

same Arbeit an der prognostischen Entwicklung des Verkehrswesens war zugleich ein Prozeß der Vertiefung unserer sozialistischen Demokratie. Hunderte von Experten, Sachkennern, Wissenschaftler der Institute und Hochschulen, Mitglieder der Ständigen Kommissionen für Verkehr der Bezirks- und Kreistage, die Verkehrssicherheitsaktive leisteten wertvolle Beiträge und gaben Ratschläge, wie optimale Verkehrslösungen im einzelnen gefunden und auf die sparsamste Art und Weise realisiert werden können. Ein Beispiel dazu: Nach einer ersten Konzeption über die Durchsetzung einer rationellen Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße im Bezirk Gera war die Einstellung des Güterverkehrs der Eisenbahn auf der Strecke Eisenberg—Porstendorf vorgesehen. Im Ergebnis der engen Zusammenarbeit zwischen den zentralen und örtlichen Organen konnte unter Beachtung der perspektivischen gebietswirtschaftlichen Entwicklung die Aufgabenstellung erweitert und die Veränderung der Transportdurchführung auch auf den Reiseverkehr dieser Strecke ausgedehnt werden. Der volkswirtschaftliche Nutzen erhöhte sich dadurch um mehr als die Hälfte.

Gute Voraussetzungen für die weitere Gestaltung des einheitlichen sozialistischen Verkehrssystems im entwickelten gesellschaftlichen System des Sozialismus und die Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit haben wir durch die Erfüllung der Beschlüsse des VI. Parteitages mit Hilfe der zielstrebigen Durchsetzung der komplexen sozialistischen Transportrationalisierung erreichen können. Hierdurch gelang es, die volkswirtschaftliche Effektivität des Transports immer mehr zu steigern, den Transportaufwand — bezogen auf das gesellschaftliche Gesamtprodukt — wesentlich zu senken und so zur Erhöhung des Nationaleinkommens beizutragen. Die Periode zwischen dem VI. und dem VII. Parteitag war gekennzeichnet durch einen erfolgreichen Kampf gegen alle Erscheinungsformen der Bonner Alleinvertragsanmaßung, die sich im Verkehrswesen in der Fiktion von einem sogenannten „gesamtdeutschen Verkehrsgebiet“ ausdrückt. Durch die konsequente Verkehrspolitik unserer souveränen DDR wurde und wird den Herren in der Bonner Regierung unmißverständlich gezeigt, welche Phantastereien ihre Vorstellungen vom „11. Bundesland Berlin und vom 12. Bundesland DDR“ sind. Die Herren in Bonn mögen auch zur Kenntnis nehmen, daß künftige Verkehrsregelungen nur dann möglich sind, wenn dazu ordnungsgemäß die Vereinbarungen auf staatlicher Ebene vorausgegangen sind. Einhergehend mit der wachsenden internationalen Autorität des deutschen Friedensstaates konnten der Transit-