Automobile

Geht erst richtig los

Die dringendsten Bedürfnisse werden zuerst befriedigt – die DDR-Bürger stürzen sich auf westliche Autos.

Zwei Wochen nachdem die Währungsunion die Deutschen im Konsum vereint hatte, machte sich Uwe Dinnebier, 27, aus dem brandenburgischen Bad Wilsnack auf den Weg in den Westen, um Schulden zu begleichen.

Dinnebier hat sich in seinem Heimatort als Autohändler selbständig gemacht. Knapp 100 Gebrauchtwagen, vom Mazda-Coupé bis zum Mercedes-Transporter, holte er in den vergangenen Monaten bei Autohäusern aus Hamburg und Umgebung gegen Rechnung in die DDR – zahlbar nach Weiterverkauf.

Autohändler Dinnebier (M.), Kunden: „Wir helfen, wo wir können"

Jetzt war Zahltag. Mehr als 700 000 Mark, Hunderter für Hunderter, legte der gelernte Kfz-Mechaniker am Montag vergangener Woche seinen West-Partnern „mit bestem Dank für die gute Zusammenarbeit" auf den Kassentisch. Kaum mehr als zwei Dutzend Fahrzeuge stehen noch mit Preisschildern zwischen 8000 und 20 000 Mark auf dem Hof des Autohauses Dinnebier. Für weiteren Nachschub ist bereits gesorgt.

Um seine Zukunft im vereinten Deutschland macht sich der junge Mann keine Sorgen mehr. „Als Autohändler", sagt er, „stehste doch auf der Sonnenseite im neuen Staat."

Dinnebier hat sich das richtige Gewerbe ausgesucht. Kein anderes Gut ist beim Trabi-geplagten DDR-Bürger so begehrt wie ein Wagen aus dem Westen.

Selbst Wirtschaftsminister Helmut Haussmann gerät ins Schwärmen. Wenn er nicht in Bonn beschäftigt wäre, so der Liberale, dann würde er sich jetzt „selbständig machen – und zwar in der Automobilbranche".

Nach unterschiedlichen Schätzungen wurden schon im ersten Halbjahr zwischen 40 000 und 100 000 meist betagte Karossen in den deutschen Zweitstaat abgeschoben. Die Gebrauchtwagenhalde, bis zu 600 000 Fahrzeuge, schmilzt zur Freude der Händler dahin.

Es wird enger auf den Straßen von Rostock bis Suhl. Schon jetzt liegt die Verkehrsdichte in der DDR weitaus höher als bislang angenommen. Auf 1000 Einwohner kamen im vergangenen Jahr immerhin 235 Personenwagen. Selbst die Japaner liegen mit 251 Pkw nicht sonderlich höher. In der Bundesrepublik allerdings besitzt, statistisch, inzwischen jeder zweite Bundesbürger ein Auto.

Genau dahin will die Branche auch in der DDR kommen. „Bereits in wenigen Jahren", glaubt Hans-Wilhelm Meyer von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) in Stuttgart, „könnte auf dem Gebiet der jetzigen DDR die gleiche Verkehrsdichte erreicht sein wie bei uns."

Der Anfang war bereits gemacht, kaum daß die Mauer richtig gefallen war. Im grenznahen Raum zwischen Lübeck im Norden und Hof im Süden waren Fahrzeuge unter 6000 Mark bereits im April kaum noch zu finden. „Wenn sie rosten, ab in den Osten", kalauerte das im Umgang mit der Kundschaft nicht eben zimperliche Gewerbe.

Für den Düsseldorfer Automobilgrossisten Helmut Becker sind die DDR-Geschäfte seit Maueröffnung denn auch „in der Masse unseriös" und glichen „dem Schrotthandel" – allerdings mit attraktiven Gewinnspannen. Schnell stiegen die Preise in Grenznähe im Schnitt um mehr als 20 Prozent.

Viele DDR-Bürger hatten offenbar – geprägt von den langen Wartezeiten auf Trabi oder Wartburg – schlichtweg Angst, nach der Währungsunion könnte der Automarkt bald leer gekauft sein. Banken und Sparkassen zeigten Verständnis für solche Befürchtungen: Insider schätzen, daß bereits vor der Währungsunion 15 Prozent aller Ost-Berliner im Westen Autokredite beantragt und bekommen hatten.

