

VERBUNDBERICHT · NETWORK REPORT 2012



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.





VERBUNDBERICHT · NETWORK REPORT 2012



Hans-Werner Franz | Geschäftsführer
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

jeden Tag steigen rund 3,5 Millionen Fahrgäste in die Busse und Bahnen, die in Berlin und Brandenburg immer mehr Menschen von den „Öffentlichen“ überzeugen. Die Qualität des Angebots wird bei vielen Verbindungen immer besser, das Preis-Leistungsverhältnis stimmt und gut für die Umwelt ist es auch. Dabei steht der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) schon längst nicht mehr in Konkurrenz zum Individualverkehr, sondern ist auf dem besten Weg zu einem Mobilitätsverbund, in dem die verschiedenen Verkehrsmittel – sei es Bus oder Bahn, Elektroauto oder Leihfahrrad – je nach Kundenbedarf intelligent kombiniert werden können. Dazu gehören eine funktionierende Vernetzung der Angebote, passgenaue Tarife, umfassende Fahrgastinformation und die Möglichkeit, unkompliziert Tickets zu erwerben. So testen wir zurzeit das elektronische Ticket – die VBB-fahrCard – das nach Abschluss der „Probezeit“ flächendeckend im Verbundgebiet eingeführt wird. Und das Handyticket, für alle, die mobil ihre Fahrkarte kaufen wollen,

steht kurz vor der Verwirklichung. Die beliebten FahrApps für Smartphones werden bereits vielfach heruntergeladen, sie informieren unterwegs über Verbindungen, Abfahrzeiten und Verspätungen – dank Echtzeitangaben immer aktuell.

Im Verkehrsverbund stehen wir vor großen Herausforderungen. Da ist auf der einen Seite der Metropolenverkehr rund um die Uhr in einer Stadt wie Berlin, die niemals schläft. Und da ist das Land Brandenburg in seiner Vielfalt der anziehenden Städte und der dünn besiedelten Fläche, in der die Menschen auch in den kleinen Dörfern mit Busverkehr versorgt werden wollen. Lebens-, Arbeits- und Ausbildungsstrukturen ändern sich, der demografische Wandel sorgt für veränderte Verkehrsbedürfnisse, die Zahl der Schüler nimmt ab und damit wird auch die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den Landkreisen immer schwieriger. Busse, die mit zwei, drei Fahrgästen an Bord durch die Landschaft fahren, können wir uns einfach nicht mehr leisten. Hier sind kreative Modelle wie Rufbusse oder Bürgerbusse erforderlich, die wir mit den Gemeinden vor Ort entwickeln.

Leider hakt es immer wieder an der einen oder anderen Stelle. Der Zug verspätet, der Anschluss verpasst, die S-Bahn überfüllt. Manche Ärgernisse kann man nicht vermeiden, andere dagegen können abgestellt werden durch umsichtiges, verantwortliches Planen und Durchführen der Verkehrsleistung durch die Verkehrsunternehmen, durch gute Verkehrsverträge und ein umfassendes Controlling durch die Aufgabenträger und den VBB. Wir können immer noch besser werden, auch wenn wir schon jetzt in Berlin und Brandenburg eines der besten Nahverkehrssysteme der Welt vorweisen können. Impressionen davon haben wir Ihnen in unserem Verbundbericht in nun schon bewährter Form aufbereitet. Schwarz-weiß-Fotografien zeigen unsere Kunden beim Einsteigen, beim Umsteigen, beim Warten – alltägliche Szenen, kunstvoll eingefangen.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Anschauen der Fotos und eine interessante Lektüre.

Ihr

Hans-Werner Franz | Managing Director
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Ladies and gentlemen,

Everyday about 3.5 million passengers climb aboard the busses and trains that convince more and more people in Berlin and Brandenburg to use “public” transportation. The quality of the service is constantly improving in many connections, the cost/benefit ratio is good and it is good for the environment as well. And public transportation has not been in opposition to individual personal transportation for some time, but rather has become a composite mobility in which various modes of transportation – be they busses or trains, electric cars or rental bikes – can be intelligently combined depending on the customer’s needs. This requires a functioning networking of services, finely-tuned fares, comprehensive passenger information and the possibility to acquire tickets easily. That is why we are currently testing the electronic ticket – the VBB-*fahrCard* – which will be introduced throughout the entire VBB region when it has completed its “probationary period”. And then there is the Handyticket for all those who wish to purchase their tickets with their mobile phones; this product is nearing completion. The popular FahrApps for smartphones are already being downloaded frequently; they provide information about connections, departure times and delays for passengers underway and are in real-time, meaning they are always up-to-date.

