung veröffentlichen, diese würden gleichfalls die eigene Herrschaft und das Gesellschaftssystem legitimieren. Aber wegen des für jedermann sichtbaren Scheiterns ökonomischer Einhol- und Überholversuche und des immer deutlicheren wirt-

schaftlichen Zurückbleibens gegenüber der Bundesrepublik und den anderen westlichen Industrieländern hatten diese Veröffentlichungen nicht die erhoffte Wirkung, weshalb solche Vergleiche nach 1961 seltener publiziert wurden. In den Propagandaschriften vertrat die SED weiterhin die Auffassung, die eigene Wirtschaftsordnung sei der kapitalistischen überlegen, und begründete diese Ansicht mit Hinweisen auf die größere soziale Sicherheit, die sozialen Leistungen des Staates, die (vermeintliche) Krisenfreiheit der sozialistischen Planwirtschaft und schönfärberischen Wachstumsdaten.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> So z. B. Uwe Möller u. a., *Wirtschaftssysteme im Wettstreit. Planwirtschaft kontra Profitwirtschaft*, hrsg. v.d. Parteihochschule »Karl Marx«, Berlin (Ost) 1989, 174 S.