

Hinrichs, Wilhelm

Book Part — Digitized Version

Die Ostdeutschen in Bewegung: Formen und Ausmaß regionaler Mobilität in den neuen Ländern.

Suggested Citation: Hinrichs, Wilhelm (2001) : Die Ostdeutschen in Bewegung: Formen und Ausmaß regionaler Mobilität in den neuen Ländern., In: Hinrichs, Wilhelm Priller, Eckhard (Ed.): Handeln im Wandel. Akteurskonstellationen in der Transformation, ISBN 3-89404-213-3, GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften, Köln, pp. 251-281,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-197795>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/67088>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die Ostdeutschen in Bewegung

Formen und Ausmaß regionaler Mobilität in den neuen Ländern

Wilhelm Hinrichs

Einleitung

Läßt man die politik- und sozialwissenschaftlichen Bilanzen und Bewertungen des ostdeutschen Systemwechsels Revue passieren, dann fällt auf, daß besonders drei Seiten der Lebensverhältnisse im Mittelpunkt der Forschung stehen: die materiellen Lebensbedingungen, der Institutionentransfer und die demokratischen Einflußmöglichkeiten der Bürger, alle Erscheinungen in ihrer realen Ausprägung und subjektiven Wahrnehmung. Eine umfassende und intensive Überprüfung der bisherigen Entwicklung der Lebensverhältnisse aus diesen Perspektiven erfolgt vollkommen zu Recht. Immerhin waren die gegenüber westlichen Ländern defizitären Lebensbedingungen und die undemokratisch verfaßte DDR-Gesellschaft entscheidende Ausgangspunkte für ihren Zusammenbruch. Das gilt sicherlich in gleichem Umfang auch für die anderen ehemals sozialistischen Länder (Berger et al. 1993).

Die Ergebnisse der Bewertung fallen für Ostdeutschland recht unterschiedlich aus. Im Bereich der materiellen Lebensbedingungen, insbesondere beim Einkommen und Konsum, werden alles in allem Wachstum und höhere Zufriedenheit registriert. Weniger Zustimmung erfahren die Institutionen, speziell die Möglichkeiten demokratischer Teilnahme und Mitgestaltung sowie die Sicherung des Sozialstaatsprinzips.

Neben diesen Dimensionen, den materiellen Lebensbedingungen und den Möglichkeiten demokratischer Teilhabe und Mitgestaltung, gehört zweifellos die Gewährleistung der individuellen Grundrechte in eine vollständige Bilanz. Die Realisierung der elementaren Menschenrechte ist ein unverzichtbares „Attribut einer lebenswerten Gesellschaft“ (Bulmahn 1999). Eines der unveräußerlichen Menschenrechte, bei dessen Nutzung Bürger in den ehemals sozialistischen Ländern massiv benachteiligt waren, ist das Recht auf persönliche Freizügigkeit, das Recht, sich regional frei zu bewegen. Wegen der überragenden Bedeutung des Prinzips der Freizügigkeit für die Lebensqualität wurde es an prominenter Stelle in den Grundrechtekatalog aufgenommen. Nicht umsonst gilt

die drastische Einschränkung der Freizügigkeit durch Freiheitsstrafe bei schwerwiegenden Normverletzungen als härteste praktizierte Sanktion.

Dennoch ist die Untersuchung der in der DDR vorenthaltenen und in der Transformation verwirklichten individuellen Freizügigkeit eine bislang kaum beachtete und fast vergessene Analysedimension, obwohl sich die Nichtgewährung des Rechts auf Freizügigkeit als ein starker Antrieb für Unmut und Massenproteste in der DDR erwies. Durch Flucht, Ausreise oder Übersiedlung haben sich die Menschen in der DDR das Recht auf Freizügigkeit dann selbst genommen (Hinrichs 2001).

Die Freizügigkeit bzw. die Bewegungsfreiheit als überliefertes, elementares Menschenrecht läßt sich grob als Freiheit definieren, Gebiete, Orte und regionale Räume ungehindert aufsuchen und wechseln zu dürfen. Aus der Sicht geographischer Mobilitätstheorie können dabei im wesentlichen zwei Aspekte unterschieden werden:

- (a) das Recht auf freie und ungehinderte, ständige Mobilität von Personen zwischen ihrem Wohnsitz und anderen Orten bzw. Gebieten (zirkuläre Mobilität);
- (b) die Freiheit, den Wohnstandort innerhalb eines Staatsgebietes räumlich dort zu wählen, wo es beliebt. Eingeschlossen darin ist das Recht, das Staatsgebiet aufgrund eigener Entscheidung verlassen zu dürfen (residenzielle Mobilität).

Die massive Beschneidung der Freizügigkeit in der DDR fand ihren sichtbarsten und spektakulärsten Ausdruck in der Nichtgewährung einer freien und legalen Auswanderung und in den rigiden Beschränkungen für Reisen ins westliche Ausland mittels extremer staatlicher Gewaltausübung (Mauer). Daher verwundert es nicht, daß wohl jeder im Zusammenhang mit der ostdeutschen Transformation und den gewonnenen Freiheitsrechten zunächst an diese frühere ungeheure Rechtsbeschränkung denkt. Die gesamte regionale Mobilität der DDR-Bürger in „nichtsozialistische Staaten“ wurde vom Staat lückenlos und perfekt kontrolliert. Nach dem Mauerbau 1961 hatte nur ein kleiner Kreis von Personen die Option, die DDR-Grenze in Richtung Westen legal zu überschreiten. Im wesentlichen beschränkte sich der Personenkreis auf Menschen, die Anspruch auf eine Familienzusammenführung nach der KSZE-Schlußakte von Helsinki (Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa 1975) hatten, auf systemkritische Personen, die abgeschoben bzw. freigekauft wurden, auf Rentner und Reisekader. Jede Mobilität dieser Art wurde als Einzelfall staatlich entschieden. Aber auch unterhalb dieses Limits war regionale Mobilität in der DDR erheblich kontingiert, teils aus Staatszielgründen, teils aus Mangel an ökonomischen Möglichkeiten. Die Verfassung der DDR vom 7. Oktober 1974 be-

stimmte im 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 waren mit dieser Formulierung die Gesetze der DDR mit ihren speziellen gesellschaftspolitischen Zielen über das elementare Menschenrecht auf Freizügigkeit in der Verfassung gestellt. Damit konnte das verfassungsmäßig verbrieftete Recht auf zirkuläre und residentielle Bewegungsfreiheit jederzeit durch Gesetze und Verordnungen eingeschränkt oder aufgehoben werden. Zum zweiten existierte in der DDR kein Verfassungsgericht, so daß Verfassungsrechte nicht einklagbar waren.

Das Grundgesetz der Bundesrepublik sieht in Artikel 11 zwar auch die Möglichkeit einer gesetzlichen Beschränkung der Freizügigkeit vor, aber sie ist an konkret festgelegte Bedingungen geknüpft. So heißt es dort, individuelle Freizügigkeit dürfe gesetzlich „nur für die Fälle eingeschränkt werden, in denen eine ausreichende Lebensgrundlage nicht vorhanden ist und der Allgemeinheit daraus besondere Lasten entstehen würden oder in denen es zur Abwehr einer drohenden Gefahr für den Bestand oder die freiheitliche demokratische Grundordnung des Bundes oder eines Landes, zur Bekämpfung von Seuchengefahr, Naturkatastrophen oder besonderen, schweren Unglücksfällen, zum Schutz der Jugend vor Verwahrlosung oder um strafbaren Handlungen vorzubeugen, erforderlich ist.“ Anders als in der DDR ist damit das Grundrecht auf individuelle Freizügigkeit über die nationalstaatliche Gesetzgebung gestellt und kann von dem einzelnen Bürger beim Verfassungsgericht geltend gemacht werden.

Da die Schaffung rechtlicher Normen einerseits, ihre Einhaltung und Durchsetzung im Alltagsverhalten der Bürger andererseits durchaus nicht zusammenfallen, richtet sich die zentrale Frage dieses Beitrags darauf, wie die Ostdeutschen das errungene Recht auf Freizügigkeit alltäglich nutzen. Dazu werden in einem ersten Abschnitt zunächst Veränderungen in den objektiven Voraussetzungen (Ressourcen und Restriktionen) und in den subjektiven Spielräumen für zirkuläre Mobilität innerhalb des ersten Jahrzehnts der Transformation in Ostdeutschland untersucht. Dabei interessiert besonders, ob Gruppen existieren, die wegen objektiver Voraussetzungen in höherem Maße in den Genuß größerer zirkulärer Bewegungsfreiheit gelangen, und ob es andererseits Gruppen gibt, die auf Barrieren stoßen und in geringerem Maße von der gewonnenen Freizügigkeit Gebrauch machen können.

Von der subventionierten staatlichen Verkehrsmobilität zur Individualbeweglichkeit

Mit dem Begriff „zirkuläre Mobilität“ werden jene regionalen Mobilitätsvorgänge bezeichnet, die zum Ausgangspunkt, in der Regel die Wohnung, zurückführen, also alle räumlichen Bewegungen, die nicht mit einem Wohnungswechsel verbunden sind. Damit umfaßt diese Form der Mobilität z.B. die Bewältigung des Arbeitsweges, räumliche Bewegungen in der Freizeit, Wochenend- und Urlaubsreisen u.ä. In modernen Industriegesellschaften werden diese Mobilitätsvorgänge am häufigsten mit Hilfe eines privaten Pkw realisiert, weshalb seine Verbreitung als wichtiger Ressourcen-Indikator für zirkuläre Mobilitätsoptionen benutzt wird.

Betrachtet man alle Verkehrsleistungen, die jährlich durchschnittlich erbracht werden (Personenkilometer), dann entfallen in Deutschland 79 Prozent auf ein privates Kraftfahrzeug (GLOBUS Infografik Gc-6218 vom 27.3.2000). Eine Abkehr von dieser Gewohnheit ist nicht in Sicht. Die meisten mit einem privaten Personenkraftwagen gefahrenen Kilometer in der Bundesrepublik sind „Arbeits“- bzw. „Dienstkilometer“. 63 Prozent aller Erwerbstätigen benutzen für den täglichen Arbeitsweg das eigene Fahrzeug (GLOBUS Infografik Ga 6033 vom 27.12.1999). Und immer längere Arbeitswege sowie steigende Pendlerzahlen in Deutschland (Hübl/Schaffner 2000) erhöhen die Attraktivität des eigenen Automobils weiter.

Zum Ende der DDR, 1988, verfügten 224 Personen je 1.000 der Bevölkerung über einen eigenen Pkw (55 Prozent der Haushalte) (Staatliche Zentralverwaltung für Statistik 1989, S. 53). In der alten Bundesrepublik waren es zu diesem Zeitpunkt 469 Personen je 1.000 der Bevölkerung bzw. 61 Prozent der Haushalte (Statistisches Bundesamt 1993, S. 345). Der Bestand an privaten Autos war damit in der alten Bundesrepublik, bezogen auf Personen, mehr als doppelt so hoch wie in der DDR. Zwar erwachsen aus einem hohen Kraftwagenbestand im Verhältnis zur Zahl der privaten Haushalte, zur Bevölkerung oder zur Fläche auch negative Folgen, etwa unter dem Gesichtspunkt von Energieverbrauch und Umweltverträglichkeit, jedoch muß dieser Konflikt hier unberücksichtigt bleiben. Zudem führte die niedrigere Bestandsdichte an Personenkraftwagen in der DDR wegen des beträchtlichen technischen Rückstands der Fahrzeuge keineswegs zu geringeren negativen Umweltfolgen. Vielmehr gingen geringer Fahrzeugbestand, defizitäre Mobilitätsoptionen und drastische Umweltbelastungen Hand in Hand.

