

Das Transport- und Nachrichtenwesen als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor der sozialistischen Gesellschaft*

Gerhard Rehbein / Hermann Wagener

1. Entwicklungstendenzen des Transport- und Nachrichtenwesens

Die Gestaltung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus unter den Bedingungen der außerordentlichen Dynamik der wissenschaftlich-technischen Revolution verlangen mit zwingender Notwendigkeit umfangreiche strategische Entscheidungen sowohl in der Führung der Volkswirtschaft als Ganzes als auch ihrer einzelnen Wirtschaftsbereiche und Wirtschaftszweige. Durch eine wissenschaftlich prognostische Tätigkeit wird es in der sozialistischen Gesellschaft möglich, eine effektive *Strukturpolitik* zu betreiben, in der sich die gesamte Planungstätigkeit des sozialistischen Staates und seine Wirtschaftsführung konzentrieren.

Die sozialistische Strukturpolitik bedeutet im weitesten Sinne die Orientierung und Konzentration aller in der Wirtschaft wirksamen Kräfte auf jene volkswirtschaftlichen Hauptrichtungen (strukturbestimmende Zweige), Erzeugnisse und Verfahren, die einen *maximalen Zuwachs an Nationaleinkommen* gewährleisten. Dieser Konzentrationsprozeß ist untrennbar mit dem Ringen verbunden, den Weltstand zu erreichen und mit zu bestimmen. Deshalb bedarf es auch im Transport- und Nachrichtenwesen einer eigenen prognostisch begründeten hocheffektiven Strukturentwicklung als Bestandteil der gesamtvolkswirtschaftlichen Strukturpolitik.¹

Die Zeiträume, über die hinweg *strategische Führungsentscheidungen* zu treffen sind, haben sich ständig vergrößert. Die zeitliche Höchstgrenze der damit verbundenen *Prognosen* liegt heute, in weitgehender Übereinstimmung der wissenschaftlichen Erkenntnisse auf diesem Gebiet, bei etwa 20 bis 25 Jahren. Volkswirtschaftliche Prognosen können dabei sowohl kurzfristig (bis zu 3 Jahren) als auch mittelfristig (4 bis 7 Jahre) oder langfristig (bis zu 20 und 25 Jahren) jeweils entsprechend dem Reproduktionszyklus sein. Die Prognose des Transport- und Nachrichtenwesens gehört infolge der Langlebigkeit ihrer Produktionsmittel, vor allem der Basisstruktur, sowie des notwendigen Vorlaufs vor den zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen ganz offensichtlich mit zu den langfristigen Prognosen.

Die Frage, welches *Niveau* die einzelnen Zweige der Volkswirtschaft in den nächsten Jahren haben müssen, um den wachsenden Bedürfnissen von Staat, Wirtschaft und Bevölkerung zu entsprechen, erfordert die Einschätzung der technisch-ökonomischen Entwicklung und der damit verbundenen gesellschaftlichen Auswirkungen mindestens bis 1980/35.

* Mit diesem Beitrag setzen wir die Aufsatzreihe anlässlich des 20. Gründungstages der Deutschen Akademie für Staats- und Rechtswissenschaft „Walter Ulbricht“ fort (vgl. Staat und Recht, 1968, S. 1508). In ihr kommen Wissenschaftler, die früher an der Akademie gelehrt haben, mit Arbeitsergebnissen aus ihrem jetzigen Wirkungsbereich zu Wort. Der Aufsatz vermittelt aus der Sicht des Verkehrsökonomenaufschlußreiche Erkenntnisse für die prognostische komplexe staatliche Führungstätigkeit. (D. Red.)

¹ Vgl. Beschluß des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik vom 22. April 1968 über weitere Maßnahmen zur Gestaltung des ökonomischen Systems des Sozialismus, GBl. I S. 223.