

II. Hauptleistungen

1.	<u>Nutzkilometer</u>	Tkm	Plan	Ist	%
<u>Leistung nach Verkehrsmitteln</u>					
	Strab		53 555,6	53 519,8	99,9
	Obus		3 250,0	3 310,0	101,8
	KOM		6 921,1	6 868,7	99,2
			<u>63 726,7</u>	<u>63 698,5</u>	<u>99,96</u>
<u>Aufgliederung nach Trieb- und Beiwagen</u>					
	Strab	Triebw.	22 454,6	21 770,6	97,0
		Beiwg. mit S.	24 276,0	22 023,5	90,7
		Beiwg. ohne S.	6 825,0	9 725,7	142,5
			<u>53 555,6</u>	<u>53 519,8</u>	<u>99,9</u>
	Obus	Triebw.	1 671,4	1 662,7	99,5
		Anhänger	1 578,6	1 647,3	104,4
			<u>3 250,0</u>	<u>3 310,0</u>	<u>101,8</u>
	KOM	Triebw.	6 479,6	6 527,9	100,7
		Anhänger	441,5	340,8	77,2
			<u>6 921,1</u>	<u>6 868,7</u>	<u>99,2</u>
<u>Leistung nach Verkehrseinsatz</u>					
	Linienerverkehr		62 956,1	62 854,3	99,8
	Sonderwagen Strab		141,0	124,8	88,5
	Sonderwagen KOM		629,6	719,4	114,3
			<u>63 726,7</u>	<u>63 698,5</u>	<u>99,96</u>

Strab Der Erfüllungsstand im Strabbetrieb zeigte nur eine geringe Unter-  
erfüllung.

Dieser Erfüllungsstand konnte erreicht werden, da durch die weitere Einführung des ZZ-Betriebes die Beiwagenleistungen bedeutend erhöht wurden. Es muß dabei festgestellt werden, daß das Platzangebot nicht immer sortimentsgerecht und dem Bedürfnis entsprechend erfolgen konnte.

Das Ergebnis der Triebwagenleistung liegt weit unter dem vorgesehenen Plan und die Ursache der Nichterfüllung ist vorwiegend der Fahrermangel. Das Ergebnis der Beiwagenleistung ist dagegen günstiger. Die vorfristige und weitere Einführung des ZZ-Systems auf allen Linien erbrachte Mehrleistungen, da ein durchgehender Behängungsgrad angeordnet wurde. Dadurch wird einerseits bei plötzlichem Stoßverkehr durch Veranstaltungen usw. eine Auflockerung erreicht und zum anderen der Arbeitsaufwand für Rangierpersonal nicht mehr benötigt.

Die weitere Einführung des ZZ-Systems hatte Verschiebungen in den Leistungsbereichen mit und ohne Schaffnerpersonal zur Folge und drückt sich in dem Erfüllungsstand von 142,5 % aus.