

Bei der Erarbeitung des Generalverkehrsplanes sind wir von den entscheidenden Verflechtungen in unserem Bezirk ausgegangen, von der territorialen Struktur und Standortverteilung der Industrie, ihren wichtigsten Kooperations- und Lieferbeziehungen, von dem vorhandenen Siedlungsnetz und besonders von der perspektivischen und prognostischen Entwicklung der Städte und ihrer Beziehungen zu den wichtigsten Industriestandorten. Bei unseren Untersuchungen der Verflechtungen des Verkehrswesens mit den übrigen Zweigen der Volkswirtschaft und bei der prognostischen Einschätzung der Entwicklung der Verkehrsträger kamen wir zu dem Ergebnis, daß der Ausbau des Hauptstraßennetzes der absolute Schwerpunkt ist. Das wird besonders an der Entwicklung des Motorisierungsgrades deutlich. Im Jahre 1985 wird es in unserem Bezirk auf etwa drei Einwohner ein Kraftfahrzeug geben.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, nützt es uns wenig, die im Bezirk zur Verfügung stehenden Mittel und Kräfte isoliert voneinander entsprechend der zur Zeit bestehenden Leitungsstruktur auf das zentral-, bezirks- und kommunal geleitete Straßenwesen zersplittert einzusetzen. Entsprechend den Grundsätzen des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung sind wir deshalb von der Sicherung der territorialen Komplexität ausgegangen und haben ein Ausbauprogramm der Bezirksmagistralen bis 1985 beschlossen — das kann in der Ausstellung unseres Parteitages angesehen werden.

Ausgangs- und Knotenpunkt der Bezirksmagistrale ist der Thälmannplatz in der Bezirkshauptstadt und die von ihm ausgehenden Nord-Süd- und Ost-West-Achsen. Anstelle der kurzfristigen Planung von Einzelmaßnahmen der einseitigen und sporadischen Instandhaltung bestehender Straßennetze trat die sich aus der Prognose ergebende Konzentration der Planung und Durchführung auf komplexe Lösungen. Damit wurde uns klar — und Genosse Walter Ulbricht hob das nochmals in seiner Rede hervor —, daß wir im Perspektivplan nur dann volkswirtschaftlich zweckmäßige, dauerhafte Lösungen finden, wenn unsere Entscheidungen vom prognostischen Denken ausgehen und danach berechnet werden.

In der Vergangenheit wurden beispielsweise ungenügende Berechnungen und Überlegungen angestellt, wie der wachsenden Verflechtung und Kooperation der Chemiebetriebe des Merseburger und des Bitterfelder Raumes untereinander durch den Übergang vom Reichsbahn- zum Rohrleitungstransport Rechnung getragen werden kann. Entsprechend den Festlegungen im Generalverkehrsplan sind jetzt mehrere Produktenleilun-