Der im Vergleich zu fortgeschrittenen westlichen Industrienationen kärgliche Bestand an privaten Pkw und deren technischer Substandard gehen auf sehr verschiedene Gründe zurück. Zum einen war der private Besitz eines Kraftwa-

gens nur bedingt notwendig. Jeder, der es wünschte, bekam einen Arbeitsplatz am Wohnort. Ein grenzüberschreitender Freizeit- und Urlaubsverkehr 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 Deutsche Mark gegenüber. Zum anderen verhinderten die ökonomische und die materiell-technische Mangelsituation die Herstellung einer ausreichenden Zahl von Pkw auf international fortgeschrittenem Niveau. Die allgemeine Mangelsituation in der DDR-Gesellschaft 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 diente. Das Auto wurde in einem bemerkenswerten Umfang zur Beschaffung von Gütern und zur Durchführung von Transporten eingesetzt. Als Indikator hierfür ist die Zahl der in der DDR stark verbreiteten kleinen, zweirädrigen Kraftfahrzeuganhänger anzuführen, mit denen Material- und Gütertransporte der Haushalte durchgeführt wurden. 1990 waren 40 Prozent der DDR-Haushalte, die über einen Pkw verfügten, auch mit einem solchen Anhänger ausgestattet (Statistisches Bundesamt 1999a, S. 304). Haushalte, die keinen Lastenanhänger besaßen, liehen sich diesen bei Bedarf von Verwandten und Bekannten. Dazu war fast jeder private Personenkraftwagen mit einer sogenannten „Anhängierzugvorrichtung“ versehen. Bis 1998 hat sich der Bestand an Anhängern in den neuen Ländern um mehr als die Hälfte reduziert, und die „Anhängierzugvorrichtung“ ist nahezu vollständig aus dem Straßenbild verschwunden.

Mit der Einführung marktwirtschaftlicher Verhältnisse und der Beseitigung des quantitativen und qualitativen Angebotsmangels erhielt der private Pkw eine neue Funktion, er diente nun der Erweiterung individueller Spielräume für zirkuläre Mobilität, um berufliche Chancen wahrnehmen und Gewinne an Lebensqualität erreichen zu können. Daher vollzog sich die Ressourcenaneignung auf diesem Feld für ostdeutsche Haushalte fast zwangsläufig 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: Man wechselte vom „Trabant“ und „Wartburg“ zum abgelegten „Golf“, „Astra“ oder „3er BMW“. Auch jene Ostdeutschen, die sich noch im „DDR-Wartezustand“ auf ein Auto befanden oder noch gar nicht autoambitioniert waren, nutzten die günstigen Second-hand-Angebote. Die Anschaffungen wurden im Zeitraffertempo vollzogen, insbesondere in den Jahren von 1990 bis 1993. Geht man von der Bestandserweiterung zwischen 1988 und 1998 als 100 Prozent aus, dann erfolgten mehr als 80 Prozent der Anschaffungen in der ersten Hälfte dieses Zeitabschnitts (Statistisches Bundesamt 1993, S. 345,

1999a, S. 304). Das Handeln vieler Menschen in jenen Jahren war in einem beträchtlichen Umfang von Emotionen beeinflusst. Aber auch in Westdeutschland hatte das Auto in der Wirtschaftswunder-Zeit ja als zentrales Identifikationsobjekt und Statussymbol fungiert.

Mit dem „neuen“ alten Automobil war gleichzeitig ein Schub an Freizügigkeit verbunden: Für das neue Vehikel gab es 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. Im Vergleich zu 1988 verfügten 1998 inzwischen 71 Prozent der ostdeutschen Haushalte (480 Personen je 1.000 der Bevölkerung) über einen Personenkraftwagen. Das waren noch etwas weniger als in den alten Bundesländern, wo 76 Prozent der Haushalte (510 Personen je 1.000 der Bevölkerung) einen Pkw besaßen. Viele dieser Haushalte, in West wie Ost, sind Besitzer mehrerer Fahrzeuge, wobei sich auch hier die Relationen nicht mehr wesentlich unterscheiden: ein Auto pro Haushalt-West = 57 Prozent, Haushalt-Ost = 54 Prozent; zwei Autos West = 16 Prozent, Ost = 15 Prozent; drei oder mehr Autos West = drei Prozent, Ost = zwei Prozent (Preisendörfer 1999, S. 509).

Tabelle 1 zeigt, daß die Verfügbarkeit der Ressource „Personenkraftwagen“ von Haushaltsmerkmalen beeinflusst wird. Die Datenbasis, die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamtes, erfaßt die privaten Haushalte und gibt daher nur indirekt Auskunft über Mobilitätsoptionen der Individuen. Sie enthält jedoch unmittelbare und genaue Informationen darüber, in welchem Umfang in verschiedenen Haushalten kein Personenkraftwagen vorhanden ist bzw. welche Haushalte unterdurchschnittlich oder überdurchschnittlich mit mindestens einem Fahrzeug ausgestattet sind. Auf einen privaten Pkw zurückgreifen zu können, wird sowohl vom Alter und der Haushaltsgröße als auch vom Haushaltstyp beeinflusst. Das Alter des Haushaltsvorstands ist das Hauptmerkmal für das Fehlen eines Fahrzeugs: Sehr junge Haushalte und Haushalte, deren Bezugsperson über 65 Jahre alt ist, verfügen in weit geringerem Maße über eigene Personenkraftwagen als der Durchschnitt der Haushalte. In den älteren ostdeutschen Haushalten ist sehr viel seltener ein eigenes Kraftfahrzeug anzutreffen als in Westdeutschland, während die jüngeren Haushalte im Osten bereits häufiger als jene im Westen mit einem Pkw ausgestattet sind. Die alleinlebenden ostdeutschen Frauen über 65 Jahre sind die Gruppe mit dem deutschlandweit niedrigsten Ausstattungsgrad. Alleinlebende Frauen in Westdeutschland verfügen doppelt so häufig über einen Personenkraftwagen wie ihre ostdeutschen Pendanten.

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

Merkmale	1993		1998	
	alte Länder	neue Länder	alte Länder	neue Länder
<i>Insgesamt</i>	74	66	76	71
<i>Alter*</i>				
unter 25 Jahren	63	60	56	64
25 – 35 “	80	80	83	85
35 – 45 “	87	81	84	86
45 – 55 “	86	76	86	85
55 – 65 “	80	66	82	72
65 Jahre und älter	49	30	50	35
<i>Haushaltsgröße</i>				
1-Personen-HH	46	26	52	35
2-Personen-HH	82	72	85	79
3-Personen-HH	92	87	93	92
4- und mehr Personen-HH	95	91	96	95
<i>Haushaltstyp**</i>				
Partner-HH ohne Kind	-	-	88	82
Partner-HH 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.

Die Merkmale „Haushaltsgröße“ und „Haushaltstyp“ sind entscheidend dafür, wie hoch der Anteil der Haushalte ausfällt, der einen oder mehrere Kraftwagen besitzt. Die Ausstattung von Partner-Haushalten mit Kindern und Haushalten ab vier Personen mit mindestens einem Pkw bewegt sich in West- und Ostdeutschland auf die 100-Prozent-Marke zu. Mehrere Fahrzeuge leisten sich überdurchschnittlich Partner-Haushalte mit erwachsenen Kindern (Hampel et al. 1991, S. 68).

Betrachtet man nicht den Ausstattungsgrad, sondern den Durchschnittsbestand an Pkw in den Haushalten, so werden die sozialstrukturellen Unterschiede noch deutlicher. Bei einem durchschnittlichen Bestand im Jahr 1998 von 0,98 in den alten Ländern und 0,92 in den neuen verfügen die Alleinerziehenden-Haushalte mit einem Kind in beiden Teilen des Landes im Durchschnitt nur über

0,59 Autos und die Partner-Haushalte mit Kindern über rund 1,3 Autos (Statistisches Bundesamt 1999b, S. 44/45).

Nicht nur demographische und Haushaltsmerkmale bestimmen über die Voraussetzungen zur weitgehend unabhängigen zirkulären Mobilität der privaten Haushalte, sondern wohl in gleichem Umfang auch sozioökonomische Merkmale (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Ausstattungsgrad der Haushalte mit Pkw nach sozioökonomischen Merkmalen (in Prozent)

Sozioökonomische Merkmale	1993		1998	
	alte Länder	neue Länder	alte Länder	neue Länder
<i>Insgesamt</i>	74	66	76	71
<i>Soziale Stellung*</i>				
Selbständige/Freiberufler	90	89	92	92
Landwirte	99	97	100	100
Beamte	94	89	93	93
Angestellte	86	80	87	87
Arbeiter	86	83	87	89
Arbeitslose	59	59	57	67
Nichterwerbstätige	54	45	58	44
<i>Haushalts-Nettoeinkommen</i>				
unter 1.400 DM	..**	..**	32	26
1.400 – 2.200 DM	..**	..**	51	49
2.200 – 3.000 DM	..**	..**	74	72
3.000 – 4.000 DM	89	93	88	89
4.000 – 5.000 DM	94	95	94	96
5.000 – 7.000 DM	96	94	96	97
Über 7.000 DM	97	97	98	96

* Nach der Bezugsperson des Haushalts.

** 1993 und 1998 nicht vergleichbar, da in beiden Jahren unterschiedliche Gruppengrenzen ausgewiesen sind.

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

Sowohl die soziale Stellung als auch das Einkommen wirken auf die Mobilitätsressourcen der Haushalte. Auf einen eigenen Personenkraftwagen können Arbeitslosen-Haushalte und Nichterwerbstätigen-Haushalte viel seltener zurückgreifen. Damit sind sie gegenüber dem durchschnittlichen Haushalt nur eingeschränkt mobil. In der niedrigen Ausstattung der Nichterwerbstätigen-Haushalte in Ostdeutschland kommt wiederum der seltene Besitz von Automobilen

bilen bei alleinlebenden Rentnerinnen – als einer großen Untergruppe der Nicht-erwerbstätigen – zum Ausdruck. Zwischen den Erwerbstätigen-Haushalten zeigt sich eine geringe Ausdifferenzierung der Verfügung über ein eigenes Fahrzeug, und Unterschiede zwischen Ost und West treten hier nicht mehr auf. Alle Erwerbstätigen-Haushalte sind überdurchschnittlich ausgestattet.

Das Einkommen ist ein starker Einflußfaktor für die Erklärung des Ausstattungsniveaus der Haushalte mit Pkw (Preisendörfer 1999, S. 513). Bereits bei einem Haushalts-Nettoeinkommen zwischen 3.000 und 4.000 DM wird ein überdurchschnittlich hoher Ausstattungsgrad erreicht, der ab 4.000 DM nochmals einen qualitativen Sprung erfährt und dann auf einem Niveau verharrt, das nahezu 100 Prozent erreicht. In diesen Einkommensgruppen existieren fast keine West-Ost-Unterschiede mehr. Natürlich sind in diesen Gruppen auch die Mehrfachausstattungen höher.

