

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

## Institut für Konjunkturforschung

# WOCHEN BERICHT

36. Jahrgang

Berlin, den 28. August 1969

Nummer 35

### Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs in der DDR

Im Jahre 1968 ist mehr als ein Drittel der mittel-deutschen Bevölkerung während des Urlaubs verreist gewesen. Exakt ist die Zahl der Ferienreisenden nicht zu ermitteln, da die Fremdenverkehrsstatistik der DDR jene Urlauber nicht erfaßt, die ihre Reise privat organisieren, sich selbst eine Unterkunft suchen bzw. bei Verwandten oder Bekannten wohnen. Für 1966 liegen jedoch die Ergebnisse von zwei Umfragen zur Entwicklung des Tourismus vor<sup>1</sup>, die allerdings voneinander abweichen. So ermittelte das Institut für Marktforschung in Leipzig, daß 35 vH aller Bürger der DDR über 15 Jahre während ihres Urlaubs verreist waren. Nach einer Umfrage des Reisebüros der DDR lag der Anteil der Urlaubsreisenden im gleichen Jahr sogar bei 49 vH (Personen über 16 Jahre); 10 vH der Erwachsenen unternahmen danach 1966 sogar zwei Urlaubsreisen. Von den Kindern verreisten 48 vH.

Die Ergebnisse beider Umfragen weisen die DDR somit als ein Land mit hoher Urlaubsreiseintensität aus, die sich mit derjenigen der westdeutschen Bevölkerung durchaus messen kann: Das DIVO-Institut, Frankfurt am Main, stellte in einer Studie für die BRD fest, daß im Jahre 1965 44 von 100 Westdeutschen im Urlaub verreist waren<sup>2</sup>. Die Reiseintensität der BRD ging in den Jahren 1966 und 1967 infolge der Rezession auf 39 bzw. 35 vH zurück, stieg jedoch 1968 wieder auf 46 vH an<sup>3</sup>.

Bemerkenswerte Ähnlichkeiten zeigen sich auch in der Reisefreudigkeit der verschiedenen sozio-ökonomischen Gruppen der Bevölkerung, wobei die soziale Zugehörigkeit in den Umfragen von Leipzig und Frankfurt zwar nicht immer gleich abgegrenzt, aber doch gut vergleichbar ist.

Anteil der Urlaubsreisenden in vH ihrer Gruppe

DDR	BRD
Facharbeiter . . . . . 38	Facharbeiter . . . . . 37
Angelernte Arbeiter . . . . . 34	Arbeiter . . . . . 33
Ungelernte Arbeiter . . . . . 30	
Angestellte . . . . . 50	Angestellte, Beamte . . . . . 67
Intelligenz . . . . . 65	
Selbständige . . . . . 38	Freie Berufe u. Selbständige . 48
PGH-Mitglieder <sup>1)</sup> . . . . . 51	
LPG-Mitglieder <sup>2)</sup> . . . . . 18	In der Landwirtschaft Tätige . 8
Hausfrauen . . . . . 31	Hausfrauen . . . . . 40
Rentner . . . . . 18	Berufslose, Rentner, Studenten . . . . . 49
Studenten . . . . . 41	

<sup>1)</sup> Mitglieder von Produktionsgenossenschaften des Handwerks. — <sup>2)</sup> Mitglieder der Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften.  
Quellen: Die Wirtschaft Nr. 13/1968, Beilage, Prognosen über den Fremdenverkehr. DIVO: Urlaubsreisen der westdeutschen Bevölkerung, Frankfurt a. M. 1966, S. 100.

#### Inlandsreisen

Im Reiseverkehr der DDR dominiert der Inlandstourismus. Rund 85 vH aller mitteldeutschen Urlauber (gegenüber rund 50 vH der westdeutschen) verbringen ihre Ferien im Inland. Bevorzugte Reiseziele sind die Ostseeküste und der Thüringerwald. Ziemlich genau die Hälfte dieser Ferienreisen war 1966 individuell organisiert; Besuche von Verwandten und Bekannten, Privatreisen in Fremdenverkehrsorte, Campingreisen. Ein Viertel aller Ferienreisen wurde vom FDGB vermittelt, 20 vH von Betrieben und lediglich 7 vH vom Reisebüro „DER“.

Es zeigt sich dabei im Verlauf der letzten Jahre ein starker Anstieg der Zahl der individuell orga-

<sup>1</sup> Neuere Zahlen wurden nicht veröffentlicht.

<sup>2</sup> DIVO Institut für Wirtschaftsforschung, Sozialforschung und angewandte Mathematik: Urlaubsreisen der westdeutschen Bevölkerung, Frankfurt a. M. 1966.

<sup>3</sup> DIVO-Erhebungen.

nisierten Reisen, eine nur geringfügige Zunahme der Reisen mit dem Reisebüro und ein Rückgang der Besucherzahl in betriebseigenen Heimen. Die Zahl der Reisen des FDGB-Ferienstes blieb konstant<sup>4</sup>.

