

vor allem seine Infrastruktur, entfallen müssen. Das verlangt einerseits prognostische Vorstellungen über 1980 hinaus, um Fehlinvestitionen zu vermeiden, und andererseits Klärung der Finanzierungsmöglichkeiten und Finanzierungsquellen, da durch die Vermischung von öffentlichem und nicht-öffentlichem Verkehr auf zum Teil gleichen Verkehrswegen die Eigenerwirtschaftung der Mittel nur zu etwa 50 % möglich ist.

2. Grundtendenzen der Entwicklung im Güterverkehr

Auf die Grundtendenzen der Entwicklung des Güterverkehrs im Prognosezeitraum wirken verschiedene objektive Einflußgrößen. Das sind vor allem *der Strukturwandel in der Sphäre der materiellen Produktion, der Prozeß der weiteren Konzentration und Arbeitsteilung, die Entwicklung neuer Transporttechnologien* sowie der Zustand und die Möglichkeiten der weiteren *Entwicklung der materiellen Basis der Transportzweige*.

Der Strukturwandel in der materiellen Produktion der Volkswirtschaft der DDR wirkt in erster Linie durch folgende Tendenzen und Prozesse auf die Entwicklung des Güterverkehrs ein:

a) Die größten Auswirkungen resultieren aus der prognostischen Veränderung in der *Energiewirtschaft* der DDR. Die rasche Mechanisierung und Automatisierung der Produktion wird zwar den Energiebedarf der Volkswirtschaft spürbar erhöhen, gleichzeitig wird sich aber auch ein entscheidender Wandel in der Primär- und Gebrauchsenergiestruktur vollziehen. An die Stelle der Kohle — vor allem der in der DDR im großen Umfange bisher verwendeten Braunkohle — werden in immer stärkerem Maße flüssige und gasförmige Primärenergieträger (Erdöl, Erdgas) treten. Zugleich gewinnt die wirtschaftliche Nutzung der Kernenergie wachsende Bedeutung. Es kann nach dem internationalen Trend angenommen werden, daß etwa um die Jahrhundertwende der größte Teil des Energiebedarfs aus Kernenergie gewonnen wird. Gleichzeitig wird ein wachsender Teil des Primärenergieträgers Kohle unmittelbar am Gewinnungsort in Elektroenergie umgewandelt und in dieser Form dem Verbraucher zugeführt. Nicht unwesentlich für den Gütertransport ist auch der Wandel in der Energiestruktur im Transportwesen selbst durch, den Abschluß des Traktionswandels und die Ablösung der unwirtschaftlichen Dampftraktion und ihre Ersetzung durch Diesel- und Elektrotraktion.

Diese Veränderungen in der Energiestruktur wirken sich vor allem in einem starken Rückgang der Kohletransporte bei der Deutschen Reichsbahn aus. Während die Kohletransporte gegenwärtig etwa ein Drittel des gesamten Transportumfangs der Deutschen Reichsbahn ausmachen, wird ihr Anteil auf weniger als ein Sechstel zurückgehen. Bedeutsam erscheint, daß in bestimmten Relationen oder in Territorien mit starker Braunkohleförderung die Auswirkungen selbstverständlich wesentlich über diesem Durchschnittswert liegen und sich Rückwirkungen auf die optimale Wirtschafts- und Arbeitskräfteentwicklung ergeben können. Eine Vielzahl damit zusammenhängender Probleme muß durch die örtlichen Organe langfristig gelöst werden und deshalb in ihren Prognosen und Perspektivplänen besondere Beachtung finden.

b) In der Chemieproduktion muß im Prognosezeitraum mit einem verstärkten Ausbau von Rohrleitungsnetzen für Flüssigkeitstransporte gerechnet werden, was bedeutsame Auswirkungen vor allem auf die Entwicklung des Eisenbahntransports mit Kesselwagen haben wird. Die Bauproduktion wird im Prognosezeitraum stark ansteigen und trotz neuartiger und leichter Bauelemente ein Wachstum der Baustofftransporte auf mehr als das Doppelte bewirken. Allerdings sind hier Wandlungen in den transporttechnischen

1935 Anforderungen und im Zusammenhang mit spezialisierter Lagerwirtschaft