Bei einem Haushalts-Nettoeinkommen von etwa 2.600 DM erreichen die Haushalte ein durchschnittliches Ausstattungsniveau mit Personenkraftwagen, rund 70 Prozent dieser Haushalte besitzen ein Auto. Unterhalb von 2.200 DM überwiegen die ökonomischen Restriktionen, und der Ausstattungsgrad sinkt erheblich unter den Durchschnitt. Besonders benachteiligt sind die Geringverdienenden in Ostdeutschland.

Die Ausstattung der Haushalte mit einem privaten Personenkraftwagen ist ein Indikator für die Mobilitätsoptionen der Haushalte und indirekt auch der in ihnen lebenden Individuen. Er sagt noch nichts darüber aus, ob und inwieweit die Optionen auch wahrgenommen und genutzt werden. Als ein aussagefähiger Indikator für die Nutzung der vorhandenen Personenkraftwagen und für eventuelle West-Ost-Unterschiede können die Ausgaben der Haushalte für Kraftstoffe herangezogen werden, zumal keine Preisunterschiede zwischen West und Ost bestehen. In Ostdeutschland wendeten diejenigen Haushalte, die über Personenkraftwagen verfügen, 1998 im Durchschnitt eine rund zehn Prozent geringere Summe für Kraftstoffe auf als die Vergleichsgruppe West. Diese Differenz läßt sich auf drei Gründe zurückführen. Wir finden in Ostdeutschland im Vergleich zu Westdeutschland einen etwas geringeren Anteil an Haushalten mit einer Zweit- bzw. Mehrfachausstattung. In Ostdeutschland fahren wegen der hohen Arbeitslosigkeit weniger Autobesitzer zur Arbeit, und es werden in höherem Maße Kleinwagen benutzt. Weniger Einfluß auf den West-Ost-Unterschied übt wohl inzwischen eine unterschiedliche Nutzung aus. Auf ein ähnliches Gebrauchs- und Fahrverhalten deuten zumindest Indikatoren wie „Ausgaben der privaten Haushalte für Verkehr“ (in West und Ost 1998 einheitlich 14 Prozent) und der Anteil der Verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen hin, der in den neuen Bundesländern entsprechend dem Bevölkerungsanteil im Zeitraum 1992-1998 jeweils zwischen 18 und 20 Prozent lag.

Die neuen Optionen, durch einen privaten Personenkraftwagen höherwertiger technischer Qualität die individuelle Mobilität zu steigern, wurden von den ostdeutschen Haushalten quasi sofort ergriffen. Eine ähnlich hohe Ausstattung und eine ähnliche Nutzung wie in Westdeutschland gelten nunmehr als Selbstverständlichkeit.

Zirkuläre Mobilität ist natürlich nicht ausschließlich an den Gebrauch eines privaten Pkw gebunden, sondern erfolgt auch mit Hilfe der öffentlichen Verkehrssysteme. Hier waren die Bürger in der DDR eher bevorteilt, vor allem, wenn die engerräumige zirkuläre Mobilität betrachtet wird. Der DDR-Staat hatte den öffentlichen Personen-Nahverkehr gegenüber dem Individualverkehr privilegiert und subventioniert. Zu jedem Ort der DDR 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 verlassenen Gebieten verschlechtert. Den davon betroffenen Menschen stehen, soweit kein privater Personenwagen im Haushalt vorhanden ist, heute geringere Mobilitätsangebote offen, sie können ihre alltägliche Freizügigkeit kaum nutzen.

Benachteiligungen in den öffentlichen Mobilitätsangeboten ergaben sich in der DDR aufgrund der repressiven internationalen Reisepolitik. Die Nutzung technischer Möglichkeiten für weiträumige, grenzüberschreitende Mobilität war DDR-Bürgern aus politischen Gründen nur in östlicher Richtung gestattet. Für individuelle Urlaubsreisen oder für Urlaubsreisen mit dem DDR-Reisebüro standen sechs Staaten problemlos zur Auswahl: CSSR, Ungarn, Polen, Rumänien, Bulgarien und die Sowjetunion. Bei Staatsloyalität erweiterte sich die Palette um drei Staaten: Jugoslawien, Mongolei und Kuba. Eine Reise in diese Länder mit dem staatlichen Reisebüro war dennoch mit vielen Unwägbarkeiten verbunden. Die Reise war langfristig zu planen, man hatte Schlange zu stehen, Urlaubsland und -ort mußten nach den Angeboten gewählt werden, Visa waren zu beantragen (außer CSSR und zeitweilig Polen), und während der Durchführung hatte man ein gruppenkonformes Verhalten zu praktizieren.

Um die Hürden zu umgehen, wichen viele DDR-Bürger auf Individualreisen aus. Jedes Jahr im Sommer setzte sich ein Trabi-Treck von Zeltlern zur bulgarischen Schwarzmeerküste in Bewegung. Das erforderte drei bis vier Tage anstrengende Trabi-Fahrt für den Hinweg, fast bis zur physischen Erschöpfung, und wieder die gleiche Zeit für den Rückweg. Notwendig für diese Reisen waren 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.

Heute nehmen die Menschen in den neuen Bundesländern zuvor nicht gekannte, grenzenlose Reisemöglichkeiten, gleichsam durch die ganze Welt, unter Nutzung privatwirtschaftlicher und öffentlicher Verkehrs- und Urlaubsangebote umfangreich wahr. Mit Last-Minute-Angeboten locken Reiseveranstalter in jeden Winkel der Erde.

Insgesamt kann die übergroße Mehrheit der Ostdeutschen von der rechtlich garantierten Freizügigkeit durch verbesserte materielle Voraussetzungen für zirkuläre Mobilität Gebrauch machen, was sich auch im Alltagsverhalten manifestiert. Dies gilt sowohl für die tägliche Mobilität als auch für internationale Reisen. Einzelne Gruppen, z.B. mit einem Haushalts-Nettoeinkommen von weniger als 2.200 DM, arbeitslose und sehr junge Haushalte oder alleinlebende ältere Frauen, stoßen bei der Wahrnehmung der neuen Optionen häufig an Grenzen, was allerdings ähnlich für westdeutsche Haushalte zutrifft. Für diese Gruppen hat sich die Bewegungsfreiheit in manchen Regionen eingeschränkt.

Parallel zu den Gelegenheiten größerer Bewegungsfreiheit und Freizügigkeit verstärkten sich aber auch die Zwänge zu erhöhter regionaler Mobilität mit Hilfe des eigenen Personenkraftwagens. Eine Berufstätigkeit läßt sich heute ohne ein privates Automobil vielfach nicht mehr ausüben. Der durchschnittlich zu überwindende tägliche Arbeitsweg zwischen Wohnort und Arbeitsort hat sich seit 1987 weiter erhöht (Hübl/Schaffner 2000). Die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsleistungen für engerräumige zirkuläre Mobilität ist zudem für die Haushalte mitunter kostspieliger als der eigene Personenkraftwagen und in manchen ländlichen Regionen gar nicht mehr möglich.

Als erstes Zwischenresümee ist festzuhalten, daß sich für die meisten ostdeutschen Haushalte im Prozeß der Transformation die Voraussetzungen zirkulärer Mobilität und auch die reale Mobilität durch individuelle Automobilisierung enorm verbessert haben. Die materielle Grundlage für die Motorisierung in diesem einzigartigen Tempo bildeten der Gebrauchtwagen-Stau im früheren Bundesgebiet und die daraus folgenden erschwinglichen Preise. Zusammen mit dem höheren Einkommen und der Fernreise nach Mallorca, Tunesien oder in die Dominikanische Republik erwies sich das „West-Auto“ in den ersten Jahren als eines der anschaulichsten und überzeugendsten Argumente für die Überlegenheit des freiheitlich-marktwirtschaftlichen Systems im Alltagsleben der Menschen.

Das Mobilitätsinstrument „Auto“ erweiterte die Freizeitoptionen, im beruflichen Bereich ist es ein notwendiges Mittel, das aber keine neuen Möglichkeiten der Erwerbsbeteiligung schafft (unter Vernachlässigung jenes Teils der ostdeutschen Bevölkerung, der täglich mit dem Auto zur Arbeit in die alten Bundesländer pendelt). In dem Maße, wie das Auto zur selbstverständlichen Ausstattung der ostdeutschen Haushalte gehörte, war es zunehmend weniger geeignet, be-

sondere Individualisierungsräume zu erschließen oder zu erweitern (was nicht für jene Minderheitenmilieus gilt, in denen das Auto vorrangig als Mittel der Stilisierung und Distinktion fungiert). Damit trat eine ernüchternde und realistischere Bewertung der mit dem wichtigsten Mobilitätsinstrument „Auto“ verbundenen Freizügigkeitsoptionen ein, und die norm- und nutzenorientierten Komponenten des Handelns wurden bedeutsamer.

Noch markanter als in der alltäglichen zirkulären Mobilität drückt sich Freizügigkeit vielleicht in der Freiheit aus, geographisch dort leben zu können, wo man es wünscht. Dazu gehört die potentielle Möglichkeit, den Wohnstandort und die Wohnung nach persönlichen Vorstellungen, Ansprüchen und Vorlieben frei zu wählen.

Deshalb wird im folgenden die Entwicklung der residentiellen Mobilität dargestellt.

Vom zugewiesenen zum selbstgewählten Wohnstandort

Die Wohnmobilität unterlag in der DDR noch strengeren staatlichen Regeln als die alltägliche Verkehrsmobilität. Eine Übersiedlung ins Ausland aufgrund selbstverantworteter Entscheidung war außerordentlich schwierig. Eine „Außenwanderung“ wurde in den statistischen Jahrbüchern der DDR bis 1989 nicht ausgewiesen. Ein selbstgewählter Fortzug ins „nichtsozialistische“ Ausland war nahezu unmöglich und auf die vorn genannten ganz wenigen Einzelfälle beschränkt. Als Alternative kam von 1961 bis 1975 ausschließlich eine lebensgefährliche Flucht in Frage. Aufgrund des Ausbaus der Grenzsicherungsanlagen wurden in den 70er und 80er Jahren aber 95 Prozent aller Fluchtversuche verhindert (Schultke 1997, S. 43).

Diese extreme Einschränkung der residentiellen Mobilität in der DDR war nicht die einzige Form nichtgewährter Freizügigkeit im Wohnbereich. Für die Wohnmobilität innerhalb der DDR-Grenzen hatte der Staat in Artikel 37 seiner Verfassung das Recht auf Wohnraum als Grundrecht aufgenommen und beanspruchte, es möglichst für jeden einzelnen Bürger stellvertretend durchzusetzen. Daraus ergaben sich viele Barrieren für die eigenverantwortliche Wohnmobilität der Bürger (bei Neubezug einer Wohnung wegen Haushaltsgründung, Beantragung einer anderen Wohnung durch bestehende Haushalte oder bei Wohnungstausch). Die staatliche Einflußnahme auf Gründungen von Wohnhaushalten und Umzüge innerhalb des Staatsgebietes der DDR war lediglich bei jenen 26 Prozent der Haushalte geringer, die über selbstgenutztes Wohneigentum verfügten.

