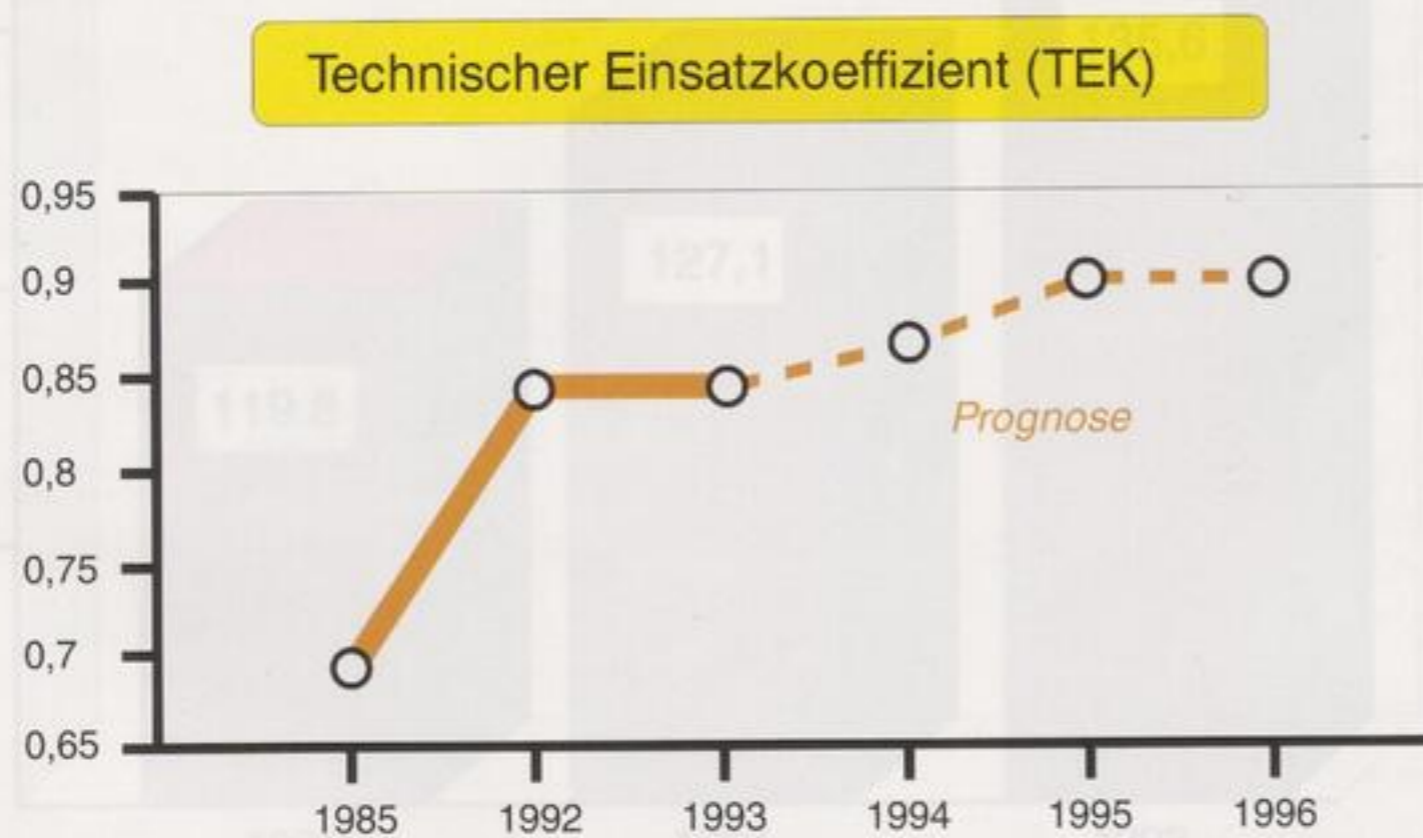


Betrieb und Verkehr

Wegen der starken Zunahme des behindernden Individualverkehrs und dem grundsätzlichen Mangel an ausschließlich dem ÖPNV gewidmeten Fahrwegen (derzeit nur 26 % des Gesamtnetzes) konnte bisher trotz erheblicher Maßnahmen zur Verkehrswegebeschleunigung eine nur marginale Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf einzelnen Abschnitten erfolgen. Teilweise sind die Reisegeschwindigkeiten derzeit sogar schlechter als vor der Wende. Hier besteht ein erheblicher Handlungsbedarf in der Kooperation und Koordination zwischen dem Eigentümer und seinem Verkehrsunternehmen.

Im Omnibusbereich konnten bis zum 31.12.1993 insgesamt 130 Ikarus-Busse durch moderne Standard- und Gelenkbusse der Firmen MAN und Mercedes-Benz ersetzt werden. Bis auf die 10 ersten von der Dresdner Bank gestifteten Mercedes-Benz-Busse der Typenreihe O 405 sind alle anderen Neufahrzeuge ausschließlich Niederflerbusse, die zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität des Omnibusbetriebes in Dresden beitragen. Allerdings ist ein Teil der Stadtstraßen derzeit noch in einem so schlechten Zustand, daß die Fahrgäste den vollen Komfort dieser Fahrzeuge nicht genießen können.

Noch deutlicher wird die positive technische Entwicklung bei den Tatra-Straßenbahnwagen. Während im Jahr 1985 der technische Einsatzkoeffizient - d.h. die tatsächliche Verfügbarkeit der Straßenbahnfahrzeuge im Fahrgastbetrieb - bei unter 0,7 lag, ist dieser zwischenzeitlich auf etwa 0,85 angestiegen:



Beigetragen zu dieser Verbesserung des technischen Einsatzkoeffizienten haben auf der einen Seite die modernisierten Trieb- und Beiwagen, andererseits konnten nach der Wende erstmalig geeignete und hochwertige Ersatzteile mit entsprechender Lebensdauer beschafft bzw. gefertigt werden.