Doch viel mehr als ein Vorspiel war das nicht. Nach einer Umfrage des Leipziger Instituts für Marktforschung wollen sich sieben von zehn DDR-Haushalten „in absehbarer Zeit" einen Wagen aus dem Westen zulegen – trotz aller Ängste wegen drohender Arbeitslosigkeit.

Das Statussymbol Auto fährt dem ersehnten Wohlstand weit voraus. Es gibt offenbar für viele DDR-Bürger nichts Wichtigeres, als ganz schnell einen Westwagen zu besitzen, um endlich das Stigma des belächelten Trabi-Fahrers abzuschütteln – koste es, was es wolle.

In der Verkaufsausstellung „Lebendiges Dresden", Anfang Juli auf einem abgeernteten Getreideacker am südlichen Stadtrand eröffnet, waren die Preissprünge deutlich nachzulesen. Die Heilbronner Firma Losberger etwa bot einen blauen Volkswagen Käfer, angegebenes Baujahr 1986, als „Rarität" zum doppelten Listenpreis an.

„Die Kollegen spinnen hier komplett", ärgerte sich der baden-württembergische Automakler Rainer Bergmann. Zurückstehen aber mochte auch er nicht. Bergmann offerierte einen zehn Jahre alten Porsche für 32 000 Mark.

Für verbraucherfreundliche Aufklärung war auf der Dresdner Gebrauchtwagenmesse offenbar kein Platz. Der Vertreter der Münchner Fachzeitschrift *Autofahrer* fühlte sich von westdeutschen Händlern gar bedroht, weil er die Schwacke-Liste, ein Gebrauchtwagen-Handbuch, zum sachkundigen Preisvergleich ausgelegt hatte. Die Kundschaft soll erst gar nicht wissen, wie viel – oder besser: wie wenig – die angebotenen Gebrauchtautos im Westen kosten würden.

Auf einem citynahen Grundstück am „Dynamo"-Fußballstadion hat sich der Dresdner Holger Deliga selbstän-

dig gemacht. Unter buntem Fahnenschmuck stehen meist betagte Opel, Ford und Fiat, aber auch teure Luxuswagen jüngeren Datums.

Das provisorische Verkaufsbüro ist in einem Campmobil untergebracht. Geduldig wartet die Kundschaft in gewohnter Schlange, um einen Kaufvertrag unterschreiben zu dürfen. „Seit der Währungsunion", sagt Deliga, „geht es erst richtig los."

Selbst der bislang zähe Handel mit Nutzfahrzeugen, vom kleinen Transporter bis zum Sattelschlepper, erfährt einen ungeahnten Boom. „Rund die Hälfte unseres Lkw-Gebrauchtwagengeschäfts", so Hardy Bozek von der Hamburger Mercedes-Vertretung Vidal + Sohn, „wickeln wir inzwischen mit der DDR ab." In den Monaten vor der Währungsunion lag der Anteil bei nur knapp 15 Prozent. Auf dem Vidal-Firmengelände, wo gewöhnlich 40 bis 50 Fahrzeuge aufgereiht sind, stand Mitte Juli zeitweise kaum noch ein Wagen. Der Bestand war ausverkauft.

Zu den Käufern gehören Kleinunternehmer, die gerade auf dem Weg in die Selbständigkeit sind, ebenso wie etwa die Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft in Elmenhorst bei Rostock. Die Staatsbauern versuchen als Lkw-Zwischenhändler über die Runden zu kommen. Das Schweinefleisch der LPG will ja niemand mehr – aber das Automobilgeschäft auf dem Bauernhof läuft nicht schlecht.

Bis zum Jahresende hoffen westdeutsche Autohändler auf einen Ost-Absatz von rund 500 000 Fahrzeugen aller Art. Zwischen fünf und acht Milliarden Mark, schätzen Branchenkenner, werden DDR-Bürger bis dahin für den Autokauf ausgegeben haben.

Es sind nicht mehr allein Gebrauchtwagenhändler, die sich in der darniederliegenden DDR wie im Schlaraffenland fühlen. Auch die Konzerne setzen zum Sturm an, um teure Neuwagen unters Volk zu bringen.