Dagegen waren 74 Prozent der Haushalte in der freien Wahl des Wohnstandortes und der Wohnung in einem erheblichen Maße eingeschränkt, für legale

individuelle Handlungsoptionen zur Verbesserung des Wohnstandards und der Erreichung von Wohlfahrtsgewinnen gab es für Mieterhaushalte kaum Spielraum. Die entscheidenden strukturellen und institutionellen Barrieren waren folgende.

Erstens: Der Erstbezug einer Wohnung, der Wechsel und der Tausch von Wohnungen waren bei der zuständigen staatlich-kommunalen Einrichtung zu beantragen (unter Einbeziehung der örtlichen Wohnungsverwaltung, der Wohnungsbaugenossenschaft oder des Betriebes). 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 bzw. der Antragsteller dort „einheiratete“. Etwas weniger restriktiv gestaltete sich die individuelle residentielle Bewegungsfreiheit beim Tausch von Wohnungen.

Zweitens: Der DDR-Staat verfolgte 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 (Grundmann/Schmidt 1988, S. 19). Ausdruck dieses Anspruchs waren teilweise massenhafte Verlegungen von Arbeitskräften an wirtschaftspolitisch wichtige regionale Standorte und ihre Versorgung mit Wohnraum. Als Paradebeispiel hierfür soll der Auf- und Ausbau des kleinen brandenburgischen Ackerbaustädtchens Schwedt zu einem industriellen Standort der Erdölverarbeitung dienen. Hier wurden zigtausend neue Wohnungen gebaut und geeigneten Arbeitskräften zur Ansiedlung übergeben. Dieser Maxime folgte auch die Vermittlung von Absolventen der Hoch- und Fachschulen in die Praxis, die dort Wohnungen erhielten, wo sie „gebraucht“ wurden. Viele dieser Standorte sind heute verlassene und verödete Regionen (stellvertretend für viele sei Eisenhüttenstadt an der polnischen Grenze genannt).

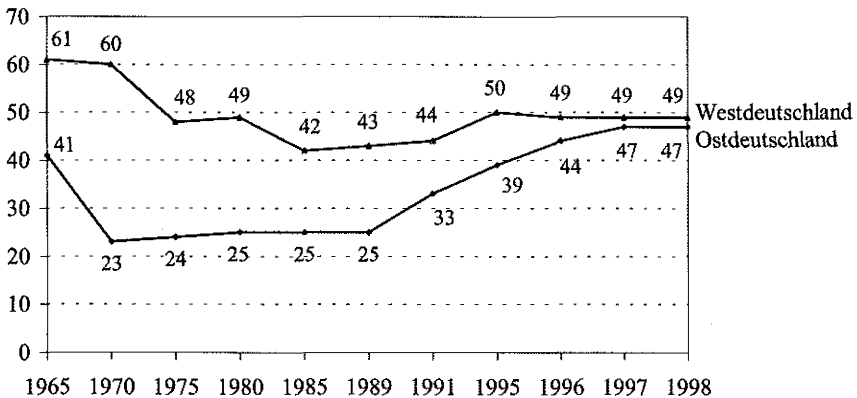
Drittens: Aus Sicherheitsgründen galten lange Zeit einzelne Territorien innerhalb der DDR gewissermaßen als „verbotene Zonen“, in die ein Zuzug nur mit einer Sondererlaubnis möglich war. Als solche Territorien waren z.B. Ostberlin und „Gemeinden in Grenzgebieten“ eingestuft (die Vorschriften wurden erst 1974 aufgehoben).

In Westdeutschland gab und gibt es kaum Barrieren für die freie Wahl der Wohnung und des Wohnortes. Der marktwirtschaftlich verfaßte Sozialstaat greift nur bei Bedürftigkeit und nach Antragstellung der Bürger in die Wohnungsversorgung ein. Im allgemeinen kann jeder entsprechend seinen Neigungen und Wünschen sowie seinen finanziellen Möglichkeiten die residentielle Freizügigkeit und Bewegungsfreiheit nutzen. Die große Wohnungsknappheit

nach dem Kriege, die ein ernstes Hindernis für realistische Wahlmöglichkeiten darstellte, wurde relativ zügig beseitigt. Es gab auch keine Bestrebungen, die Wohnmobilität der Individuen und Haushalte etwa zentralistisch im Sinne politischer oder wirtschaftlicher Ziele zu steuern.

Aufgrund dieser sehr unterschiedlichen institutionellen und strukturellen Bedingungen wundert es nicht, daß in der Vergangenheit die Westdeutschen im Vergleich zu den ostdeutschen Landsleuten sehr viel mobiler und flexibler im Bereich Wohnen waren. Diese Entwicklung wird in Abbildung 1 verdeutlicht.

Abbildung 1: Wohnortwechsel in West- und Ostdeutschland über Gemeindegrenzen 1965-1998 (je 1.000 Einwohner)



Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 1, 1965-1998.

Abbildung 1 belegt anhand der Umzüge über Gemeindegrenzen (es handelt sich um rund 60 Prozent aller Wohnungswechsel), daß in Westdeutschland die günstigeren Voraussetzungen für individuelle Freizügigkeit auch genutzt wurden. Auf unterschiedlichem Niveau stellen wir allerdings in West und Ost seit den 60er Jahren bis 1989 einen analogen langfristigen Rückgang fest. Jedoch ist die nachlassende Wohnmobilität in West und Ost auf ganz unterschiedliche Ursachen zurückzuführen. In Westdeutschland war ein regional ausgeglichenes Arbeitsplatzangebot zu verzeichnen, es existierten in allen Bundesländern in etwa gleichwertige Lebensverhältnisse. In den 60er und 70er Jahren vollzog sich ein dynamischer Ausbau der Bildungsmöglichkeiten in allen Ländern, und regional galten einheitliche sozialstaatliche Regelungen. Diese Entwicklung machte interregionale Umzüge weitgehend überflüssig. Wenn dennoch ein Arbeitsplatz in

einem anderen Bundesland eingenommen wurde, geschah dies in Grenznähe der Länder, und regionale Entfernungen wurden mittels Pendeln überwunden. Wohnortwechsel in Westdeutschland waren daher in erster Linie lebensphasen-, familien- und wohnungsbedingt (Strohmeier 1996, S. 68/69).

Ab 1989 kam für Westdeutsche eine neue Dimension in der interregionalen Wohnmobilität hinzu, nämlich ein möglicher West-Ost-Umzug als realistische Variante. Diese Option wurde in den ersten Jahren der Wende, bis 1991, kaum genutzt. Das Ausmaß der residentuellen Binnenmobilität insgesamt erhöhte sich in Westdeutschland auch bis 1998 durch diese neue Möglichkeit nur geringfügig. West-Ost-Umzüge verliefen nach Alter, Qualifikation und Motiven sehr selektiv. Insbesondere ältere, männliche, hochqualifizierte Transformationsakteure siedelten nach Ostdeutschland über (Hinrichs 1996, 1997).

Die geringe Binnenmobilität der Ostdeutschen bis 1989 gründet sich auf die bereits oben genannten strukturellen Barrieren für eine individuelle, freie Wahl des Wohnstandortes. Für Ostdeutsche erweiterten sich die Bewegungschancen mit der Wende gleich mehrfach: Wegfall der institutionellen und strukturellen DDR-Barrieren für residentielle Mobilität innerhalb Ostdeutschlands, Gelegenheit zur Übersiedelung nach Westdeutschland und Fortzugsmöglichkeit ins Ausland. Aus der Abbildung 1 ist ersichtlich, daß die Ostdeutschen von der neuen Freizügigkeit starken Gebrauch machten und bis 1997 ein gleiches Niveau in der residentuellen Binnenmobilität erreichten wie die Westdeutschen. Auch im Bereich der Außenwanderungen spiegelt sich eine realisierte größere Bewegungsfreiheit wider. Um die Umzüge nach Westdeutschland bereinigt, verzeichneten wir 1980 insgesamt 26.700 Fortzüge aus der DDR ins Ausland, 1997 waren es 84.960 Wanderungsfälle.

Die grundsätzlich verbesserten Bedingungen für Wohnmobilität in Ostdeutschland und ihre tatsächliche Nutzung führen zu der zentralen Frage: Welchen sozialen Gruppen kam die Freizügigkeit im Lebensbereich Wohnen nach 1990 besonders zugute, welche Gruppen konnten die Chancen in geringerem Maße nutzen, und was waren die ausschlaggebenden Motive für die zunehmende Wohnmobilität? Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich auf zwei Entwicklungen, weil sie sich nach der Wende als neue Optionen eröffneten, ein besonders hohes Ausmaß erreichten und weil an ihnen die Ostdeutschen überdurchschnittlich beteiligt waren:

- (a) die länderübergreifende Binnenmobilität mit dem speziellen Aspekt der Ost-West- bzw. der West-Ost-Wanderung;
- (b) die Umzüge aus den hochverdichteten Räumen, aus den Zentren der Großstädte, in die weniger verdichteten Räume bzw. ins Umland.

Wenn wir zunächst die Inanspruchnahme der freien Wohnortwahl der Ostdeutschen aus der Perspektive der länderübergreifenden Mobilität betrachten, dann werden die Übergangsjahre 1989/1990 ausgeblendet. Für ostdeutsche Bürger war zu diesem Zeitpunkt in Form der neuen Option „Ost-West-Umzug“ ein Damm gebrochen. Allein in diesen zwei Jahren verzogen über 750.000 Menschen von Ost- nach Westdeutschland. Die hauptsächlichen Gründe waren damals der Wunsch nach besseren Lebenschancen, erhoffte schnelle Verbesserung der Lebensverhältnisse und Zweifel an der Stabilität der gewonnenen Freizügigkeit. Die Umzüge dieser Zeit ähnelten eher einer überstürzten Flucht als einer gründlich vorbereiteten rationalen Wohnstandortentscheidung. In Tabelle 3 werden die länderübergreifenden Wohnungswechsel von westdeutschen und ostdeutschen Personen zwischen 1991 und 1997 verglichen.

Tabelle 3: Absoluter Umfang der Wohnortwechsel zwischen den Bundesländern*

Gruppen nach Herkunfts- und Zielgebiet	Umfang der Wohnungswechsel zwischen Bundesländern						Veränderungen der absoluten Umzüge 1991:1997
	1991		1994		1997		%
		%		%		%	
West-Wanderer	810.220	100	835.680	100	739.646	100	- 9
West-West	729.950	90	699.900	84	600.497	81	- 18
West-Ost	80.270	10	135.770	16	139.149	19	+ 73
Ost-Wanderer	313.240	100	213.030	100	234.630	100	- 25
Ost-Ost	63.500	20	50.610	24	87.739	37	+ 38
Ost-West	249.740	80	163.030	76	146.891	63	- 41
Insgesamt	1.123.460		1.048.710		974.276		- 13

* Nur deutsche Personen, einschließlich Umzüge zwischen Berlin-West und Berlin-Ost.

Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 1 „Gebiet und Bevölkerung“ 1991, 1997; eigene Berechnungen.