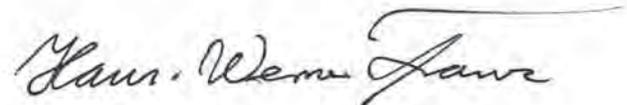
We face major challenges in the Verkehrsverbund. On the one hand there is the greater metropolitan transportation network that runs around the clock in a city like Berlin. And then there is the State of Brandenburg with its multitude of attractive cities and sparsely populated areas where people also want to be provided with bus transportation in the little villages. Living, working and educational structures change, demographic changes result in changes in the transportation needs, the number of schoolchildren is decreasing and this means the financing of public transportation in the counties becomes increasingly difficult. Busses with two or three passengers on board driving through the

countryside are simply no longer affordable. This requires creative models such as call-a-bus or citizen busses that we are developing together with the specific communities.

Unfortunately, there are still a few other problem areas. The train is delayed, the connection missed, the S-Bahn is overcrowded. Some of the frustrations are unavoidable; others can be ameliorated with comprehensive, responsible planning and performance of the transportation services by the transportation company, with good transportation agreements and an extensive controlling by the client bodies and the VBB. We can improve, even if we in Berlin and Brandenburg already have one of the world’s best mass transit systems. Here we are providing you with some impressions of that service in our Network Report. Black and white photographs show our customers entering, transferring and waiting – scenes taken from the daily routine, captured in an artistic manner.

Enjoy the pictures and your reading.

Your,

A handwritten signature in black ink, reading "Hans-Werner Franz". The signature is written in a cursive, flowing style with a long horizontal flourish extending to the right.





Warschauer Straße



Foto: Hans Hochheim

Wenn ich einen Mann an der Bushaltestelle fotografiere, der auf den Bus wartet, muss hinterher auf dem Bild mehr zu sehen sein, als ein Mann, der auf den Bus wartet.

Arno Fischer (1927–2011)

Andreas Rost

- Geboren am 7.4.1966 in Weimar
- Aufgewachsen in Dresden
- Von 1987 bis 1993 Studium an der Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig bei Evelyn Richter und Arno Fischer
- Seit 1993 tätig als freischaffender Fotograf unter anderem für das Goethe-Institut und ifa-Institut für Auslandsbeziehungen
- Zahlreiche Ausstellungen im In- und Ausland sowie Buchpublikationen

When I take a picture of a man at the bus stop waiting for the bus, there must be more in the picture than a man waiting for a bus.

Arno Fischer (1927–2011)

Andreas Rost

- Born on 7 April 1966 in Weimar
- Raised in Dresden
- Studied at the Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig under Evelyn Richter and Arno Fischer from 1987 to 1993
- Freelance photographer since 1993 amongst others for the Goethe-institut and ifa-institut für Auslandsbeziehungen (Institute for Foreign Cultural Relations)
- Numerous exhibitions both in Germany and abroad as well as book publications

VBB-Verbundbericht 2012 | VBB Network Report 2012

- 04 **Vorwort** | Prologue
- 08 **Fotograf** | Photographer
- 09 **Inhaltsverzeichnis** | Table of Contents
- 14 **Beiträge zur Verkehrspolitik** | Contributions to Transportation Policy
- 26 **Wettbewerb nimmt Fahrt auf** | Competition Gains Momentum
- 36 **Im Fokus – Verkehrsverträge und Qualität** | In Focus – Transportation Contracts and Quality
- 48 **Infrastruktur – schrittweise besser** | Infrastructure – Improving Step-by-Step
- 58 **Fahrgastsicherheit – ein wichtiges Qualitätsmerkmal** | Passenger Safety – An Important Quality Characteristic
- 66 **Angebotsmanagement – flexibel und vorausschauend** | Service Management – Flexible and Foresighted
- 86 **Tarife und Angebote nach Maß und Augenmaß** | Customized and Fitting Fares and Services
- 94 **Kommunikation verbindet – auf allen Kanälen** | Communication Connects – On All Channels
- 108 **Polen rückt näher** | Poland Draws Closer
- 122 **Zahlen und Fakten** | Facts and Figures
- 134 **Impressum** | Imprint



WB

Ver
Ber







Verkehrsverbund
in Brandenburg



Michael Müller | Senator für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin

Umweltfreundlich und gut vernetzt in die Zukunft des Nahverkehrs

Der Jahresbericht des VBB setzt in diesem Jahr mit gewohnt künstlerischen Schwarz-weiß-Fotografien einen oft unterschätzten Erfolgsfaktor nachhaltiger Mobilität in Szene: die gute Verknüpfung von Netzen und Verkehrsmitteln. Funktionierende Anschlüsse, abgestimmte Fahrpläne, eine Infrastruktur, die problemloses Umsteigen ermöglicht – wenn hier alles rund läuft, kann der Nahverkehr sein Versprechen einlösen. Die Metropolenregion Berlin ist hier auf einem guten Weg – auch dank der Unterstützung des VBB, der sich über Landesgrenzen hinweg für gute Anschlüsse im Nahverkehr, aber auch die gute Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln engagiert. Auch die Herausforderung in Zukunft, die gute Anbindung des neuen Flughafens BER mit Bahnen und Bussen, hat er wesentlich mit gestaltet.