Eine Sonderstellung im Fremdenverkehr der DDR nehmen die Reisen zwischen beiden Teilen Deutschlands ein: DDR-Bürger im Rentenalter und Invaliditätsrentner dürfen seit 1964 einmal im Jahr für höchstens vier Wochen ihre Verwandten in der Bundesrepublik oder in West-Berlin besuchen. Von dieser Möglichkeit machen gegenwärtig jährlich mehr als 1 Million Einwohner der DDR Gebrauch. (1964: 0,664 Mill., 1966: 1,055 Mill., 1968: 1,047 Mill.)

Auch Bürger der Bundesrepublik können zu einem Besuch in die DDR reisen, wenn sie eine Aufenthaltsgenehmigung bekommen, die in der Regel nur zum Aufenthalt in einem bestimmten Ort berechtigt. Nach Angaben des Bundesministeriums für gesamtdeutsche Fragen besuchten in den letzten beiden Jahren 1,423 Mill. bzw. 1,268 Mill. Westdeutsche die DDR<sup>5</sup>.

### Auslandstourismus

Auslandsreisen können DDR-Bürger im arbeitsfähigen Alter grundsätzlich nur in sozialistische Länder unternehmen. Rentner dürfen auch das

westliche Ausland besuchen, wenn sie von ihren Gastgebern eingeladen sind. Über den Umfang dieser Reisen liegen keine Angaben vor; er kann aber nicht bedeutend sein.

Dagegen haben sich die Reisen von DDR-Bürgern in andere sozialistische Länder in den letzten Jahren stark erhöht — vor allem seit Abschaffung des Visazwanges im Jahre 1965<sup>6</sup>. Während die Statistik der DDR nur die Zahl der durch das Reisebüro vermittelten Auslandsreisen registriert, geben die Partnerländer die Einreise sämtlicher DDR-Touristen, also auch der Privatreisenden, an. Danach läßt sich erkennen, daß der Auslandstourismus in den letzten Jahren schneller gestiegen ist als der Inlandstourismus. Die individuell organisierten Auslandsreisen wiederum nahmen wesentlich schneller zu als die institutionell vermittelten; 1968 war die Zahl der privat in das sozialistische Ausland einreisenden DDR-Bürger mehr als doppelt so hoch (1,6 Mill.) wie die der Teilnehmer von Reisebürofahrten (0,6 Mill.).

Die vom Reisebüro DER vermittelten Auslands-pauschalreisen kosten je nach Reiseziel, Reisedauer, Beförderungsmittel und Unterkunft zwischen 150

<sup>4</sup> Die Preise für einen ein- bis zweiwöchigen Aufenthalt in betriebseigenen und FDGB-Heimen betragen je nach Jahreszeit, Qualität der Unterkunft und Höhe des Einkommens zwischen 30 und 110 Mark.

<sup>5</sup> Einschl. der Ost-Berlin-Besucher.

<sup>6</sup> Nach wie vor muß zur Erlangung der Aus- und Einreisegenehmigung eine Einladung aus dem Gastland — außer für Ungarn — vorgelegt werden.

### Reiseverkehr der DDR

in 1000 Personen

Reiseziel bzw. Herkunftsland	Ausreise von DDR-Bürgern					Einreise in die DDR				
	1964	1965	1966	1967	1968	1964	1965	1966	1967	1968
<b>Gesamter Reiseverkehr<sup>3)</sup></b>										
CSSR . . . . .	550	694	832	1 199	1 255	401	451	501	642	580
Polen . . . . .	301	330	375	461	·	100	129	189	205	225
Ungarn . . . . .	25	50	130	171	190	54	60	65	68	88
UdSSR . . . . .	44	60	75	131	·	20	35	39	86	·
Bulgarien . . . . .	49	85	115	107	·	16	26	32	33	·
Rumänien . . . . .	13	18	40	66	72	6	4	4	9	·
Jugoslawien <sup>1)</sup> . . . . .	28	34	38	35	52	·	·	·	·	·
Sonstige <sup>2)</sup> . . . . .	6	4	5	5	·	1	2	2	1	·
<b>Sozialistische Länder, gesamt . . . . .</b>	<b>1 016</b>	<b>1 275</b>	<b>1 610</b>	<b>2 175</b>	<b>2 200</b>	<b>598</b>	<b>707</b>	<b>832</b>	<b>1 044</b>	<b>1 200</b>
<b>Davon: Reisebüro-Fahrten<sup>4)</sup></b>										
CSSR . . . . .	341	448	495	422	352	353	287	232	139	115
Polen . . . . .	70	77	70	71	82	48	67	81	78	70
Ungarn . . . . .	19	27	27	29	24	18	21	24	21	15
UdSSR . . . . .	31	41	49	66	66	10	12	15	15	20
Bulgarien . . . . .	40	46	56	62	60	3	8	14	12	16
Rumänien . . . . .	12	14	15	17	18	3	2	2	3	3
Sonstige <sup>2)</sup> . . . . .	6	4	5	5	5	1	2	2	1	—
<b>Sozialistische Länder, gesamt . . . . .</b>	<b>519</b>	<b>657</b>	<b>657</b>	<b>672</b>	<b>607</b>	<b>436</b>	<b>399</b>	<b>370</b>	<b>269</b>	<b>239</b>
<b>Individuelle Reisen<sup>5)</sup></b>										
CSSR . . . . .	209	246	397	777	903	48	164	269	503	465
Polen . . . . .	231	253	305	390	·	52	62	108	127	155
Ungarn . . . . .	6	23	103	142	166	36	39	41	47	67
UdSSR . . . . .	13	19	26	65	·	10	23	24	71	·
Bulgarien . . . . .	9	39	59	45	·	13	18	18	21	·
Rumänien . . . . .	1	4	25	49	54	3	2	2	6	·
Jugoslawien <sup>1)</sup> . . . . .	28	34	38	35	52	·	·	·	·	·
<b>Sozialistische Länder, gesamt . . . . .</b>	<b>497</b>	<b>584</b>	<b>953</b>	<b>1 503</b>	<b>1 600</b>	<b>162</b>	<b>308</b>	<b>462</b>	<b>775</b>	<b>860</b>

