

Kontakte geknüpft

Viele DDR-Bürger würden ihren Trabi gern durch einen westlichen Gebrauchten ersetzen. Doch West-Autos sind für sie meist unbezahlbar.

Beim Kaminabend in West-Berlin trug DDR-Anwalt Wolfgang Vogel einen Sonderwunsch vor. Seine Regierung sei an der Lieferung von 30 000 Gebrauchtwagen aus der Bundesrepublik interessiert, sagte Erich Honeckers Unterhändler im Januar vergan-

Die Gebrauchtwagenhändler aus der West-Republik wittern im Osten das ganz große Geschäft. Über „informelle Kanäle“, streut der Düsseldorfer Becker, sei ihm der Wunsch der DDR-Regierung nach 100 000 Gebrauchten aus der Bundesrepublik zugetragen worden. Der DDR-Markt mit derzeit rund 3,5 Millionen zugelassenen Personenwagen könne, so Becker, leicht „zwei bis drei Millionen“ Zweite-Hand-Autos aus der Bundesrepublik aufnehmen.

Doch es ist bei den Kraftfahrzeugen nicht anders als bei anderem Bedarf: Der Kundschaft im Osten mangelt es an Barm aus dem Westen.

Für einen gebrauchten, etwa acht Jahre alten VW Golf müßte ein Rostocker Kunde heute im Verhältnis genauso viel ausgeben wie ein Hamburger für einen neuen Daimler-Benz 500 SEL. Ein 5000 West-

Die DDR-Besucher, die bei dem Lübecker VW-Händler Drümmer vorbeischauchen, fragen nach Autos zwischen 2000 und 3000 Mark. Seit dem 1. Januar ist das die interessanteste Preisklasse für den Ost-West-Autohandel; zur Jahreswende hob die DDR die Altersgrenze für Importwagen von vier auf zehn Jahre an. Ab sofort läßt der DDR-Zoll westdeutsche Billigmodelle ins Land.

Aber auch bei den ganz Billigen läuft das Ost-Geschäft zäh, solange den DDR-Bürgern D-Mark fehlen: „Bezahlung in Ost-Mark ist kein Thema“, meint ein VW-Verkäufer in Berlin.

Das Angebot bereitet den Autohauern zur Zeit keine Probleme. Notfalls tue man sich „mit befreundeten Händlern zusammen“, so ein Verkäufer aus dem hessischen Witzenhausen. Marktführer Becker würde nur zu gern dem östlichen Wunsch auf 100 000 Gebrauchte nachkommen. Aber auch er weiß nicht, woher die West-Mark für die Bezahlung kommen könnten.

Ziemlich abwegig erscheint Beckers Vorschlag, Bonn solle die Käufe mit Krediten finanzieren. Die Milliarden, die aus westlichen Staatsmitteln für die DDR abgezweigt werden, lassen sich zweifellos nützlicher einsetzen als zum Autokauf – in der Umwelttechnik beispielsweise oder beim Aufbau eines funktionstüchtigen Telefonnetzes.

Die Auto-Profis aus dem Westen – voller Zuversicht, daß allen Geld-Widrigkeiten zum Trotz das Geschäft irgendwann anrollt – zerbrechen sich derweil schon die Köpfe über den Service für die West-Wagen in der DDR.

Opel-Händler Dürkop beispielsweise hat bereits Kontakte geknüpft. Langfristig kämen private Kfz-Betriebe in der DDR als Vertragswerkstätten für das Unternehmen in Frage, meint Dürkop-Verkäufer Kacmarek.

Auto-Becker schlägt vor, es sollten in der DDR Werkstätten mit westlichem Know-how aufgebaut werden. Das Geld könnte aus jenem Existenzgründungsprogramm fließen, das Wirtschaftsminister Helmut Haussmann Mitte Dezember mit seiner DDR-Kollegin Christa Luft vereinbart hat.

Würde die große Auto-Karawane wirklich gen Osten rollen, dann könnte sie vielleicht sogar die Einwohnerzahl der DDR stabilisieren. Für einen Arbeiter aus Thüringen allerdings käme das zu spät. Der Mann hatte im November bei einem Besuch im nordhessischen Korbach von einem Autohändler einen gebrauchten Ford Granada geschenkt bekommen. Bei der Ummeldung in Erfurt verlangte die Behörde nachträglich 25 000 Ost-Mark Einfuhrzoll.

Kurz entschlossen belud der Beschenkte seinen neuen Wagen mit Familie und Gepäck – und siedelte in die Bundesrepublik über.



Gebrauchtwagen-Verkauf, DDR-Kunden*: Interesse an der untersten Preisklasse

genen Jahres dem Düsseldorfer Gebrauchtwagenhändler Helmut Becker. Die Import-Autos würden mit staatlichen Devisen bezahlt, verhielt Vogel seinem überaus interessierten Gesprächspartner.

Der Sinn der Aktion war klar: Die Gebrauchtautos aus dem Westen sollten den wachsenden Unmut der DDR-Bürger über die miese Versorgungslage dämpfen.

Ein dicker Schub gebrauchter Golf, Kadett oder Escort täte zweifellos auch dem Ansehen der neuen DDR-Regierung gut. West-Autos sind in der DDR heute begehrter denn je: Bei ihren Reisen in die Bundesrepublik erleben die Besucher aus dem Osten nun hautnah, wie weit ihre Fortbewegungsmittel vom Stand der Automobiltechnik Ende der Achtziger entfernt sind.

Mark teurer VW kostet den DDR-Bürger nach gängigem Wechselkurs etwa 36 000 Mark Ost; dazu kommen noch rund 5000 Ost-Mark Einfuhrzoll, bemessen nach Kubikzentimetern – etwa 45 durchschnittliche Nettolöhne für ein altes Auto.

Dennoch registrieren die grenznahen Autohäuser von Lübeck bis Hof starkes Interesse von DDR-Touristen an den aufpolierten Altwagen. Am meisten umlagert sind die Autos in der untersten Preisklasse. „Bei uns waren viele Leute, die den Mund vor Staunen nicht mehr zugemacht haben, aber ich habe noch keinen gesehen, der mit 3000 oder 4000 Mark gekommen wäre“, sagt Axel Kacmarek, Verkäufer beim Braunschweiger Opel-Händler Dürkop.

* In Braunschweig.