

senbahnstrecken wurden zwei- und mehrgleisig ausgebaut. Der Anteil der Transportleistungen, die mit modernen Elektro- und Diesellokomotiven erbracht werden, erhöhte sich von 58 auf 92 Prozent. Das bedeutet eine jährliche Einsparung von rund 2,5 Millionen Tonnen Steinkohle.

Die Seeflotte erhielt seit unserem VIII. Parteitag nahezu 100 Hochseeschiffe. Damit ist heute jedes zweite Hochseeschiff jünger als 10 Jahre. Das Liniennetz im Nahverkehr hat sich seit 1971 um mehr als 40 Prozent erweitert. Heute befördern die öffentlichen Verkehrsmittel täglich über 11 Millionen Fahrgäste. Das sind 17 Prozent mehr als zum Zeitpunkt des VIII. Parteitages — obwohl sich die Zahl der privaten Personenkraftwagen mehr als verdoppelte. Zur weiteren Verbesserung des Berufsverkehrs wurde in der Hauptstadt Berlin das bestehende S-Bahn-System weiter ausgebaut und in Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg, Bostock und Erfurt der S-Bahn-Verkehr eingerichtet.

In Durchführung der Politik unserer Partei erzielten wir auch beachtliche Ergebnisse bei der weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen in allen Bereichen des Verkehrswesens. Unsere besondere Fürsorge gilt den Frauen und Männern, die rund um die Uhr, auch an Sonn- und Feiertagen, teilweise fern von der Familie, unter allen Witterungsbedingungen ihre verantwortungsvolle Arbeit zur weiteren Stärkung unserer Bepublik vollbringen. (Starker Beifall.)

Wir sind stolz darauf, daß wir heute im Verkehrswesen eine große Zahl bewährter Kollektive und Arbeiterpersönlichkeiten haben, auf die wir uns bei der Lösung der vor uns stehenden bedeutend höheren Aufgaben zuverlässig stützen können.

Liebe Genossen! Die Verwirklichung der unserem Parteitag zur Beschlußfassung vorliegenden Direktive zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR in den Jahren 1981 bis 1985 verlangt vom Verkehrswesen ein verkehrspolitisches Konzept, das den hohen Leistungsanstieg unserer Volkswirtschaft transportseitig sichert und gleichzeitig den Aufwand für den Gütertransport in neuen Dimensionen — insbesondere beim Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff — reduziert.

Dabei verfolgen wir die Strategie, die gesellschaftlich begründeten Transportleistungen mit dem geringsten volkswirtschaftlichen Aufwand durchzuführen. Das bedeutet nichts anderes, als daß mit der Minimierung des Transportaufwandes auf das volkswirtschaftlich unbedingt erforderliche Maß ein entscheidender Beitrag zur Senkung des Produktionsverbrauches unserer Volkswirtschaft geleistet wird. Wenn man bedenkt, daß wir allein für den Binnengütertransport pro Jahr über 17 Milliarden Mark oder 4,5 Prozent des Produktionsverbrauches der gesamten Volkswirtschaft aufwenden, dann wird diese Aufgabe in ihrer ganzen Tragweite als gesamtvolkswirtschaftliches Erfordernis deutlich.

Wir haben die Aufgabe, bis 1985 den spezifischen Transportaufwand um mindestens 20 Prozent zu senken. Das ist doppelt soviel wie in den letzten 10 Jahren und erfordert,