<sup>1)</sup> Einschl. Transitreisen. — <sup>2)</sup> Mongolei, Kuba. — <sup>3)</sup> Angaben lt. nationaler Fremdenverkehrsstatistiken. — <sup>4)</sup> Gesellschaftsreisen des Reisebüros der DDR. — <sup>5)</sup> Privat unternommene Reisen, wovon 5 — 10 vH über FDGB organisiert wurden. — Kursive Zahlen sind geschätzt.

und 3200 Mark<sup>7</sup>; sie schließen Hin- und Rückfahrt, Unterkunft und Verpflegung, Versicherungs- und Vermittlungsgebühren ein.

Für Privatreisen werden Devisen nur in begrenztem Umfang bereitgestellt; bei Reisen in die CSSR beispielsweise können pro Tag und Person 15 Mark zum offiziellen Touristenkurs umgetauscht werden. Für jede weitere Mark wird ein Zuschlag von 150 vH erhoben. Dabei reichen die Tagesbeträge, die zum offiziellen Kurs getauscht werden können, nur bei bescheidenen Ansprüchen (Campingreise) aus. Schon der Aufenthalt in einem Hotel der mittleren Preisklasse ist mit den angegebenen Beträgen nicht zu finanzieren.

Bevorzugtes Auslandsziel der mitteldeutschen Urlauber ist eindeutig die CSSR — gefolgt von Polen und den anderen sozialistischen Ländern. Die geographische Nähe spielt offensichtlich bei der Wahl des Reiseziels eine Rolle. Hierfür spricht auch der sehr hohe Anteil von Passierscheinfahrten (Reisen von höchstens 2—3 Tagen Dauer in angrenzende Gebiete), die 1967 bei den Einreisen in die CSSR 61 vH, bei Polen 69 vH aller Fahrten ausmachten.

Ähnlich wie der passive hat sich auch der aktive Reiseverkehr der DDR, also die Einreise von Ausländern in die DDR, in den letzten Jahren entwickelt. Insgesamt hat sich der Ausländerbesuch zwischen 1964 und 1967 beinahe verdoppelt; 1968 dürften schätzungsweise 1,2 Mill. Touristen aus den sozialistischen Ländern die DDR besucht haben.

Auch beim Besuch von Ausländern zeigt sich eine deutliche Verlagerung von der organisierten Pauschalreise zur individuellen Reise: Die Zahl der Privatreisenden hat sich von 1964—1967 vervierfacht, während die Reisen mit dem Reisebüro laufend zurückgegangen sind. 1968 betreute das Reisebüro DER nur noch halb so viel Auslandstouristen aus sozialistischen Ländern wie 1964. Abgenommen hat vor allem die Besucherzahl aus der CSSR, die bis 1967 weitaus die meisten Touristen stellte. Aber noch immer kommen die meisten Auslandsbesucher der DDR aus der Tschechoslowakei und aus Polen, vor allem Wochenendbesucher mit Passierscheinen. Die Bemühungen der DDR, die Besucherzahl aus den westlichen Ländern, vor allem Skandinavien, zu erhöhen, sind bis jetzt ohne großen Erfolg geblieben: Das Reisebüro betreute 1967 lediglich 75 000 westliche Besucher; 1968 dürften es knapp 100 000 gewesen sein.

