

3—5fache gerechnet werden; das verbesserte Angebot attraktiver und schneller Verkehrsverbindungen, wodurch vom Standpunkt des Zeitbedarfs die Entfernungen „schrumpfen“ und neue Beförderungsbedürfnisse geweckt werden.

In entwickelten Industrieländern wird gegenwärtig mit einem jährlichen Wachstum der Mobilität von etwa 5 % gerechnet. Die Prognose ergibt für die DDR, daß im Prognosezeitraum der spezifische Beförderungsbedarf (Beförderungsfälle je Einwohner) auf rund 180% und infolge wachsender Reiseweite („Entfernungsschrumpfung“) die spezifische Beförderungsleistung (Personenkilometer je Einwohner) auf rund 190 % ansteigen werden.

Im Prognosezeitraum ist die Entwicklung dadurch gekennzeichnet, daß der individuelle Personenverkehr infolge wachsenden Motorisierungsgrades wesentlich schneller wächst als der öffentliche Personenverkehr. Während das Verhältnis der Beförderungsmengen des öffentlichen Personenverkehrs zum nichtöffentlichen Individualverkehr gegenwärtig etwa 2:1 beträgt, muß mit seiner Veränderung zum Ende des Prognosezeitraums auf mindestens 1:1 gerechnet werden.

Darum haben für die prognostischen Tendenzen im Personenverkehr die Entwicklung der individuellen Motorisierung und des Motorisierungsgrades (Einwohner/Pkw) eine große Bedeutung. Die Entwicklung des Motorisierungsgrades folgt im allgemeinen einer logistischen Kurve, wobei man nach gegenwärtigen Erkenntnissen einen Sättigungsgrad von etwa 3 Einwohner/Pkw annehmen kann.

In der sozialistischen Gesellschaft wird der individuelle Pkw zu einem technischen Gebrauchsgegenstand bei einem großen Teil ihrer Mitglieder werden. Die sozialistische Gesellschaft besitzt im Gegensatz zum Kapitalismus alle Voraussetzungen, den Prozeß der individuellen Motorisierung so zu steuern, daß er sich in Übereinstimmung mit den gesellschaftlichen Möglichkeiten — z. B. dem Ausbau des Straßennetzes und der verkehrsmäßigen Umgestaltung der Städte — entwickelt. Die DDR weist gegenwärtig einen noch relativ geringen Motorisierungsgrad von rund 1:20 auf. Entsprechend den volkswirtschaftlichen Möglichkeiten und der Entwicklung der zahlungsfähigen Nachfrage kann am Ende des Prognosezeitraums mit einem Motorisierungsgrad von 1:8 bis 1:6 gerechnet werden.

Diese Entwicklung des Motorisierungsgrades wird nicht nur zu einem progressiven Anstieg der Mobilität führen, sondern auch ausreichend dimensionierte Verkehrsanlagen für den fließenden und den ruhenden Verkehr, vor allem in den Städten, verlangen. Die Erhaltung von Funktionsfähigkeit und Charakter der Städte entsprechend den sich entwickelnden sozialistischen Lebensgewohnheiten der Bürger werfen eine Reihe wesentlicher Probleme für die regionalen Organe auf. Das betrifft z. B. die Frage einer teilweisen Beschränkung des Individualverkehrs in den Stadtzentren oder ausgewählten Straßenzügen, die großzügige Anlage von Parkplätzen an den Zugangsstellen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, in der Nähe der Stadtkerne, an öffentlichen Gebäuden, Kaufhäusern usw. sowie auch in der Stadtrandzone. Außerdem müssen ausreichende Parkmöglichkeiten für die Bewohner der Stadtzentren geschaffen, Umgehungsstraßen angelegt, Reparatur-, Wartungs- und Pflegeeinrichtungen errichtet werden u. a. m. Das alles verlangt gründliche Untersuchungen entsprechend den regionalen Bedingungen, aber auch erhebliche materielle Mittel.

Der öffentliche Personenverkehr wird trotz des schnellen Wachstums der individuellen Motorisierung ebenfalls wachsen, wobei die Wachstumsraten bei den einzelnen Transportzweigen unterschiedlich sein werden.

Entsprechend den wachsenden qualitativen Anforderungen bestehen die