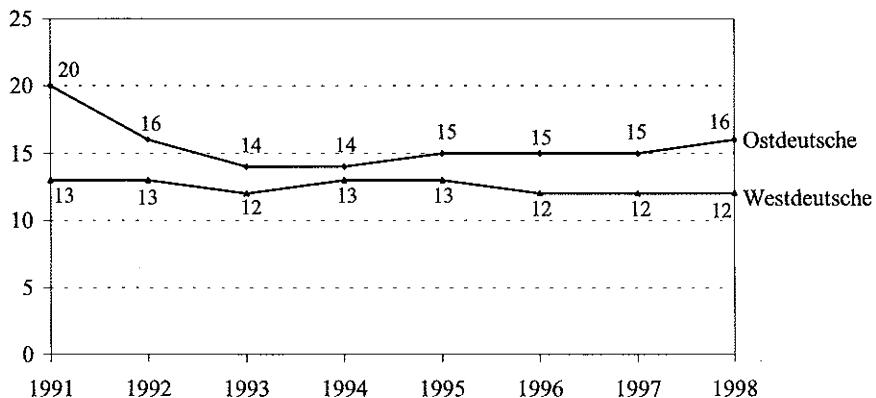
Bezogen auf die Bevölkerung in beiden Landesteilen ist aus Tabelle 3 zu erschließen, daß im Vergleich zur gesamten Wohnmobilität, die durch die Statistik erfaßt wird (vgl. Abbildung 1), die spezielle länderübergreifende Mobilität bei den Ostdeutschen zu allen erfaßten Zeitpunkten, 1991, 1994 und 1997, höher war als die der Westdeutschen. Die überdurchschnittliche Beteiligung der Ostdeutschen an dieser konkreten Mobilitätsform ergibt sich aus der hohen Zahl der Ost-West-Umzüge (1991) und der im Zeitverlauf zunehmenden Umzugshäufigkeit zwischen den ostdeutschen Ländern (1997). Wohnortwechsel von Ost nach

West waren zwischen 1991 und 1997 stark rückläufig (aber jüngste Zahlen aus dem Jahre 1999 zeigen, daß die Anzahl der Ost-West-Umzüge wieder zunimmt). Die länderübergreifende Mobilität der Ostdeutschen lag 1998 bei 16 Personen je 1.000 Einwohner und die der Westdeutschen nur bei 12 Personen.

Die traditionellen länderübergreifenden Umzüge zwischen den alten Ländern gingen zwischen 1991 und 1997 zurück, und die neue Option „West-Ost-Umzug“ wurde 1991 nur transformations- bzw. arbeitsbedingt genutzt. 1997 wechselten Westdeutsche dann häufiger in die neuen Bundesländer. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß die Zunahme der West-Ost-Umzüge von einem sehr niedrigen Sockel aus erfolgte und der Anteil an den länderübergreifenden West-Umzügen, die in die neuen Länder führten, 1997 19 Prozent erreichte.

Das unterschiedliche Ausmaß länderübergreifender Wohnmobilität von ost- und westdeutschen Personen, je 1.000 der Bevölkerung, zwischen 1991 und 1998 wird mit Abbildung 2 verdeutlicht.

Abbildung 2: Umzüge zwischen den Bundesländern je 1.000 Einwohner



Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 1, 1991-1998.

Aus der Migrationsforschung wissen wir seit langem, daß die Entfernung für das Ausmaß von und die Motivlage bei Wohnungswechseln eine bedeutende Rolle spielt. Es existieren mindestens drei Zusammenhänge. Erstens nimmt mit zunehmender Distanz der Umfang der Migration ab, und der Einfluß von Arbeits- und Bildungsmotiven wird stärker. Damit werden zweitens mit zunehmender Distanz Familien- und Wohnungsgründe als Umzugsmotive unwahrscheinlicher. Drittens schließlich markieren weiträumige Umzüge Ereignisse im individuellen

Lebensverlauf der mobilen Personen, die häufiger existenzieller Art sind (Aufnahme oder Beendigung der Ausbildung, Berufseinstieg, Arbeitsplatzwechsel, Wiedereinstieg, Versetzung u.ä.).

Die Ost-West- und West-Ost-Umzüge als Teilmengen der länderübergreifenden Umzüge erfolgen zwar mehrheitlich zwischen benachbarten Ländern, dennoch sind sie als arbeits- und bildungsinduzierte Entscheidungen unter weiträumige Wohnungswechsel zu fassen. Aber auch aus der Entfernungsperspektive können sie als weiträumig gelten. Wie bereits ausgeführt, beträgt die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort in Deutschland rund elf km. Nur ca. 15 Prozent der Erwerbstätigen überwinden täglich mehr als 25 km Fahrstrecke (Hin- und Rückweg). Eine Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort wird ab 15 bis 20 km bereits mehrheitlich als „weit“ empfunden und läßt die Wahrscheinlichkeit für einen Umzug erheblich anwachsen. Diese Distanzbedingung wird beim größten Teil der Umzüge zwischen den beiden Teilen Deutschlands erfüllt.

Auf eine starke Berufsorientierung der Wanderungen zwischen Ost- und Westdeutschland weist in den Nachwendejahren denn auch der hohe Anteil der Erwerbstätigen an den mobilen männlichen Personen hin. Er lag mit 61 Prozent für Ost- und Westdeutsche weit über dem Durchschnitt aller länderübergreifenden Umzüge (Hinrichs 1996, S. 16). Ein hoher Erwerbstätigenanteil signalisiert eher günstige Bedingungen und Chancen für berufliche Veränderungen, ein geringerer Anteil eher ungünstige Bedingungen und Risiken.

Anfang der 90er Jahre existierte auf dem westdeutschen Arbeitsmarkt noch eine größere Nachfrage nach jungen, qualifizierten Kräften, insbesondere in industriellen und gewerblichen Berufen. Hingegen orientieren sich die westdeutschen männlichen Jugendlichen beruflich seit längerer Zeit in Richtung kaufmännische und Dienstleistungsbereiche.

In Ostdeutschland gab es historisch bedingt ein großes Angebot an qualifizierten Fachkräften in Handwerk und Gewerbe. Nach 1990 verschwanden massenhaft Arbeitsplätze in Industrie und Handwerk. Die Lebensbedingungen im Osten waren defizitär. Daher erscheint es logisch, daß die Ost-West-Migration der Wendejahre vor allem von jungen Männern und Frauen getragen wurde, die über einen Zehn-Klassen-Abschluß verfügten. Diese Personen konnten auf eine solide DDR-Facharbeiterausbildung in Handwerk und Industrie verweisen. Sie nutzten die neue Freizügigkeit als erste und konnten auf dem westdeutschen Arbeitsmarkt Fuß fassen. Das Alter der Ost-West-Mobilen lag mehrheitlich zwischen 18 und 25 Jahren. Selbst wenn sie ihren Ausbildungs- und Bildungsweg noch nicht abgeschlossen hatten, suchten sie ihre Perspektive in den alten Ländern und wagten frühzeitig das Abenteuer „neue Gesellschaft“. Überdurch-

schnittlich beteiligt war auch die Altersgruppe zwischen 25 und 30 Jahren. In dieser Gruppe waren die Frauen erheblich unterrepräsentiert.

Personen mit einem Hauptschulabschluß (acht Klassen) und ohne berufliche Ausbildung waren an diesen Umzügen unterdurchschnittlich beteiligt.

Völlig anders als im früheren Bundesgebiet stellte sich die Situation in Ostdeutschland dar, dieser Teil galt als eine ökonomisch und politisch rückständige Region. Ein gesellschaftliches System sollte komplett ausgewechselt werden, marktwirtschaftliche Strukturen waren zu installieren und rechtsstaatliche Basisinstitutionen aufzubauen. Entsprechend unterschieden sich die West-Ost-Migranten motivational und sozialstrukturell fundamental von ihren Ost-West-Pendants. Von West nach Ost zog es vor allem jene Gruppen, die beim Umbau der DDR-Gesellschaft gebraucht wurden: höhere Angestellte und Manager von Wirtschafts- und Handelsunternehmen, die Dependancen in den neuen Ländern errichteten, expandierende Selbständige und Freiberufler, Angestellte und Beamte für die Verwaltungen in den Ländern und Kommunen zur Übernahme der leitenden Funktionen in allen öffentlichen Bereichen (Elitenaustausch). Die von diesem Kreis zu Protokoll gegebenen Motive für die Übersiedelung in den Ostteil lauteten: „Hilfe für den Aufbau Ost“, „attraktive Tätigkeit“, „Rückkehr in die Heimat“, „schnelle Beförderung“ und „höhere Besoldung“ (Hansch 1992, S. 45/46). Während dieser Zeit prägte der Volksmund für die besondere Entlohnung westdeutscher Beamter und Angestellter, die in Ostdeutschland arbeiteten, den prägnanten Begriff der „Buschzulage“. Der „Busch“ brachte die westdeutsche Sicht auf die östliche Region zum Ausdruck, und die „Zulage“ drückte ein verbreitetes Wanderungsmotiv der West-Migranten aus.

Die Gruppe der West-Ost-Migranten unterschied sich auch soziodemographisch und bildungsmäßig diametral von der Ost-West-Gruppe. 39 Prozent aller West-Ost-Migranten waren 1991 zwischen 30 und 65 Jahre alt (beim Ost-West-Pendant waren es 28 Prozent). Der Frauenanteil in der Gruppe von 30 bis 50 Jahre betrug lediglich 23 Prozent (Ost-West-Pendant 48 Prozent). Dazu waren westdeutsche Frauen auch noch in viel geringerem Ausmaß erwerbstätig als die Männer. Die Betreibung des Transformationsgeschäfts im Osten wurde zu einer Sache von akademisch gebildeten West-Männern. Sehr viel häufiger als bei der Ost-West-Mobilität wechselten in West-Ost-Richtung Personen mit Abitur oder Fachoberschulabschluß.

Mit fortschreitender Transformation haben sich die erheblichen Unterschiede zwischen den frühen Ost-West-Migranten und den West-Ost-Transformationsakteuren bis 1997 zum Teil eingeebnet. Der Erwerbstätigenanteil ging in beiden Gruppen zurück, extrem in der Ost-West-Gruppe. Ab 1996 waren selbst anspruchslosere Arbeitsplätze auch in Westdeutschland kaum noch zu haben. Die ab 1999 wieder wachsenden Ost-West-Umzugszahlen können mit neuen Ar-

beitsmarktchancen aufgrund der anspringenden westdeutschen Konjunktur in Verbindung stehen, es kann sich jedoch auch um rückkehrende West-Transformationsakteure handeln. Daten zur Beantwortung dieser Frage stehen noch nicht zur Verfügung.

Überdurchschnittlich hoch, wenn auch rückläufig, war hingegen der Anteil der Erwerbstätigen an den West-Ost-Mobilen über den gesamten Zeitraum bis 1997. Für westdeutsche mobile männliche Personen, die in die neuen Länder verzogen, überwogen auch später noch die beruflichen Chancen, die die Transformation erzeugt hatte. Es waren vor allem jüngere, aufstrebende erwerbstätige Personen und die Lebenspartner der früheren Eliten, die nachgeholt wurden und bis Mitte bzw. Ende der 90er Jahre in den Osten übersiedelten. (Man muß im Hinblick auf die Mobilität der West-Transformationsakteure von zwei parallelen Prozessen ausgehen: Ein Teil ist in Ostdeutschland verblieben und hat weitere Personen „nachgeholt“, andere – die „Abkommandierten“ – sind nach Westdeutschland zurückgekehrt.)