### DDR-Tourismus im internationalen Vergleich

Im grenzüberschreitenden Fremdenverkehr kann die DDR nur mit den anderen RGW-Ländern verglichen werden, deren Bürger ähnlichen Beschränkungen der Bewegungsfreiheit und vor allem der Devisenzuteilung unterworfen sind. In diesem Rahmen sind es die Mitteldeutschen und die Tsche-

Auslandstourismus der RGW-Länder 1967

Land	Gesamt	sozial. Länder	westl. Länder	Gesamt	sozial. Länder	westl. Länder
	1000 Personen			Zunahme gegenüber dem Vorjahr in vH		
Einreise ausländischer Touristen						
CSSR . . . . .	4 603	3 765	838	30,8	36,2	11,1
Ungarn . . . . .	4 336	3 837	499	14,3	15,3	2,0
Bulgarien . . . . .	1 752	1 014	738	18,3	33,8	3,0
UdSSR . . . . .	1 750	1 000	750	21,2	.	.
Polen . . . . .	1 573	1 337	236	22,8	25,5	9,7
Rumänien . . . . .	1 200	928	272	31,1	29,2	20,0
DDR . . . . .	1 119	1 044	<sup>1)</sup> 75	24,6	25,4	15,3
Ausreise inländischer Touristen						
CSSR . . . . .	2 393	2 090	303	21,9	19,1	44,5
DDR . . . . .	2 175	2 175	<sup>2)</sup> .	46,8	46,8	.
UdSSR . . . . .	1 540	830	710	20,1	.	.
Ungarn . . . . .	995	852	143	4,4	5,0	0,7
Polen . . . . .	936	8 <sup>2)</sup>	101	- 0,9	- 0,9	11,2
Bulgarien . . . . .	258	224	34	24,5	25,0	13,0

<sup>1)</sup> Nur Teilnehmer von DER-Gesellschaftsreisen. — <sup>2)</sup> Rentnerreisen.

choslowaken, die in der Auslandsreiseintensität an der Spitze liegen.

Die relativ hohe Auslandsreisefreudigkeit der mitteldeutschen Bevölkerung ist ohne Zweifel ein deutliches Zeichen des vergleichsweise hohen Lebensstandards in der DDR, der sich auch in einem gegenüber den anderen RGW-Ländern hohen Motorisierungsgrad widerspiegelt<sup>8</sup>. So verreiste 1967 bereits jeder vierte mitteldeutsche Auslandstourist mit dem eigenen PKW<sup>9</sup>.

Mit dem Entwicklungstempo des passiven Reiseverkehrs konnte der aktive Reiseverkehr der DDR nicht Schritt halten. Während in allen anderen sozialistischen Ländern die Zahl der ausländischen Besucher regelmäßig größer ist als die der eigenen Bürger, die ins Ausland reisen, ist diese Relation in der DDR umgekehrt. 1967 reisten fast doppelt so viele DDR-Bürger ins Ausland wie Ausländer in die DDR. Die relativ geringe Attraktivität der DDR als Urlaubsland ist nicht eindeutig zu erklären. Sie dürfte jedoch im wesentlichen auf zwei Ursachen zurückzuführen sein: Erstens hat die DDR keine solchen geographischen Vorteile aufzuweisen wie etwa die Schwarzmeerländer Bulgarien und Rumänien oder auch Jugoslawien. Zweitens ist die Beherbergungskapazität der DDR nur gering. In-

<sup>7</sup> Reise Tip 1969, Vorschau für die Sommersaison 1969. Herausgegeben von der Generaldirektion des Reisebüros der DDR, Abteilung Werbung. Beispiele aus diesem Angebotskatalog:

- 4-tägige Bahnreise nach Prag  
Unterkunft in Studentenheimen 150 Mark
- 20-tägige Bahnreise nach Bulgarien (Schwarzmeerküste)  
Unterkunft auf dem Campingplatz 650 Mark
- 22-tägige Flugreise nach Ungarn (Plattensee)  
Hotelunterkunft I. Kategorie 1 800 Mark
- 24-tägige Flugreise in die Mongolische VR  
Unterkunft Touristenkategorie 3 200 Mark.

<sup>8</sup> In der DDR kamen 1967 11 PKW auf 100 Haushalte, in der CSSR, dem RGW-Land mit der zweitgrößten PKW-Dichte, waren es 8,5.

<sup>9</sup> In der BRD reisten 1968 57 vH der Urlauber mit PKW in die Ferien, in Frankreich 64 vH, in Belgien 70 vH. (Umfrageergebnis des Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München.)

folge der hohen Inlandsreiseintensität ist der vorhandene Bettenbestand (Hotelbetten: 39 000) während der Saison ständig ausgelastet und wäre somit einer zusätzlichen Nachfrage nicht gewachsen. Bis 1970 soll der Bestand an Hotelbetten auf 48 000 (davon 9 300 in „Interhotels“) und bis zum Jahre 1980 auf 64 000 (26 000 in „Interhotels“) erweitert sein.

