

Übertrag: 268 930 = 56,59 %

## Umsteigefarten

für 6 Teilstrecken . . . . .	115 890 = 24,39 %
„ 8 „ . . . . .	48 546 = 10,22 %
„ 10 „ . . . . .	11 366 = 2,39 %
„ 12 „ . . . . .	2 617 = 0,55 %
„ 14 „ . . . . .	1 851 = 0,39 %
„ 16 „ . . . . .	657 = 0,14 %
„ 18 „ . . . . .	70 = 0,02 %

zusammen 180 997 = 38,10 %

für Tariflinien (Stadt- in Verbindung mit fremden Linien) . . . 25 243 = 5,31 %

Summe: 475 170 = 100,00 %

Der Verkauf erfolgte:

mit 78 600 Stück im Hauptbureau,
„ 74 341 „ in 10 Bahnhofsbureaus,
„ 314 301 „ durch die Schaffner,
„ 7 928 „ in sonstigen Verkaufsstellen,
475 170 Stück.

5. Für eine Fahrt eines Zeitkarteninhabers (Zeithahrfarten und Arbeiterwochenkarten) entfiel eine Einnahme von 5,380  $\mathcal{L}$  unterm neuen, gegen 5,455  $\mathcal{L}$  unterm alten Tarif.

Die Durchschnittseinnahme für eine Fahrt auf Fahrschein oder Zeitkarte betrug 9,969  $\mathcal{L}$  unterm neuen, gegen 10,312  $\mathcal{L}$  unterm alten Tarif. Eine vergleichende zeichnerische Darstellung der hier fraglichen Betriebsergebnisse befindet sich in Anlage A.

## Gesamtergebnis.

Im allgemeinen läßt sich zurzeit über die Ergebnisse der Linien- und Tarifänderung folgendes sagen:

1) Die Linienänderung ist in zweckmäßiger Weise dem allgemeinen Verkehrszuge gefolgt und hat sich den Interessen des Publikums gut dienstbar erwiesen. Durch die Beseitigung der mit den Endpunkten kurzer Linien im Stadttinnern verbundenen Verkehrsschwernisse und durch den Wegfall von Umsteigenotwendigkeiten hat sie eine größere Verflüssigung des Straßenbahnverkehrs herbeigeführt, die nicht nur das Verkehrsunternehmen aufnahmefähiger gestaltete, sondern auch belebend auf den Verkehr im allgemeinen, wie den Straßenbahnverkehr im besonderen einwirkte.

2) Die Linienänderung wäre ohne Änderung des Tarifs nicht durchzuführen gewesen, wenn das Verkehrsunternehmen auf seiner alten Leistungsfähigkeit erhalten werden sollte. Denn, wie ohne weiteres ersichtlich, ist der durch die Linienzusammenlegung eingetretene Einnahmeausfall beträchtlich gewesen. Er ist jedoch durch die Mehreinnahmen aus der Verkürzung der langen Teilstrecken ausgeglichen worden, ohne daß daraus eine die Entwicklung des allgemeinen Verkehrs hemmende zu starke Belastung des einzelnen Fahrgastes erwachsen wäre.