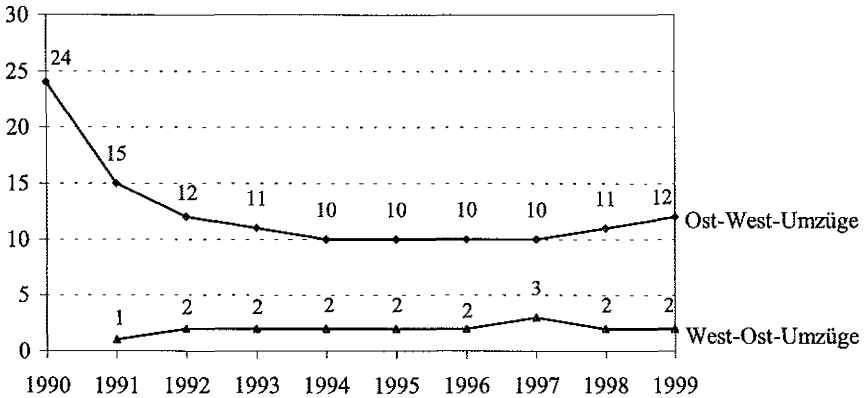
Entsprechend dem Rückgang des Erwerbstätigenanteils an den innerdeutschen Wanderungen stieg der Anteil der Nichterwerbstätigen an den Ost-West- und den West-Ost-Umzügen. Häufiger als in den frühen 90er Jahren spielten in späterer Zeit durchaus auch Bildungs- und Familiengründe sowohl bei Wohnortwechseln Ost-West als auch West-Ost eine Rolle.

Die Sozialstruktur der beiden mobilen Gruppen hat sich im Zeitverlauf ebenfalls gewandelt. Die mobilste Altersgruppe der Ost-West-Wanderer war mit fortschreitender Transformation jene zwischen 26 und 40 Jahren, es handelte sich öfter als in den Anfangsjahren um komplette Familienumzüge. Aber nach wie vor wechselten auch junge Frauen von Ost nach West. Als Erklärung für den wachsenden Anteil junger Frauen kommen die hohe Erwerbsneigung ostdeutscher Frauen und die sich bis Ende der 90er Jahre nicht verbessernde Arbeitsplatz- und Ausbildungssituation im Osten in Betracht.

Trotz der sehr geringen Beteiligung von Frauen an der West-Ost-Mobilität wuchs der Anteil ab 1991. Bei den jüngeren Gruppen bis 30 Jahre sind dafür Bildungs- und Berufsgründe mit hoher Wahrscheinlichkeit von Bedeutung, bei den mittleren und älteren Jahrgängen zwischen 30 und 65 Jahren handelte es sich vielfach um die bereits erwähnten „nachgeholt“ Ehefrauen oder Partnerinnen.

Abbildung 3 belegt, daß das zum Zeitpunkt 1990/91 immense Wanderungsgefälle zwischen den neuen Ländern und der früheren Bundesrepublik bis 1999 viel kleiner geworden ist. Die Reduzierung der Differenz erklärt sich allerdings fast ausschließlich aus dem Umstand, daß immer weniger Ostdeutsche von der Freizügigkeit durch Übersiedlung nach Westdeutschland Gebrauch machten.

Abbildung 3: Ost-West- und West-Ost-Umzüge je 1.000 Einwohner der deutschen Bevölkerung



Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 1, 1990-1999.

Dennoch übersiedelten relativ zur Bevölkerung auch 1999 immer noch fünfmal so viel Personen von Ost nach West als umgekehrt. Im Ost-West-Vergleich galt auch zu diesem Zeitpunkt die frühere Bundesrepublik nach wie vor als jene Region, in der Ausbildungs- und Arbeitsplatzmöglichkeiten, berufliche Fortentwicklung, die Lebenschancen insgesamt, von der Mehrheit der Menschen besser bewertet wurden als in den neuen Ländern. Und diese Tendenz setzt sich allem Anschein nach fort.

Die nur gering wachsende West-Ost-Mobilität erklärt sich daraus, daß die beruflichen Karrierechancen, die sich aus der Vereinigung für westdeutsche Eliten im Osten ergaben, in den 90er Jahren zügig ausgeschöpft wurden und quantitative Erweiterungen später nur noch schrittweise möglich waren.

Aus regionaler Sicht nimmt die Mobilität zwischen beiden Landesteilen etwa seit 1994 zunehmend „normale“ Züge der allgemeinen länderübergreifenden Mobilität in Deutschland an. Sowohl Ost-Personen als auch West-Personen präferieren häufiger Wohnortwechsel kürzerer Distanz zwischen benachbarten und soziokulturell verwandten Regionen. Als Ziel- oder Fortzugsorte sind allgemein „West“ bzw. „Ost“ zum Ende der 90er Jahre weit weniger dominant als 1990/91.

Eine Ausnahme hiervon bildet die Region Berlin-Brandenburg, auf die seit 1995 aus sehr unterschiedlichen Gründen ein „Run“ westdeutscher Personen aus

den alten Bundesländern eingesetzt hat. Den stärksten Einfluß darauf dürfte der Aus- und Aufbau Berlins zur Hauptstadt haben.

Als Zwischenresümee ist festzuhalten, daß sich mit der Vereinigung 1990 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 im Zeitraum von 1990 bis 1998 von über elf Prozent der ostdeutschen Bevölkerung genutzt, was aber an individuelle Voraussetzungen gebunden war. Vorrangig erfolgreich waren Personen mit einem durchschnittlichen Bildungsniveau, einer soliden Facharbeiterausbildung und einem Alter bis 35 Jahre. Sie entsprachen einer insbesondere Anfang der 90er Jahre bestehenden umfangreicheren Arbeitskräftenachfrage im früheren Bundesgebiet. Im Zeitverlauf haben sich diese Chancen verringert. Jedoch deuten sich ab 1999 wieder zunehmende berufliche Chancen an, die von den Ostdeutschen auch genutzt werden.

Kamen viele Umzüge auf eigenes Betreiben zustande, emotionsgesteuert oder nutzenorientiert, so ist wohl ein genauso großer Anteil in erster Linie strukturell erzwungen: Das Humankapital der Ostdeutschen wurde und wird im Osten kaum nachgefragt.

Zwei Beispiele freizügiger Mobilität – die tägliche zirkuläre Mobilität und die vorrangig berufsbedingte, weiträumige Residenzmobilität – machen deutlich, daß für einzelne soziale Gruppen in Ostdeutschland die neue Freizügigkeit mit besseren Lebenschancen verbunden war. Für einen anderen Teil der Menschen war die höhere Mobilität durch strukturelle Umstände erzwungen.

Die eigenverantwortliche Lebensgestaltung von Bürgern in der DDR über regionale Mobilität war auch im Hinblick auf eine engerräumige Wohnstandortwahl, die der Erfüllung von Wohnansprüchen und -wünschen dient bzw. aus familiären Gründen erfolgt, eingeengt. Daher wird in einem letzten Abschnitt der Frage nachgegangen, ob die neue Freizügigkeit die Durchsetzung besonderer Wohnvorstellungen der Ostdeutschen ermöglichte.

Von staatlichen Verteilungskriterien zu individuellen und haushaltsspezifischen Wohnwünschen

Nach 1990 setzten in den großen Städten und Ballungsräumen Ostdeutschlands Strukturveränderungen in der Industrie und ein Abbau von Arbeitsplätzen nie gekanntes Ausmaßes ein. Davon waren viele Berufsverläufe betroffen, was zur Verwirbelung bisheriger Sozialstrukturen führte. Diese sozialstrukturelle Dynamik blieb nicht ohne Folgen für die Ausdifferenzierung von Wohnansprüchen und Wohnwünschen. Entsprechend dem sozioökonomischen Status, der Le-

bensphase, der Lebensform und anderen Merkmalen begann sich die Bevölkerung mittels Mobilität wohnungsmäßig neu zu positionieren.

Immer mehr Menschen verließen die größeren ostdeutschen Städte mit ihrer zunehmenden Enge, dem anschwellenden Lärm und den Luxusmodernisierungen und siedelten sich im Umland an. In Westdeutschland hatte sich dieser Prozeß der Wohnsitzverlagerung aus den Zentren in die weniger verdichteten Räume bereits in den 60er und 70er Jahren durchgesetzt. Gleichwohl erreichte die Suburbanisierung auch in den 90er Jahren in vielen westdeutschen Städten wieder eine erhebliche Dynamik, wie beispielsweise die Fortzüge aus München, Stuttgart, Hannover oder Bremen belegen. Für die Bevölkerung in der DDR war die Wahl eines Wohnstandortes „im Grünen“ wegen der Konzentration des staatlichen Wohnungsbaus auf die Peripherie der Städte und wegen unzureichender ökonomischer Möglichkeiten für den Eigenheimbau nur sehr begrenzt möglich. Entsprechende Wohnvorstellungen und Wohnwünsche hatten sich deshalb in der DDR auch nur bedingt herausgebildet.

Nach 1990 setzte in den neuen Ländern aufgrund des Fördergebietsgesetzes Ost im Umland der großen Städte ein historisch einzigartiger Wohnungsbauboom ein. Insbesondere in den Jahren 1995-1998 entstanden Hunderttausende von einförmigen Wohnanlagen als Mietobjekte in Form von Reihenhaussiedlungen, Doppelhäusern oder freistehenden Einfamilienhäusern „auf der grünen Wiese“, die unter irreführenden Labels wie „Wohnpark“, „Wasserstadt“ und Anlage „Waldidyll“ oder ähnlichen naturromantisch-kleinbürgerlichen Bezeichnungen vermarktet wurden. Waren dies für viele ostdeutsche Haushalte schon hinreichende handlungsstrukturierende Voraussetzungen, ihren Wohnsitz in das Umland der Städte zu verlegen, erweiterten sich die Optionen noch durch überkommene DDR-Hinterlassenschaften.

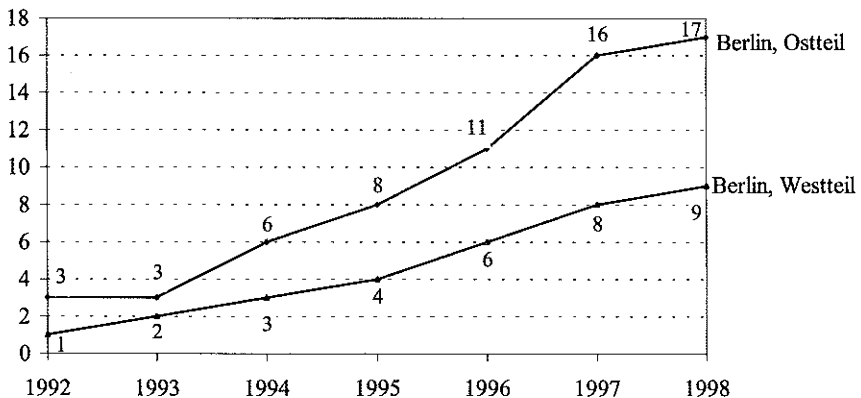
Viele Einpersonenhaushalte in der DDR, insbesondere alleinlebende ältere Frauen, die über Wohneigentum am Rande der Städte verfügten, konnten dieses kaum noch bewirtschaften. Nach der Wende wurde das Häuschen mit Grundstück oftmals an junge Familien veräußert. Durch die Aufwertung und enorme Wertsteigerung konnte mit dem Erlös eine solide Mietvariante finanziert oder ein Platz in der neuen „Seniorenresidenz“ belegt werden. Andere traditionelle DDR-Haushalte verfügten im Umland der großen Städte häufig über Eigentums-Erholungsgrundstücke und -bauten. Sie wurden nach 1990 vielfach zu Dauerwohnungen oder Bauland umgewidmet.