Da gibt es offenbar eine Menge zu verdienen. Nach einer Umfrage der West-Berliner Messegesellschaft AMK im Ostteil der Stadt planen 36 Prozent der Haushalte in den nächsten zwölf Monaten die Anschaffung eines fabrikneuen Wagens.

Die Konkurrenz hat es denn auch eilig mit der Werbung um die neue Kundschaft. Opel etwa hat seine Neuwagenpalette von Corsa bis zum Senator als rollende Sonderschau „Opel Tour '90" in mehr als 60 DDR-Städte geschickt – allein in Ost-Berlin kamen über 30 000 Besucher. In mehr als 100 Ortschaften präsentierte VW inzwischen seine Angebote – samt Tips für Leasing- und Kreditkonditionen.

Wolfsburg hat bereits ein Netz von 420 Händlern für VW und Audi flächendeckend unter Vertrag: meist Werkstätten, die bislang den Trabi reparierten. An Aufträgen mangelt es schon jetzt nicht. Bereits bis Ende Juni lagen in Wolfsburg 11 500 Fahrzeugbestellungen aus der DDR vor. Im zweiten Halbjahr sollen weitere 20 000 VW und Audi dazukommen.

Auf einen Händlervertrag mit VW hatten auch die beiden Trabi-Karosseriebauer Joachim Hamann, 51, und Sohn Ingo, 21, im brandenburgischen Perleberg gehofft. Sogar eine neue Ausstellungshalle steht bereits im Rohbau.

Doch den VW-Vertretern war die Ausstellungsfläche mit knapp 150 Quadratmetern etwas zu klein geraten. Die Hamanns bekamen abschlägigen Bescheid aus Wolfsburg.

Kein Problem. Jetzt sind Vater und Sohn samt Kfz-Werkstatt mit Fiat handelseinig. Hamann senior: „Die stellen nicht so hohe Anforderungen." Der erste Neuwagen Marke Uno ist – neben diversen Gebrauchtwagen – schon verkauft. Der neue Fiat-Repräsentant weiß nur nicht genau, ob er den „ganzen Schriftkram mit der Bestellung und so" auch richtig bewältigt hat.

Insgesamt sind bereits 1400 DDR-Händler bei den großen Autofirmen unter Vertrag. Opel etwa hat mehr als 300 Niederlassungen. Die ersten 10 000 Neufahrzeuge der Typen Kadett, Vectra und Omega werden in diesen Tagen an die ungeduldige Kundschaft ausgeliefert. Auch Renault und Fiat, Mazda und Toyota sind eilig dabei, den Neumarkt DDR in den Griff zu bekommen.

Selbst Verkäufer der Oberklasse kommen gut ins Ost-Geschäft. Bei Daimler-Benz und BMW mehren sich die Bestellungen. BMW steht, laut Umfrage, auf der Rangliste der Traumautos in der DDR gar ganz oben – gefolgt von VW, Mercedes, Audi, Opel, Porsche und Ford. Auch als Regierungsausstatter sind die Bayern in Ost-Berlin führend. Premier Lothar de Maizière, bislang Citroën, fährt jetzt für BMW Reklame. Er bekam, ebenso wie Innenminister Peter-Michael Diestel, seinen neuen Dienstwagen als Leihgabe aus München.

„Beim Auto", so DAT-Sprecher Meyer, „funktioniert der Wettbewerb in der DDR entschieden besser als beim Handel mit Wurst und Margarine – der Kunde kann wählen." Tatsächlich gibt es kaum eine DDR-Stadt, in der nicht gleich mehrere Autohändler um die Kundschaft buhlen.

Uwe Dinnebier, der pfiffige Gebrauchtwagenverkäufer aus Bad Wilsnack, hat jetzt mit Ford einen Händlervertrag abgeschlossen. Die ersten Neuwagen stehen bereits auf seinem Hof.

Bargeld für solch eine teure Anschaffung muß Dinnebiers Kundschaft nicht unbedingt mitbringen. Ein Vertreter der Ford-Bank brachte Dinnebier gleich stapelweise Formulare für Kreditanträge und Leasingverträge vorbei. Der neue Ford-Händler: „Wir helfen den Leuten eben, wo wir können." ◄

Autohändler Hamann (r.), Sohn: „Nicht so hohe Anforderungen"