Die Kapazität der Vereinigung „Interhotel“ ist vor allem für die Aufnahme zahlungskräftiger ausländischer Gäste gedacht und soll den internationalen Ansprüchen genügen. Noch in dieser Saison dürften weitere fünf Hotels in Potsdam, Dresden und Oberhof mit insgesamt 2860 Betten bezugsfertig sein und damit die Kapazität der Interhotels auf 9110 Betten vergrößern.

Mit 2,3 Hotelbetten und 4,3 Fremdenbetten (Hotels und sonstige Quartiere) je 1000 Einwohner liegt die DDR nicht nur weit unter dem Stand entwickelter europäischer Fremdenverkehrsländer,

sondern auch einiger sozialistischer Länder. So hatte z. B. Bulgarien 1967 schon 12,8 Fremdenbetten je 1000 Einwohner, davon 7,3 in Hotels.

### Zusammenfassung

Für den Tourismus in der DDR ist in den letzten Jahren grundsätzlich die gleiche Entwicklung festzustellen wie für andere durch Industrialisierung und zunehmende Verstädterung geprägte Länder.

Daß die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Massentourismus in der DDR gegeben sind, zeigt die erreichte hohe Reiseintensität; ebenso entspricht die — gemessen an anderen Ostblockländern — hohe Zahl von mitteldeutschen Auslands Touristen dem im Ostblock führenden Lebensstandard und Motorisierungsgrad der DDR. Die erwünschte Steigerung des Besuches von Ausländern scheitert dagegen einstweilen an der geringen Kapazität des Hotelgewerbes in der DDR — ein Rückstand, der auch mit den geplanten Neubauten in absehbarer Zeit kaum aufzuholen sein wird.

## Vergleich der privaten Personenwagenhaltung in Mittel- und Westdeutschland

Die Struktur des Personenverkehrs — die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsarten — entspricht in der DDR gegenwärtig etwa der in Westdeutschland zu Anfang der 50er Jahre. Allerdings ist der Motorisierungsgrad dort heute höher, als er es damals im Bundesgebiet war. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich in der sehr geringen Nutzung der vorhandenen Fahrzeuge (durchschnittliche jährliche Laufleistung 5800 km gegenüber ca. 12 000 km in der BRD). Aber schon in diesem frühen Stadium der Motorisierung ist festzustellen, daß Veränderungen in der Verkehrsstruktur maßgeblich von den Kraftwagen verursacht werden, die privat genutzt werden. Dieser Strukturwandel im Personenverkehr wird — soweit er ökonomisch überhaupt zu erklären ist — durch hohe Ausgaben für die Fahrzeughaltung und niedrige Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel negativ beeinflusst.

### Stand der Motorisierung

Bei einer Bevölkerung von rund 17 Millionen und einem Personenwagenbestand von gegenwärtig rund 950 000 Einheiten entfallen auf 1000 Einwohner knapp 60 Fahrzeuge; ein Wagen entfällt auf 18 Einwohner. Damit steht Mitteldeutschland zwar an der Spitze der Ostblockstaaten, weist aber gegenüber der Bundesrepublik mit einer Dichteziffer von fünf Einwohnern je Pkw nur eine geringe Motorisierung auf<sup>1</sup>. Die Ausstattung mit Kraftfahrzeugen verschiebt sich etwas zugunsten der DDR, stellt man den hohen Kraftradbestand

von rund 2,7 Millionen Einheiten dem westdeutschen Bestand von 1,4 Millionen einspurigen Kraftfahrzeugen gegenüber<sup>2</sup>.

Eine Aufteilung des Pkw-Bestandes nach Haltergruppen, aus der die eigentliche private Motorisierung zu entnehmen wäre, liegt für Mitteldeutschland nicht vor; man bleibt also auf Mutmaßungen angewiesen. Als die Bundesrepublik den heutigen Motorisierungsgrad der DDR etwa erreicht hatte, besaßen private Halter annähernd 60 vH des Personenwagenparks. Ein entsprechender Anteil ist für die gegenwärtigen Verhältnisse in Mitteldeutschland sicherlich zu hoch gegriffen, bedenkt man, welche Schwierigkeiten (mehrjährige Lieferzeiten) auch heute noch bei der privaten Beschaffung auftreten und wie teuer Anschaffung und Unterhaltung auch nur eines Kleinwagens sind<sup>3</sup>.

