

Grundtendenzen vor allem in der Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten und der Zahl der Verkehrsbedienungen (Frequenz) in den einzelnen Relationen.. Den besonderen Bedingungen der DDR mit ihrem ausgebauten engmaschigen Eisenbahnnetz entsprechend wird dabei die Eisenbahn nach wie vor das entscheidende Grundverkehrsmittel sein. Bei der Entwicklung eines Netzes schnellfahrender Züge zwischen den Städten und Ballungsgebieten wird es möglich, durch richtige Kombination von Geschwindigkeit und Frequenz eine maximale Einsparung an Bruttoreisezeit (Haus — Haus) zu erreichen. Die Mehrzahl der Bezirksstädte wird von Berlin aus mit Reisezeiten unter 2 Stunden erreichbar sein. Insgesamt wird mit einer Verkürzung der Reisezeiten von durchschnittlich 40% gerechnet, was einer Freizeiterhöhung für die Bevölkerung von rund 165 Millionen Stunden gleichkommt.

Wesentliche Verkehrsprobleme erwachsen im Prognosezeitraum in den wichtigsten Ballungsgebieten der DDR. Auch in der DDR vollzieht sich ein Prozeß der zunehmenden Konzentration der Wirtschaft und der Bevölkerung. Dieser Konzentrationsprozeß wird sich fortsetzen, die Ballungsgebiete werden wachsen, in den Stadtzentren wird sich immer stärker eine Konzentration des tertiären Sektors der Volkswirtschaft ergeben, die „Pendlerströme“ werden nicht nur stärker, sondern auch länger. Das erfordert die Entwicklung attraktiver öffentlicher Nahverkehrssysteme, wobei in nächster Zeit vor allem die Großstädte Berlin, Leipzig, Dresden, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg und Rostock im Vordergrund stehen werden. In diesen Städten wohnen mehr als ein Drittel der städtischen Bevölkerung der DDR, hier fallen etwa 80 % aller Beförderungsfälle der Nahverkehrsbetriebe der DDR an.

Im Rahmen der Generalverkehrspläne, die über den Prognosezeitraum hinausreichen, ist deshalb in diesen Städten der Einsatz von Stadtschnellbahnen als Hauptverkehrsmittel, ergänzt durch Straßenbahn und Omnibus, vorgesehen. Für die örtlichen Organe besteht eine der Hauptaufgaben dabei darin, die verschiedenen Nahverkehrsmittel so zu entwickeln, daß sie ein einheitliches, nach Netz, Übergangsstellen, Fahrplan und Tarif abgestimmtes System darstellen. Gleichzeitig sind geeignete Formen der Leitung — etwa als Kooperationsverband — zu entwickeln.

Das attraktive Nahverkehrssystem kann zwar nicht als Alternative zum Individualverkehr angesehen werden, es muß aber voll die wachsenden Bedürfnisse der Menschen in einer sozialistischen Großstadt befriedigen und zugleich auch einen gewissen „Sog“ gegenüber der Benutzung individueller Verkehrsmittel in den Stadtzentren ausüben.

4. Grundtendenzen der Entwicklung im Nachrichtenverkehr

Die prognostischen Zielfunktionen des Nachrichtenverkehrs liegen in der Sicherung der Nachrichtenverkehrsbedürfnisse von Staat, Wirtschaft und Bevölkerung (gesellschaftliche Nachrichtenverkehrsbedürfnisse) in bestmöglicher Qualität. Im Prognosezeitraum werden die Ansprüche an die Nachrichtenverkehrsleistungen wachsen. Dementsprechend sind die Einrichtungen des Nachrichtenwesens so zu entwickeln, daß diese Bedürfnisse optimal befriedigt werden können.

Die Ansprüche an die umfassender werdenden Nachrichten Verkehrsleistungen erstrecken sich insbesondere auf die Beförderung und Zustellung von Brief- und Kleingutsendungen, die Übermittlung von Orts- und Ferngesprächen, Telegrammen und Fernschreiben sowie von Daten und schließlich die Übertragung von Rundfunk- und Fernsehprogrammen. Es ist außerordentlich

1939 kompliziert, den Entwicklungstrend der Nachrichten Verkehrsleistungen quan-