

packungsmittel und Verpackungsmaterialien werden überflüssig oder können zumindest erheblich reduziert werden, wobei zugleich die Warenverluste durch Transportgutbeschädigungen sinken.

Der Containertransport verlangt von der verladenden Industrie die Anpassung der Standards und Maße für Verpackung und unverpackte Güter an die Containermaße. Das trifft auch für die Anpassung der innerbetrieblichen Transportprozesse an diese neue Transporttechnologie zu. Der Containertransport erhöht die Kontinuität im Transport und vermindert dadurch die notwendigen Lagervorräte; er greift schließlich revolutionierend in die Lagerwirtschaft ein, wenn der Container zugleich als Lagergefäß verwendet wird, wodurch umbauter Lagerraum gespart werden kann.

Der ökonomische Nutzen des Containertransportsystems wächst mit steigendem Containeraufkommen in den einzelnen Zentren und steigendem Anteil des Containertransports in wenigen „gebündelten Strömen“. Die Entwicklung des Containertransportsystems verlangt eine gute Zusammenarbeit zwischen Transport und verladender Wirtschaft, Umdenken und neue Organisationsformen in den Betrieben und bedarf der Förderung durch die zentralen sowie regionalen wirtschaftsleitenden Organe.

Im Gütertransportsystem der DDR werden sich auf der Grundlage zweckmäßiger Arbeitsteilung die Proportionen zwischen den Transportzweigen verändern. Durch die Reduzierung des Eisenbahnnetzes, die Entwicklung des Knotenpunktverkehrs sowie das schnellere Wachstum des Straßengüterverkehrs wird der Anteil der Eisenbahn an der gesamten *Gütertransportmenge* von 40% auf rund 35% im Prognosezeitraum zurückgehen. Mit etwa 70 % der Gesamttransportleistung im Binnenverkehr wird sie dennoch das entscheidende Glied des Gütertransportsystems der DDR bleiben, öffentlicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr werden in ihrer Leistungsentwicklung schneller als die Eisenbahn ansteigen.

Das einheitliche Gütertransportsystem verlangt die Ausarbeitung zweckmäßiger Methoden der Transportkoordinierung und die Überwindung des Zweigegeismus. Aber auch die aus der zentralen Leitung der Eisenbahn, der regionalen Leitung des öffentlichen Güterkraftverkehrs und der betriebsindividuellen Leitung des Werkverkehrs resultierenden Probleme müssen erkannt und vorwiegend mit ökonomischen, aber auch mit außerökonomischen Methoden gelöst werden. Gegenwärtig sind noch umfangreiche Aufgaben auf dem Wege zum integrierten Gütertransportsystem zu leisten.

3. Grundtendenzen der Entwicklung im Personenverkehr

Die Grundtendenzen der prognostischen Entwicklung im Personenverkehr werden vor allem durch eine *steigende Mobilität der Bevölkerung*, wesentliche *Veränderungen in der Proportion zwischen öffentlicher und nichtöffentlicher Personenbeförderung*, *wachsende qualitative Anforderungen* der Menschen der sozialistischen Gesellschaft an die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie einen *besonders starken Anstieg des öffentlichen und nichtöffentlichen Personenverkehrs* in den Zentren der *Ballungsgebiete* beeinflusst.

Die wachsende Mobilität der Bevölkerung (Beförderungsfälle je Einwohner und Jahr bzw. Personenkilometer je Einwohner und Jahr) resultiert aus verschiedenen Faktoren. Dazu gehört vor allem der im Prognosezeitraum zu erwartende Anstieg des Realeinkommens — wobei ein wachsender Anteil des Realeinkommens für Ortsveränderung verbraucht werden wird; der wachsende Freizeitfonds der Bevölkerung, der zu einem Anstieg der Naherholung 1937 und des Tourismus führen wird — hier kann mit einer Steigerung auf das