Leider sind Verbesserungen von Knotenpunkten – insbesondere im Schienenverkehr – oft mit Bautätigkeit und vorlaufenden Einschränkungen für die Fahrgäste verbunden. Viele Berlinerinnen und Berliner, die täglich am Ostkreuz umsteigen müssen, können ein Lied davon singen. Aber es geht voran! Im April gingen die neue Ringbahnhalde und das Elektronische Stellwerk Frankfurter Allee, das nunmehr den S-Bahn-Verkehr auf dem gesamten Oststring steuert, reibungslos in Betrieb. Die neue Halle wird das Gesicht des modernen Bahnhofs Ostkreuz ebenso prägen, wie der hundertjährige Wasserturm das Symbol des historischen Ostkreuzes ist. Für diesen Knotenpunkt, den täglich ca. 140.000 Ein-, Aus- und Umsteiger nutzen werden, hat das Land Berlin zusätzliches Geld in die Hand genommen – neben den drei Millionen Euro Baukostenzuschuss für die Halle finanziert das Land auch das Dach sowie Aufzüge für den künftigen Regionalbahnsteig.

Aber das Land Berlin investiert nicht nur in „klassische“ Verknüpfungen innerhalb des Systems Nahverkehr. Neben der besseren Verbindung von Rad- und Nahverkehr sehen wir auch Chancen bei der Integration von neuen Angeboten der Elektromobilität. Die Region Berlin-Brandenburg wurde von der Bundesregierung als eines der vier deutschen „Schaufenster Elektromobilität“ ausgewählt. Bis zu 50 Mio. € stehen damit in den nächsten drei Jahren zur Verfügung. Sie sollen genutzt werden, um z. B. die Erweiterung unseres ÖPNV-Angebots um intermodale Mobilitätsangebote, die auf die flexible Verkehrsmittelwahl abzielen, vorwärts zu bringen, beispielsweise über Carsharing-Modelle mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen oder E-Bikes. Aber auch der ÖPNV selbst bietet ideale Grundlagen, um den Anteil elektrisch angetriebener Verkehrsmittel weiter zu erhöhen. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen will Berlin hierzu in den nächsten Jahren beispielsweise die Einführung elektrisch angetriebener Busse und Fähren untersuchen und erproben.

Für beide Beispiele gilt: Ob klassischer Umsteigebahnhof oder innovative Verkehrskonzepte – der VBB ist ein zuverlässiger Partner, wenn darum geht, den Nahverkehr in der Region attraktiv und modern auszurichten. Dabei weiterhin viel Erfolg!

Michael Müller | Senator for Urban Development and the Environment of the State of Berlin

Environmentally Friendly and Well-Connected with the Future of Public Transportation

This year the VBB Annual Report has focussed its attention, with artistic black and white photographs, on a success factor for sustainable mobility that is frequently underestimated – the close connection between networks and modes of transportation. Functioning connections, well-harmonized schedules, an infrastructure that allows for easy transfers – if everything runs smoothly here, then mass transportation can fulfil its promise. The Berlin metropolitan region is heading in the right direction in that regard – thanks to the support of the VBB, which is committed to good connections in mass transit even beyond national borders as well as good connections to other modes of transportation. The VBB has also been closely involved in meeting the challenges of the future by assuring good connections to the new airport BER with trains and busses.

Unfortunately, improvements in junctions – especially with regard to rail transportation – are frequently associated with construction activities and temporary impairments for the passengers. Many Berliners who have to transfer at Ostkreuz everyday can testify to that. But progress is being made! In April the new Ringbahnhalles and the Frankfurter Allee electronic switch tower that controls the S-Bahn traffic for the entire Oststring, came into operation and are running smoothly. The new hall will signify the new face of the modern Ostkreuz station in the same manner that the 100-year-old water tower symbolizes the traditional Ostkreuz. For this junction, which is used daily by about 140,000 persons entering, exiting and transferring, the State of Berlin is providing additional funding – along with the three million euros in construction cost subsidies for the hall, the state is also paying for the roof and elevators for the future regional rail platform.