In der DDR werden privat hauptsächlich zwei Pkw-Typen mit Zweitaktmotoren von 600 bzw. 1000 ccm Hubraum und 23 PS bzw. 45 PS gefahren. Diese Wagen sind vergleichbar etwa dem bis in die Mitte der 60er Jahre in der Bundesrepublik produzierten Lloyd 600 und dem Auto-Union 1000. Während aber diese Fahrzeuge in der Bundesrepublik 3500 DM bzw. 6000 DM kosteten, sind in der DDR für den Trabant gegenwärtig noch fast 8000 M und

<sup>1</sup> Der gegenwärtige westdeutsche Motorisierungsgrad wird nach östlichen Verlautbarungen für Ost-Berlin etwa für 1980 erwartet. Der Gesamtbestand Mitteldeutschlands dürfte dann um 3 Mill. Pkw betragen.

<sup>2</sup> Einschl. Mopeds.

<sup>3</sup> Erst für 1975 wird der Anteil der privaten Halter auf 75 vH geschätzt. DDR Verkehr, Heft 9, 1968, S. 326.

für den Wartburg über 17 000 M zu zahlen<sup>4 5</sup>. Etwa den gleichen Preis in Mark wie der Wartburg haben die tschechischen Skoda-Modelle sowie der aus der Sowjetunion importierte Moskwitsch — Fahrzeuge, die im mitteldeutschen Straßenbild jedoch seltener sind.

Mitteldeutschland erzeugt gegenwärtig jährlich annähernd 120 000 Pkw; über ein Drittel davon wird ausgeführt. Die Einfuhr — hauptsächlich aus der CSSR und UdSSR — erreicht dagegen nicht ganz diese Größenordnung, so daß auch hier von einer retardierenden Wirkung auf die private Motorisierung ausgeht.

### Die Ausgaben für die Fahrzeughaltung

Bei einem Vergleich der Haltungskosten in Ost und West ist stets zu bedenken, daß bei dem niedrigeren Gehaltsniveau in Mitteldeutschland die Fahrzeugpreise dort fast dreimal so hoch sind wie in der Bundesrepublik. Der Ausgleich wird wenigstens zum Teil dadurch geschaffen, daß die Wagen wesentlich länger im Verkehr gehalten werden. Sieht man trotzdem bei der Kostenkalkulation der privaten Fahrzeughaltung von dem Ansatz einer Kapitalverzinsung und Wertminderung ab, weil das Rechnen mit diesen Posten in privaten Haushalten nicht üblich ist, so bleiben als Hauptbestandteil der festen Ausgaben die Kraftfahrzeugsteuer und die Haftpflichtversicherung. Wichtigste Aufwendungen für den laufenden Betrieb sind dagegen die Ausgaben für Kraftstoff und Reparaturen.

Die Kraftfahrzeugsteuer liegt in der DDR etwa um ein Fünftel höher als in Westdeutschland. Die Haftpflichtversicherung erfordert in der DDR zwar wesentlich niedrigere Prämien; Schadenfreiheitsrabatte, die in der Bundesrepublik für mehrjähriges unfallfreies Fahren Ermäßigungen bis zu 50 vH bedeuten können, gibt es jedoch in der DDR nicht. Diese Unterschiede dürften sich für die gesamte Belastung mit festen Kosten weitgehend ausgleichen.

Bei den Betriebsausgaben besteht ein großer Unterschied in den Kraftstoffpreisen. Während in der DDR 1,40 M je Liter Normalbenzin gefordert wird, beträgt der Tankstellenpreis in der BRD rund 60 Dpf. Demgegenüber sind die Ausgaben für die Gruppe Zubehör, Ersatzteile, Reparaturen und Wartung in Westdeutschland — vor allem wegen der starken Verteuerung in den letzten Jahren — höher als in Mitteldeutschland; eine genaue Gegenüberstellung einzelner Positionen ist aber wegen der unterschiedlichen Abgrenzung kaum möglich. Hinzu kommt, daß der Erfahrung nach gerade die Beschaffung von Ersatzteilen in der DDR oft erhebliche zusätzliche Beträge erfordern dürfte, die in keiner veröffentlichten Ausgabenrechnung enthalten sind<sup>6</sup>, so daß die effektiven Ausgaben wohl höher als angegeben liegen. Man kann daher

Wichtige Ausgaben für die Personenwagenhaltung in Mittel- und Westdeutschland 1968

Ausgabenart	Trabant 600/601		Wartburg 1000	
	M	DM	M	DM
<i>Jährliche Ausgaben</i>				
Kraftfahrzeugsteuer . . . . .	108,00	87,00	180,00	144,00
Haftpflichtversicherung . . . . .	<sup>1)</sup> 95,50	<sup>2)</sup> 254,10	<sup>1)</sup> 168,60	<sup>2)</sup> 382,20
<i>Ausgaben je 100 km</i>				
Kraftstoff . . . . .	10,50	4,74	18,30	6,30
Bereifung . . . . .	2,17	1,08	2,60	1,35
Reparatur und Wartung . . . . .	5,50	9,10	7,20	11,17

<sup>1)</sup> In Berlin (Ost) — <sup>2)</sup> Großstadttarif bei 250 000 DM Deckungssumme ohne Ermäßigung.

bestenfalls von gleich hohen Reparaturaufwendungen in beiden Bereichen ausgehen<sup>7</sup>. Die Ausgaben für Bereifung, die bei den Betriebsausgaben westdeutscher Fahrzeugbesitzer fast an letzter Stelle stehen, spielen in der DDR noch eine beträchtliche Rolle, da dort Reifen doppelt so teuer sind wie in der Bundesrepublik.

