

einrichtungen auf dem Wege des Um-, Aus- oder Neubaus gewonnen. Dabei hat sich als vorteilhaft erwiesen, alle extensiven und nach Möglichkeit auch die intensiven Maßnahmen bei grundsätzlicher Koordinierung der Investitionen zu realisieren.

Mit der Entwicklung der strukturbestimmenden und anderen Industriebetriebe wachsen die Anforderungen an die Personen- und Güterbeförderung, so daß in den Führungskonzeptionen für territoriale Rationalisierungskomplexe auch unbedingt der Prozeß der Um- oder Neugestaltung des *Verkehrs- und Transportwesens* zu erfassen sein wird. Das betrifft sowohl die Reorganisation der Verkehrsmittel wie auch der Verkehrswege und -einrichtungen. In Leipzig-Plagwitz sind beispielsweise solche komplizierten Aufgaben zu lösen wie die stufenweise Beseitigung von niveaugleichen Kreuzungen von Bahn und Straße oder die Neuordnung des städtischen Straßenverkehrs und der Industrietransporte sowie der Wege für den Berufsverkehr in diesem industriellen Ballungsgebiet. Das geschieht unter anderem dadurch, daß einige Straßen vorrangig für den städtischen Verkehr entwickelt werden, anderen Straßen dagegen der Charakter von Industriestraßen oder Werkstraßen verliehen wird.¹² Die entscheidende Führungsaufgabe der örtlichen Staatsorgane hinsichtlich dieses Prozesses sollte darin zu erblicken sein, zu gewährleisten, daß die Gestaltung des Verkehrs- und Transportwesens entsprechend den Erfordernissen der Entwicklung eines modernen sozialistischen Industrie- und Wohngebietes weit vorausschauend geplant und mit höchster Effektivität realisiert wird.

In den städtischen Rationalisierungskomplexen sind die ökonomischen Hauptprozesse oft unmittelbar mit der Neuordnung der *städtebaulichen Struktur* verknüpft. Das betrifft beispielsweise in Leipzig-Plagwitz u. a. die Bereitstellung der erforderlichen Flächen für die Entwicklung der strukturbestimmenden Betriebe, der Gemeinschaftseinrichtungen und Anlagen sowie der gesellschaftlichen Zentren und des Verkehrs. Dazu wird es vielfach unumgänglich werden, kleine und mittlere Betriebe an neue Standorte innerhalb und außerhalb des Rationalisierungskomplexes zu verlagern und ganze Wohnkomplexe mit Handels- und Dienstleistungseinrichtungen umzugestalten.

Die sich aus der prognostischen Entwicklung der strukturbestimmenden Industriebetriebe in den stadtreionalen Rationalisierungskomplexen ergebenden Anforderungen an den Wohnungsbau und die Nachfolgeeinrichtungen sind meist nur im Zusammenhang mit der modernen Gestaltung der Personbeförderung, insbesondere des Berufsverkehrs und des Gütertransports, zu lösen. Im territorialen Rationalisierungskomplex Teltow—Stahnsdorf—Potsdam steht eine Variante zur Diskussion, nach der der Wohnungsbau für mehrere tausend Werktätige, die ihre Tätigkeit im Raum Teltow auf nehmen werden, schwerpunktmäßig in der Stadt konzentriert werden soll. Dies zwingt zur völligen Neugestaltung des Personenverkehrs zwischen Potsdam und dem Raum Teltow. Ähnlich gelagerte Probleme zeichnen sich für den Raum Werdau—Fraureuth—Crimmitschau ab.

Die von den örtlichen Staatsorganen im Zusammenwirken mit den Betrieben, Einrichtungen und anderen Führungsorganen zu erfassenden und im Komplex zu regelnden ökonomischen Hauptprozesse territorialer Rationalisierungskomplexe werden manchmal unzulässig auf die Entwicklung der materiellen Bereiche beschränkt. Die Gestaltung des ökonomischen Systems des

12 vgl. Forschungsbericht der Deutschen Bauakademie, Institut für Industriebau Halle, vom Juli 1967 „ökonomisches Experiment zur Bildung des territorialen Rationalisierungskomplexes Industriegebiet Leipzig-Plagwitz“, S. 40 f.