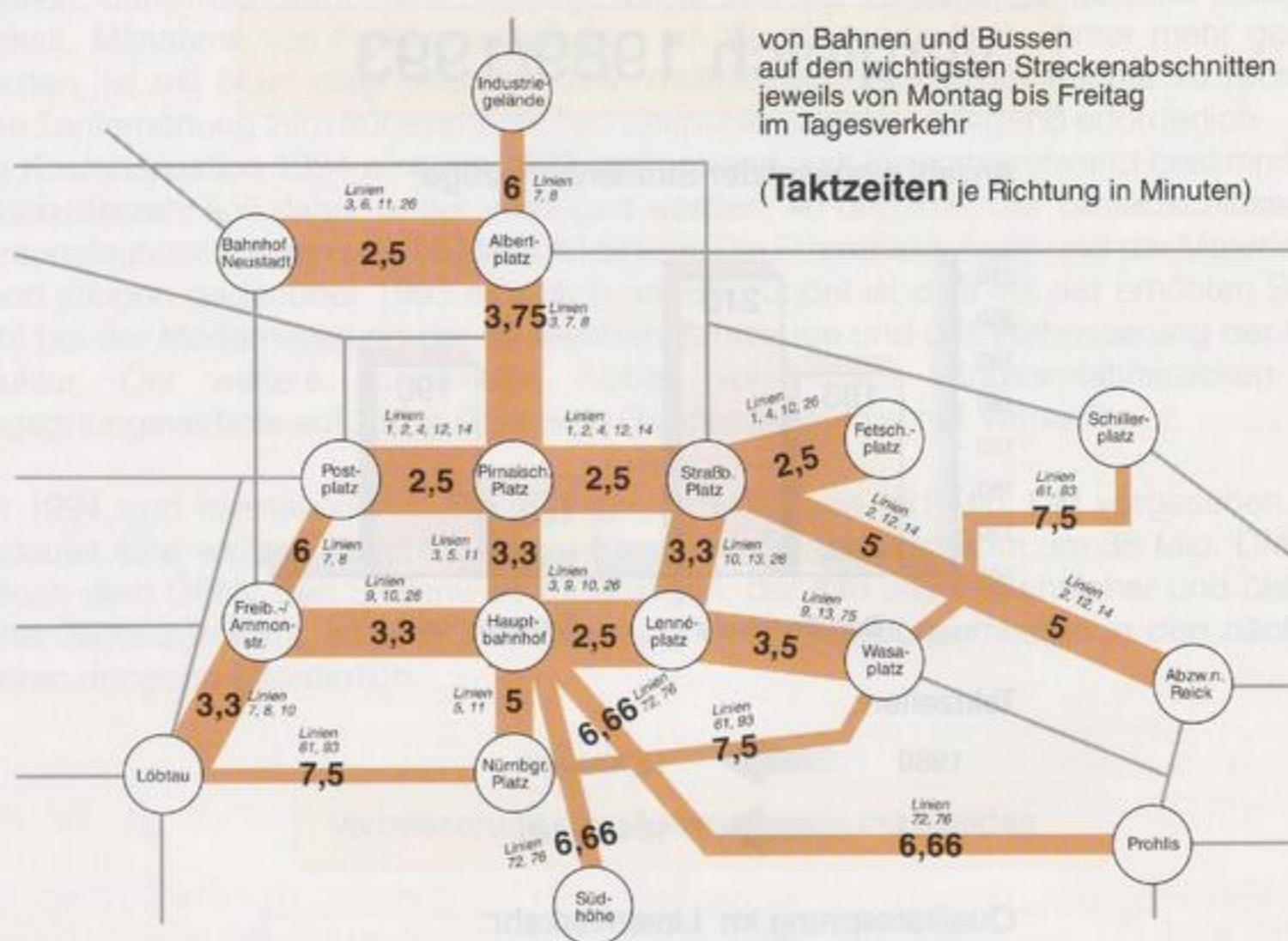


Die Konsequenz aus dieser Verbesserung zeigt sich streckenbezogen in dem erheblichen Anstieg der Fahrtenhäufigkeit auf den wichtigsten Abschnitten des erweiterten Innenstadtnetzes. Durch teilweise mehrfache Überlagerungen von in 10-Minuten-Takt verkehrenden Linien werden im Tagesverkehr theoretische Taktfolgen bis zu einer Verdichtung von 2 1/2 Minuten gefahren:

## Fahrtenhäufigkeit



Dies bedeutet für den Fahrgast, daß er auf wesentlichen Relationen kaum Wartezeiten in Kauf nehmen muß. Bei größeren Zeitabständen können Wartezeiten durch die Beachtung des Fahrplanes vermieden werden. Hinzuzufügen ist, daß eine Vielzahl auch erheblich größerer Verkehrsbetriebe in den westlichen Bundesländern selten mehr als einen 10-Minuten-Streckentakt anbieten. Die notwendige Platzkapazität wird dann durch Verlängerung der Züge bzw. durch gezielten E-Wagen-Einsatz erreicht. Ein derartiges Zusatzangebot wird bei der DVB ebenfalls vorgenommen, so daß das tatsächliche Platzangebot aus der Fahrtenhäufigkeit nur bedingt ablesbar ist.

Da der absolute Fahrzeugbestand weder im Straßenbahnbetrieb noch im Omnibusbereich seit 1989 erhöht, sondern im Gegenteil durch Ausmusterungen verringert wurde, wird diese Fahrplanverdichtung ausschließlich durch eine höhere Verfügbarkeit der Fahrzeuge erreicht.