Bei dieser Kostenkonstellation sind die reinen Betriebsausgaben je 100 km Fahrleistung in Mitteldeutschland um reichlich ein Drittel höher als in Westdeutschland. Die niedrigeren Versicherungstarife, die die Gesamtausgaben beeinflussen, schaffen hierfür nur sehr bedingt einen Ausgleich. Diese Umstände bewirken zusammen mit anderen Faktoren, daß die jährlichen Fahrleistungen mitteldeutscher Wagen im Durchschnitt nur knapp halb so groß sind wie die westdeutscher Fahrzeuge. Abgesehen von den wesentlich niedrigeren Anschaffungskosten und der sofortigen Verfügbarkeit erklärt sich hieraus auch die relativ hohe Zweiradhaltung in der DDR: Ein Motorrad von 175 ccm erfordert bei einer Jahresleistung von 5000-6000 km nur knapp halb so hohe Ausgaben wie ein Kleinwagen; bei größeren Fahrleistungen erhöht sich zudem der Unterschied noch erheblich.

Nach mitteldeutschen Angaben<sup>8</sup> ergaben sich für alle festen und variablen Ausgaben — ohne Abschreibung, Kapitalverzinsung und Kaskoversiche-

<sup>4</sup> Der Wartburg heutiger Ausführung wurde 1966 eingeführt. Der Dreizylinder-Motor wurde übernommen, die Karosserie völlig neu gestaltet; ab Mitte 1969 soll eine 50 PS-Maschine eingebaut werden. Der Zweizylinder-Trabant wird seit etwa zehn Jahren gebaut; inzwischen wurden über 500 000 Fahrzeuge ausgeliefert. Dieser Wagen hat eine Kunststoffkarosserie, die aus einem Plattformrahmen, einem Blechgerippe und einer Verkleidung aus Duroplast besteht. Anfang 1969 soll die Maschine auf 26 PS verstärkt worden sein. Die mechanischen Elemente erinnern noch an die DKW der Vorkriegszeit. Die Leistungsfähigkeit beider Fahrzeuge erfüllt nicht die gegenwärtig in Westeuropa an diese Größenklasse gestellten Ansprüche in bezug auf Drehmoment, Beschleunigung und Endgeschwindigkeit.

<sup>5</sup> Beide Wagen sind auch in der BRD erhältlich und kosten hier 3440 bzw. 5740 DM.

<sup>6</sup> Nach östlichen Verlautbarungen fehlen weiterhin Kapazitäten für Pflege und Wartung, für Garantiearbeiten und sonstige Durchsicht sowie für die Instandsetzung.

<sup>7</sup> Ein Reifen mit der Abmessung 5,20 x 13 (Trabant) kostet im Osten 136 M, im Westen 68 DM einschließlich Schlauch (Listenpreis, von dem meistens noch ein Abschlag erfolgt).

<sup>8</sup> Der Deutsche Straßenverkehr, Berlin, Januar 1965, S. 8. Seither dürften, abgesehen von der Benzinpreissenkung von 1,50 M auf 1,40 M, keine wesentlichen Änderungen mehr eingetreten sein.

rung, jedoch einschließlich Garagenmiete — bei einer Fahrleistung von jährlich 6000 km für den Trabant Ausgaben von 1600 M, für den Wartburg von 2100 M. Nominal etwa ebenso viel kostet in der Bundesrepublik der Unterhalt eines 600er Fiat oder eines großen DKW. Allerdings scheinen in der Rechnung für die Kraftfahrzeugunterhaltung in der DDR die Reparaturen aus den erwähnten Gründen zu niedrig angesetzt; bei dieser geringen Fahrstrecke schlagen überdies die niedrigen Versicherungskosten sowie die gleichfalls niedrige Garagenmiete stark durch. Läßt man die Miete in Höhe von 240 M, die sicher häufig eingespart wird, außer Betracht und klammert die nur schwer zu schätzenden Ausgaben für Reparaturen und Wartung ebenfalls aus — „das ist die seitens der Konsumenten wahrscheinlichste Kalkulation,“<sup>9</sup> —, so verbleiben effektive Minimalausgaben bei 6000 km im Jahr von 1000 M bzw. 1350 M<sup>10</sup>. Diese Beträge überschreiten die westdeutschen Haltungskosten gleichartiger Wagen bei einer derart geringen Jahresleistung, wie in der DDR üblich, um 30 bis 35 vH.