Die objektiven Bedingungen erzeugten einen Mobilitätsdrang, dem sich viele Haushalte nicht entziehen konnten, zumal Banken und Sparkassen großzügig Kredite für die Schaffung und Verbesserung der Wohnbedingungen gewährten.

Daher ist es nicht überraschend, daß gerade bei dieser, seit der Transformation neuen Form der Residenzmobilität von der Freizügigkeit wohl am stärksten

Gebrauch gemacht wurde. In den Jahren zwischen 1991 und 1998 verloren manche Städte in den neuen Ländern bis zu 15 Prozent ihrer Einwohner an das Umland. Stellvertretend seien Rostock, Greifswald, Neubrandenburg, Schwerin, Leipzig und Zwickau genannt. Nur durch umfangreichere Zuzüge aus den alten Bundesländern stellte sich in Berlin ein solch hoher Verlust an deutscher Bevölkerung durch Umlandabwanderung nicht ein. Auch im Falle der Berliner Suburbanisierung zeigt sich, daß die Ostdeutschen im Vergleich zu den Westdeutschen überdurchschnittlich residentiell mobil waren. Die im Zeitverlauf ständig ansteigende Umlandabwanderung im Ost-West-Vergleich wird am Beispiel Berlins in Abbildung 4 nachgezeichnet.

Abbildung 4: Fortzüge aus Berlin in das Umland je 1.000 Einwohner der deutschen Bevölkerung



Datenbasis: Statistisches Landesamt Berlin, „Wanderungen Berlin“, 1992-1998.

Im Zeitraum 1992-1998 bezogen rund sieben Prozent der Bevölkerung aus Berlin-Ost und knapp vier Prozent aus Berlin-West eine Wohnung im Brandenburger Umland. Wie sich im Falle Berlins zeigt, nutzten die Ostdeutschen – neben der Möglichkeit des Wohnortwechsels zwischen den beiden Landesteilen – die Freizügigkeit auch bezüglich der Stadt-Umland-Wanderung intensiver als die Westdeutschen. Wie läßt sich der verbreitete Wunsch der Ostdeutschen, in weniger verdichteten Räumen bzw. im Grünen wohnen zu wollen, erklären, und welche Gruppen konnten sich diesen Wunsch erfüllen?

Bekanntlich wurden Wohnungen in der DDR sozialstaatlich zugewiesen, und zwar dort, wo Unterkünfte vorhanden waren bzw. die Menschen „gebraucht“

wurden. Der permanente Wohnungsmangel und niedrige Mieten führten dazu, daß die Menschen fast während ihres gesamten Lebens in der ihnen zugewiesenen Wohnung verblieben. Die nach 1990 eingetretene nachdrückliche Verbesserung der Wohnbedingungen gestattete nunmehr auch die Herausbildung und Befriedigung differenzierter Wohnvorstellungen und Wohnwünsche entsprechend der Lebensphase, der Haushalts- und Lebensform, den ökonomischen Möglichkeiten oder entsprechend individuellen Vorlieben. Anders als in der DDR folgt heute in Ostdeutschland eine Wohnstandortsentscheidung und ihre Realisierung einer komplexeren Wohn- und Lebensvorstellung, die mindestens vier Dimensionen umfaßt:

- die Lebensphase und Lebensform;
- die materiellen Ressourcen im Haushalt;
- die regionalen Wohnbedingungen;
- den regional-kulturellen Kontext.

Die Lebensform, worunter wir die Kombination von Familien- bzw. Haushaltsform, Erwerbsstatus und Alltagsarrangement verstehen, bedingt in Abhängigkeit von der Lebensphase (teils ergänzt durch den Lebensstil) eine spezielle Wohnvorstellung. Die hieraus erwachsenden Wohnwünsche werden im Zuge ihrer Verwirklichung mit den Ressourcen des Haushalts und dem Wohnungsmarkt konfrontiert. Einen begleitenden und intervenierenden Einfluß übt der kulturell-regionale Hintergrund aus. Die konkrete Kombination dieser vier Dimensionen einer wohnungsbedingten Mobilitätsentscheidung beinhaltet Handlungsspielräume, die von einer völlig frei gewählten Wohnsituation, einer geduldeten und ertragenen bis hin zu einer aufgezwungenen Situation reichen können.

Aus der Perspektive von „Lebensphase“ und „Lebensform“ zeigt sich, daß eine Standortentscheidung für das Umland überwiegend von den 30- bis 44jährigen getroffen wird. Nach dem Familienmerkmal besteht diese Altersgruppe überwiegend aus Partnern, die in einer Ehe leben. Mehrheitlich sind in der Ehe gemeinsame Kinder vorhanden. Familienzyklisch befindet man sich in der Gründungs- oder Expansionsphase. Daher sind unter den „Stadtflüchtern“ auch überdurchschnittlich Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren zu finden, und die Aufteilung auf die Geschlechter ist in etwa paritätisch. Als Haushaltstyp läßt sich der typische Umlandabwanderer als Partner-Haushalt mit Kindern charakterisieren. Die Innenstädte werden als wenig kinderfreundlich bewertet. „In einem vorherrschend städtischen Milieu ist eine Welt für Erwachsene entstanden“ (Schwarz 1997, S. 490). Die Altersgruppen ab 45 Jahre verlassen im allgemeinen in sehr viel geringerem Maße die Stadt in Richtung Umland. Im Ost-West-Vergleich zeigt sich allerdings, daß Personen dieser Altersgruppen verstärkt aus den östlichen Städten fortziehen. Hierfür gibt es zwei Begründungen.

Zum einen hatten diese Gruppen zu DDR-Zeiten im damaligen Alter zwischen 30 und 44 Jahren weniger Gelegenheit für einen Umlandfortzug. Zum anderen kommen veränderte städtische Bedingungen nach der Wende in Betracht (z.B. erhöhter Verkehrslärm, Wohnungssanierung und -modernisierung „im bewohnten Zustand“, umfangreiche Zuzüge jüngerer, nichterwerbstätiger Personen in die Städte). Ledige, geschiedene und verwitwete Personen sind kaum an der Umlandabwanderung beteiligt. Lebensphase und Lebensform erfordern im Zusammenhang mit dem Wohnstandort „Innenstadt versus Umland“ eine bestimmte Alltagsorganisation (Fahrt zur Arbeit, Zeitverwendung, Einkaufsverhalten, Alltagsrhythmus usw.). Da sich beide Wohnstandorte nach Lebensform, Lebensphase und Alltagsarrangements unterscheiden, kann man von verschiedenen „Lebens- und Wohnkonzepten“ bzw. in regionaler Sicht von zwei sozialräumlichen Wohnmustern sprechen.

Danach finden wir ein überwiegend „traditionsorientiert-familiengebundenen“ und auf der anderen Seite ein „modern-individualisiertes“ Lebens- und Wohnkonzept vor. Vertreter eines stark traditionsorientiert-familiengebundenen Lebenskonzepts gehen davon aus, daß sich dieses besser im Umland der Städte oder in kleineren Ortschaften verwirklichen läßt. Vertreter eines betont modern-individualisierten Lebenskonzepts leben gerne allein oder in Zweisamkeit ohne Kinder und siedeln sich räumlich häufiger in den Innenbereichen der großen Städte an. Bei alleinlebenden Älteren, die in der Stadt verbleiben, kann allerdings nicht immer von einer freien Wahl des Wohnstandortes ausgegangen werden. In diesen Fällen haben Gewöhnung und eingeschränkte Optionen einen stärkeren Einfluß, so daß zum Teil von einer „ertragenen“ Situation gesprochen werden muß.

Ob eine lebensphasen- und lebensformgerechte Wohnvorstellung verwirklicht werden kann, wird maßgeblich von den haushaltsinternen Ressourcen und dem regionalen Wohnungsmarkt beeinflusst. Bei den abwandernden Haushalten handelt es sich überwiegend um Partner-Haushalte, in denen beide Partner erwerbstätig sind und die Haushaltseinkommen deshalb überdurchschnittlich ausfallen. Die relevante Rolle des Haushaltseinkommens bestätigt sich für alle Wohnungsmarktsituationen. Im Umkreis der ostdeutschen Großstädte (Berlin, Chemnitz, Leipzig, Magdeburg, Potsdam, Rostock, Schwerin und Zwickau) sind in den Jahren seit 1995 Wohnungen in historisch einmaligen Größenordnungen fertiggestellt worden, und sowohl in den Innenstädten als auch im Umland kann jeweils auf ein breites Angebot zurückgegriffen werden, und dies im Eigentums- und im Mietersegment. Gleichwohl stiegen die Preise für Mieten und für Wohneigentum kontinuierlich.

Häufig wird bei der Begründung einer suburbanen Wohnstandortentscheidung der Erwerb von Wohneigentum als dominant herausgestellt. Die dynami-

schen Mobilitätsprozesse aus den ostdeutschen Städten in die Umlandräume zeigen, daß es sich hierbei nicht um den wesentlichen Grund handelt. 80 Prozent der Umlandabwanderer sind Mieter geblieben (Herfert 1998). So ergaben Befragungen, daß „der überwiegende Teil der neuen Bewohner (im Berliner Umland; W.H.) Mieter sind“ (Vogenauer/Schulz 1998, S. 26).

Die unterschiedlichen Bedingungen in der Kernstadt und im Umland beeinflussen zwar ebenfalls die Suburbanisierung, lösen sie aber nicht aus. Im Berliner Raum wurde vor allem ein starker Einfluß der Wohnungsgröße und der Verkehrsbelastung nachgewiesen (Hinrichs 1999, S. 25/26). Fortzüge ins Umland traten dort am umfangreichsten auf, wo die Wohnungen am kleinsten waren und der Verkehr am dichtesten ist. Auch andere Untersuchungen gelangen zu dem Ergebnis, daß „Abwanderungen also als Folge des begrenzten städtischen Wohnungsmarktes gelten“ können und „viele Menschen den Kernstädten den Rücken zugewandt haben, auch wenn sie eigentlich viel lieber in der Stadt wohnen geblieben wären“ (Harth et al. 1998, S. 195).

Nach Lebensphase/Lebensform, den haushaltsinternen Ressourcen und dem Wohnungsmarkt ist für die Realisierung eines Umlandumzugs als vierte Dimension der regional-kulturelle Hintergrund bedeutsam. Anders als im Umkreis westdeutscher Großstädte besteht das Umland der ostdeutschen Städte noch zu großen Teilen aus un bebauten Flächen, Wäldern, Seen und Naturreservaten. In Berlin beispielsweise leben 3.883 Menschen pro Quadratkilometer, im Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraums sind es 175 Menschen pro Quadratkilometer. Eine derartig hohe Differenz in der Bevölkerungsdichte gibt es in keiner westdeutschen Großstadt-Region, dort finden wir großflächig geschlossene Bebauungen vor. Einer weiteren Suburbanisierung im Umfeld westdeutscher Großstädte sind aus dieser Sicht bereits enge Grenzen gesetzt. Größere Spielräume werden den ostdeutschen Haushalten auch dadurch eröffnet, daß sie traditionell über private Erholungsgrundstücke im Umland der Städte und damit einhergehend über intensivere Beziehungen zum Umland verfügen.

