

Strukturpolitik bei der Konzipierung von Konzentrationszentren in Industrie und Landwirtschaft das bestehende Netz, seine Knoten und die künftige Entwicklung berücksichtigen. Die prognostische Entwicklung des Transport- und Nachrichtenwesens ist deshalb eng mit der territorialen Gesellschaftsprognose verbunden.

c) Die wachsende Bevölkerungszahl, das steigende Realeinkommen sowie der sich erhöhende Freizeitfonds erzeugen zusätzliche Personenbeförderungsbedürfnisse mit zum Teil stark veränderter Struktur. Für den Personenverkehr wird ein erheblicher Teil des individuellen Konsumtionsfonds mit wachsender Tendenz verbraucht. Das Beförderungsbedürfnis wird schneller wachsen als das Realeinkommen.

Die Ausgaben der Bevölkerung werden im Prognosezeitraum gegenüber 1967 (bei gleichen Preisen) für den Individualverkehr auf mindestens 275 % und für die öffentliche Personenbeförderung um rund 15 % wachsen. Damit gewinnt der Personenverkehr steigende Bedeutung in der volkswirtschaftlichen Konsumtionsbilanz. Das Transportwesen muß die wachsenden Anforderungen an den öffentlichen Personenverkehr voll und mit hoher Qualität befriedigen sowie seinerseits neue gesellschaftliche Bedürfnisse wecken. Die steigende wirtschaftliche Tätigkeit und das wachsende Realeinkommen der Bevölkerung werden auch die Ansprüche an die Nachrichtenverkehrsleistungen und andere Leistungen des Post- und Fernmeldewesens kontinuierlich erhöhen.

d) Das Verkehrswesen als Teil der materiellen Produktion wird sein Bruttoprodukt im Prognosezeitraum um etwa 40 % erhöhen. Infolge der sinkenden Zuwachsraten im öffentlichen Verkehrswesen wird dennoch der Anteil des Verkehrswesens am gesellschaftlichen Gesamtprodukt sinken. Durch das absolute Wachstum des Transportvolumens, Rationalisierung der Arbeit und daraus resultierendem sinkendem Anteil des Produktionsverbrauchs und steigendem Anteil des Nettoprodukts am Bruttoprodukt des Verkehrswesens wird der Beitrag des öffentlichen Transportwesens an der Erzeugung des Nationaleinkommens um mehr als 40 % bis 1980 steigen können.

e) Das Verkehrswesen ist ein sehr arbeitsintensiver Zweig unserer Volkswirtschaft. Allein im öffentlichen Verkehrswesen sind mehr als eine halbe Million Arbeitskräfte tätig. Die Arbeitskräfteentwicklung des Verkehrswesens ist angesichts der angespannten Arbeitskräftesituation der DDR für die Gesellschaftsprognose von erheblicher Bedeutung. Durch Rationalisierung der Arbeitsprozesse im Transport- und Nachrichtenwesen kann trotz steigenden Produktionsvolumens bis 1980 mit einem Rückgang des Anteils des Verkehrswesens an der Arbeitskräftezahl der Volkswirtschaft gerechnet werden.

f) Angelpunkt für die Fixierung realisierbarer Ziele der prognostischen Entwicklung sind der Zustand und die mögliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. In der Verkehrsinfrastruktur liegende Verkehrsengpässe können zu ersten Hemmungsfaktoren des Wirtschaftswachstums und der Befriedigung der gesellschaftlichen Bedürfnisse werden. Eine wesentliche Veränderung der Verkehrsinfrastruktur erfordert hohe Aufwendungen durch die Volkswirtschaft in einer über den Prognosezeitraum erheblich hinausgehenden Zeitspanne: Aufwendungen, die sowohl zentral als auch territorial vor allem in Ballungsgebieten aufgebracht und sowohl materiell als auch personell gesichert werden müssen. Allerdings betreffen diese Aufwendungen nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern zu einem erheblichen Teil auch den nichtöffentlichen, vor allem den individuellen Verkehr.

Die Verkehrsinvestitionen je km Verkehrsnetz oder je Einwohner wachsen daher in allen Industrieländern schnell an. Auch in der DDR wird ein wachsender Anteil des Gesamtinvestitionsvolumens auf das Verkehrswesen,