Geht man aber von einer doppelten Fahrleistung aus, die in Westdeutschland die Regel ist, so vermindert sich der Vorteil der geringeren festen Jahresausgaben, die der mitteldeutsche Autobesitzer hat, und der hohe Kraftstoffpreis beherrscht mehr und mehr seine Ausgabenrechnung. Die Verdoppelung der Fahrleistung erfordert allein für Treibstoff beim Trabant zusätzlich 650 M, beim Wartburg sogar 800 M. Unter diesen Umständen stellt sich die Fahrzeughaltung (Minimalkalkulation) im Osten um rund 650 M bzw. 800 M teurer als in Westdeutschland; es ergibt sich also ein Verhältnis von 1:1,5 zugunsten der Bundesrepublik.

### Ausblick

Die verhältnismäßig hohen Fahrzeugpreise und die teure Personenwagenhaltung in der DDR haben bisher bewirkt, daß der Kraftwagen im allgemeinen nicht für den Berufsverkehr benutzt wird, die Hauptgründe für seine Anschaffung vielmehr im touristischen Bereich liegen. Auch aus diesem Grund sind die in westlichen Ballungsräumen während der Spitzenverkehrszeiten auftretenden Verkehrsprobleme im Osten noch vielfach unbekannt. Wenn bisher die Infrastruktur im gro-

ßen und ganzen den Ansprüchen des Straßenverkehrs noch genügen konnte, so werden mit zunehmender Motorisierung aber auch hier Engpässe auftreten — zumal das Straßennetz bis zur Mitte der 60er Jahre unzureichend instandgehalten bzw. erweitert worden ist.

Auch in der DDR zeigt sich in zunehmendem Maße, daß die außerökonomische Bewertung des Personenkraftwagens seinem Gebrauchswert vielfach übergeordnet wird. Diese Einstellung wird den Drang zur Motorisierung immer mehr verstärken und in Mitteldeutschland gleichfalls eine allmähliche Individualisierung des Personenverkehrs bewirken.

Die heute noch erhebliche Differenz zwischen den Haltungskosten in der DDR und der BRD wird im Laufe der Zeit geringer werden, wenn sich die spezifischen Preise im Osten wie bisher wenig verändern und im Westen aller Voraussicht nach auch in Zukunft wichtige Positionen, wie Reparaturen und Versicherungen, weiter steigen werden. Allein im Laufe der 60er Jahre ist eine Verteuerung von über 50 vH eingetreten. Solange allerdings die Fahrzeugpreise gehalten werden, wird der private Fahrzeugbesitz in Mitteldeutschland immer beträchtlich hinter dem in Westdeutschland zurückbleiben.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß der Bestand an Krafträdern aller Art Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre — also mit einer Verzögerung von 10 bis 12 Jahren — gegenüber der Bundesrepublik seinen Höchststand erreicht haben wird. Erst dann wird die langsam wachsende Motorisierung allein vom Personenkraftwagen getragen werden. Die jährlichen Zuwachsraten des Bestandes an Krafträdern sind seit 1960 kontinuierlich gefallen<sup>11</sup>; sie lagen 1968 bei 4 vH. Der Wagenpark indes hat in diesem Jahrzehnt im Jahresdurchschnitt ziemlich regelmäßig um 15 vH zugenommen.

<sup>9</sup> DDR Verkehr, Heft 2, 1968, S. 63.

<sup>10</sup> Nach mitteldeutschen Untersuchungen werden im Durchschnitt aller mit Personenkraftwagen ausgestatteten Haushalte für die Wagenhaltung jährlich etwa 1200 M aufgewendet. Mitteilungen des Instituts für Marktforschung, Leipzig, Heft 1/1968, S. 28.

<sup>11</sup> Im gleichen Zeitraum nahm auch die Produktion dieser Fahrzeuge von jährlich 250 000 auf 150 000 Einheiten ab.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 und 53 Bonn, Adenauerallee 170  
Tel.: (0311) 8 29 11 — telex 01 83247 diwbl

Präsident: Dr. Klaus Dieter Arndt

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Wolfgang Kirner, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Prof. Dr. Rolf Kregel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Herbert Martell, Dr. Peter Mitzscherling, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Für die wissenschaftliche Leitung des Instituts und für den Inhalt der Wochenberichte verantwortlich ist das Kollegium der Abteilungsleiter. Schriftleitung: Dr. Wolfgang Watter.

Der Fremdenverkehr in der DDR bearbeitet von Maria<sup>1</sup>Lodahl und Maria-Elisabeth Ruban. — Die private Personenwagenhaltung in Mittel- und Westdeutschland bearbeitet von Heinz Otto.

Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Büro-Technik G. m. b. H., 1 Berlin 36, Muskauer Str. 43

Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, vierteljährlich DM 9,—, Einzelnummer DM 1,—