Wenn Eigentums-Bauland zur Verfügung steht, werden Grundstücksteilungen vorgenommen und dadurch Veräußerungsgewinne erzielt. Es erfolgt mehrheitlich eine hochverdichtete Bebauung (Doppel-/Reihenhäuser), bzw. am Erwerb von Wohneigentum im Umland beteiligen sich zwei Generationen. Zudem ist in Ostdeutschland die Bereitschaft sehr groß, Kaufverträge mit Preisnachlässen für Eigenleistungen abzuschließen. Die historisch gewachsene Bedeutung von Eigenleistungen in ostdeutschen Haushalten (insbesondere beim Eigenheimbau) ist in Familien-Haushalten auch heute noch hoch (Berger et al. 1999, S. 123-124).

Aber auch für jene 80 Prozent der Umlandwanderer, die Mieter blieben, ergeben sich aus dem regional-kulturellen Kontext Spielräume, um deutlich fami-

lienorientierte Lebens- und Wohnvorstellungen zu verwirklichen. So wurden zu DDR-Zeiten im Umkreis vieler größerer Industriestädte mehrgeschossige Wohnbauten für die Beschäftigten in Fertigbauweise errichtet. Mit dem Wegfall von Arbeitsplätzen kam es vielfach zu strukturellem Wohnungsleerstand. Familien aus den Innenbereichen der Städte können nun die preiswerten Mietangebote nutzen. Dies gilt auch für Konversionswohnungen (militärisch genutzte Wohnungen, die bereits für eine zivile Nutzung instandgesetzt wurden). Sie liegen zum großen Teil in weniger verdichteten Räumen.

Westdeutsche Haushalte praktizieren andere Strategien, um ihre Wohnvorstellungen zu realisieren. Die bis 1998 im Umkreis Berlins und der ostdeutschen Landeshauptstädte gebauten teuren Miet- und Eigentumswohnungen entsprechen viel eher der höheren Finanzkraft westdeutscher Haushalte. Zusätzlich steht eine breite Palette von Eigenheimen in den Umlandgemeinden zum Kauf zur Verfügung. Hiervon konnten Führungskräfte aus Verwaltung und Wirtschaft, die aus den alten Bundesländern übersiedelten, vorrangig profitieren. Für einen geringeren Teil westdeutscher und besonders Westberliner Haushalte entpuppte sich die Wende dank des Restitutionsprinzips „Rückgabe vor Entschädigung“ als Glücksfall für die Erfüllung ihrer traditionsgebundenen Lebens- und Wohnvorstellungen vom Dasein „im Grünen“. Als deutschlandweit bekanntes Symbol hierfür steht der Ort Kleinmachnow an der südlichen Peripherie Berlins, wo zwei Drittel der Haushalte ihre Häuser nach der Wende an die Alteigentümer verloren. Kostensparende Bau- und Wohnvarianten, wie die verstärkte Ausführung von Eigenleistungen, der Bezug einer in Plattenbauweise errichteten Wohnung im Umland, die Anmietung einer instandgesetzten Konversionswohnung und ähnliche Strategien, kommen, historisch und soziokulturell bedingt, für westdeutsche Haushalte weniger in Betracht. So erklärt sich auch aus diesem Umstand, zusammen mit der geringeren Verbreitung einer tradierten Lebens- und Wohnauffassung und den vorteilhafteren Wohnbedingungen im Westteil, die unterdurchschnittliche suburbane Residenzmobilität der Westberliner.

Die potentiellen Handlungsmöglichkeiten, über einen Wohnortwechsel in die städtische Umgebung haushaltsspezifische oder individuelle Wohnvorstellungen zu verwirklichen und dadurch Lebensqualitätsgewinne zu erzielen, haben sich in Ostdeutschland seit 1990 enorm erweitert. Unter Berücksichtigung von Ressourcen und Restriktionen in diesem Bereich wurden die potentiellen Möglichkeiten im wesentlichen für Partner-Haushalte mit Kindern oder für Partner-Haushalte ohne Kinder zu realistischen Handlungsoptionen. Als zusätzliche Handlungsressource erwies sich, daß mindestens ein Partner erwerbstätig und die berufliche Perspektive gesichert war. Nicht beteiligen konnten sich an der Wohnstandortwahl im suburbanen Raum Alleinerziehende und Alleinlebende,

Nichterwerbstätige (Studenten, Auszubildende, Rentner) und Erwerbslose (Arbeitslose). Für sie waren die Restriktionen bestimmend.

Zusammenfassung

Die Darstellung verschiedener Aspekte regionaler Mobilität zeigt, daß die Bewegungsfreiheit von Individuen und Haushalten in Ostdeutschland während der Transformation sehr viel weniger als in der DDR strukturell eingengt war, wodurch sich die individuellen Möglichkeiten erweiterten und sich die tatsächliche regionale Mobilität auch erhöhte. Dabei war das höhere Maß an eigenverantwortlicher Mobilität teils individuell gewollt und erwünscht, teils auch strukturell erzwungen. Stark befördert wurde die ungewöhnlich hohe Mobilität der Ostdeutschen nicht zuletzt durch die Erweiterung und Verbesserung der materiell-technischen Voraussetzungen für zirkuläre und residentielle Mobilität.

Individuelle und haushaltsinterne Ressourcen und Restriktionen, die die Nutzung der gewonnenen Freizügigkeit letztlich bestimmen, sind jedoch sozialstrukturell sehr unterschiedlich verteilt. Als Merkmale, die die Inanspruchnahme der neuen regionalen Mobilitätsoptionen am stärksten beeinflussen, erweisen sich insbesondere das Alter, die Haushalts- und Lebensform sowie die finanzielle Ausstattung der Haushalte. Danach können vorrangig jüngere, qualifizierte Gruppen, die an der Erwerbstätigkeit teilnehmen, über zirkuläre und residentielle Mobilität ihre Lebensqualität verbessern. Allerdings waren während des Verlaufs der Transformation sowohl die alltägliche Verkehrsmobilität, die Freizeitmobilität als auch die Wohnmobilität mit ständig zunehmenden finanziellen Aufwendungen verbunden.

Am ehesten eingeschränkt waren die Handlungsmöglichkeiten auf diesem Gebiet für Ältere, Alleinlebende, Alleinerziehende und Erwerbslose, mithin für Haushalte, die häufig nur ein unterdurchschnittliches Einkommen realisieren, bzw. für die bekannten unterprivilegierten Gruppen.

Ob die überdurchschnittlich hohe regionale Mobilität der Ostdeutschen (zirkuläre Mobilität, länderübergreifende Umzüge, Wohnungswechsel ins Umland) während der Transformation sich als eine vorübergehende, strukturell erzwungene Umstellungs- und Anpassungsstrategie erweist, die später wieder auf das Maß der Westdeutschen zurückfällt, oder ob sie von Dauer sein wird, läßt sich nicht beantworten. Nicht unbegründet erscheint ein Szenarium, wonach der gesellschaftliche Wandel in Deutschland insgesamt auch eine höhere regionale Beweglichkeit der Westdeutschen hervorbringen wird.

Literatur

- Berger, H./Hinrichs, W./Priller, E. (1993): Lebensbedingungen in osteuropäischen Ländern – ein Vergleich anhand sozial-statistischer Kennziffern. In: Glatzer, W. (Hg.): Einstellungen und Lebensbedingungen in Europa. Frankfurt a.M./New York, S. 99-126
- Berger, H./Hinrichs, W./Priller, E./Schultz, A. (1999): Privathaushalte im Vereinigungsprozeß. Ihre soziale Lage in Ost- und Westdeutschland. Frankfurt a.M./New York
- Bulmahn, T. (1999): Attribute einer lebenswerten Gesellschaft: Freiheit, Wohlstand, Sicherheit und Gerechtigkeit. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Discussion Paper FS III 99-411
- Grundmann, S./Schmidt, I. (1988): Wohnortwechsel. Volkswirtschaftliche und soziale Aspekte der Migration. Berlin
- Hampel, J./Mollenkopf, H./Weber, U./Zapf, W. (1991): Alltagsmaschinen. Die Folgen der Technik in Haushalt und Familie. Berlin
- Hansch, W. (1992): Die Migration aus den alten Ländern in die Region Berlin-Brandenburg. Kurzstudie der Kommission für die Erforschung des sozialen und politischen Wandels in den neuen Bundesländern e.V. (KSPW), Graue Reihe. Berlin
- Harth, A./Herlyn, U./Scheller, G. (1998): Segregation in ostdeutschen Städten. Eine empirische Studie. Opladen
- Herfert, G. (1998): Die Region Leipzig – Wohnsuburbanisierung in der ersten Hälfte der 90er Jahre. In: Migration in Stadtregionen der neuen Bundesländer. Erkner bei Berlin
- Hinrichs, W. (1996): Wohnortwechsel zwischen den Bundesländern im Kontext der Vereinigung. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Discussion Paper FS III 96-407
- Hinrichs, W. (1997): Länderübergreifende Wohnmobilität im vereinten Deutschland – Integration oder Differenz? In: Allgemeines Statistisches Archiv, Bd. 81, H. 4, S. 377-400. Göttingen
- Hinrichs, W. (1999): Wohnsuburbanisierung am Beispiel Berlin. Ein Erklärungsrahmen. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Discussion Paper FS III 99-401
- Hinrichs, W. (2001): Die Freizügigkeit der Ostdeutschen – vom Wunsch zur Wirklichkeit. In: Deutschland Archiv, Jg. 34, H. 5, September/Oktober, S. 747-759
- Hübl, L./Schaffner, J. (2000): Wohnen und Arbeit rücken weiter auseinander. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14.1.2000
- Preisendörfer, P. (1999): Haushalte ohne Auto. In: Zeitschrift für angewandte Umweltforschung, Jg. 12, H. 4, S. 507-516
- Schultke, D. (1997): Das Grenzregime der DDR. Innenansichten der siebziger und achtziger Jahre. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung Das Parlament, B 50/97, S. 43-53
- Schwarz, K. (1997): 100 Jahre Geburtenentwicklung. In: Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft, Jg. 22, H. 4, S. 481-491
- Staatliche Zentralverwaltung für Statistik der DDR (1989): Statistisches Jahrbuch der DDR 1989. Berlin
- Statistisches Bundesamt (1993): Statistisches Jahrbuch 1993 für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt (1999a): Statistisches Jahrbuch 1999 für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden

- Statistisches Bundesamt (1999b): Zum Aufsatz: „Ausstattung privater Haushalte mit langlebigen Gebrauchsgütern“. In: *Wirtschaft und Statistik*, H. 1, S. 43
- Strohmeier, K. P. (1996): Die Polarisierung der Lebensformen in den Städten und Gemeinden – soziale Hintergründe und sozialpolitische Probleme. In: Schäfers, B./Wewer, G. (Hg.): *Die Stadt in Deutschland. Soziale, politische und kulturelle Lebenswelt*. Opladen, S. 63-84
- Vogenauer, T./Schulz, M. (1998): Untersuchung der demographischen Suburbanisierung in der Stadtregion Berlin. Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin, *Arbeitsberichte*, H. 28