But the State of Berlin is not only investing in “classical” connections within the mass transit system. Along with the improved connection of bicycles and mass transit, we also see opportunities for the integration of new services for electromobility. The Berlin-Brandenburg region has been selected by the federal government as one of the four German “Electromobility Showcases”. Up to 50 million euros in funds will be made available to that end in the next three years. They are to be used, for instance, for the expansion of the public transportation offer for intermodal mobility services aimed at advancing the flexible choice of modes of transportation, for example, with car-sharing models or e-bikes. But public transportation itself offers ideal conditions for increasing the portion of electrically-powered modes of transportation. In cooperation with the transportation companies, Berlin intends to study and test the introduction of electrically-powered busses and ferries.

For both of these examples the motto applies that whether it is a classical transfer station or innovative transportation concepts – the VBB is a reliable partner when it is a matter of making mass transit in the region attractive and modern. Keep up the good work!



Jörg Vogelsänger | Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft
des Landes Brandenburg

Flächendeckend und intelligent – moderne Mobilität mit Bus und Bahn

Wer kennt das nicht: Schon wieder ist der Zug zu spät, die S-Bahn überfüllt und stickig. Keine Chance auf einen Sitzplatz, weil Tüten und Taschen freie Plätze blockieren. Nein, Pendler zu sein ist nicht immer entspannt. Da hat jeder im Abteil seine eigenen Geschichten auf Lager. Manchmal neigen wir dazu, uns eher an das Schiefgegangene als an das Gelungene zu erinnern. Daran sollten wir denken, auch wenn wir mal wieder zu Recht sauer sind.

Der ÖPNV in der Hauptstadtregion muss gerade viele Probleme meistern. Vom S-Bahn-Chaos über die Bauarbeiten zwischen Potsdam und Berlin bis zur neuen Gleisbaustelle zwischen Fürstenberg und Oranienburg. Aber wenn wir einmal über den Tellerrand unserer Alltagsorgen hinausschauen, stellen

wir fest: Wir in Berlin und Brandenburg haben heute eines der besten und preisgünstigsten Nahverkehrssysteme in Europa. Andere Metropolen schauen mit Respekt und Anerkennung auf das, was wir unter dem Dach unseres Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg angepackt und geschafft haben.

Das Erfolgsmodell VBB bewegt täglich Hunderttausende – auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufsbummel oder ins Grüne. Die Nahverkehrsangebote auch in Zukunft flächendeckend zu sichern und auszubauen, wird alles andere als ein Selbstläufer. Im Gegenteil: Angesichts des demographischen Wandels und schrumpfender Finanzmittel stehen wir vor einer gewaltigen Aufgabe. Mehr denn je kommt es darauf an, ein gut vernetztes und intelligentes Gesamtsystem zu entwickeln. Es muss sich noch stärker an den Fahrgästen orientieren, die auf eine moderne Mobilität in Bussen und Bahnen setzen.

Auch wenn die kommenden Jahre nicht leichter werden, eins steht fest: Wir sind nicht nur in der Metropolregion, sondern auch auf dem Land stark aufgestellt. Das zeigt auch dieser Verbundbericht mit seinen künstlerischen Blicken auf prägnante Punkte in Berlin und Brandenburg. Durchstreifen Sie unser Land mit aufmerksamen Blicken aus den Bus- oder Zugfenstern! Allein, wie die märkischen Bahnhofsvorplätze auf Initiative unserer Städte und Gemeinden in den vergangenen Jahren zu modernen Umsteigepunkten wurden, ist ein unverkennbares Signal: Die Menschen bauen für die Zukunft auf einen leistungsstarken ÖPNV. Ihn zu verbessern und fortzuentwickeln liegt in den guten Händen des VBB. Von den Verkehrsunternehmen erwarte ich, dass sie alles tun, um verlorenes Vertrauen der Kunden wieder zu gewinnen und mehr Fahrgäste in Busse und Bahnen zu bekommen.

Jörg Vogelsänger | Minister of Infrastructure and Agriculture of the State of Brandenburg

Comprehensive and Intelligent – Modern Mobility with Busses and Trains

Who has not witnessed it? The train is late again, it's overcrowded and the air is stifling. Nowhere to sit, because shopping bags and purses block all the free spaces. No, being a commuter is not always a relaxing thing. Everybody in the waggon is bound to have his/her own personal anecdote. Sometimes we tend to remember what all has gone wrong and not the things that have gone right. We should keep that in mind even at those times when we are stomping mad.

Public transportation in the capital city region has to master a host of problems. From the S-Bahn chaos to the construction work between Potsdam and Berlin to the new track construction between Fürstenberg and Oranienburg. But if we look beyond our daily concerns, we are certain to note that we residents of Berlin and Brandenburg nowadays have one of the best and affordable public transportation systems in Europe. Other major cities look to us with respect and acknowledge that which we have accomplished under the umbrella of our Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

The VBB success model moves hundreds of thousands everyday – to work, shopping or to recreation. Securing and expanding comprehensive public transportation services for the future is nothing to be taken for granted. Quite the contrary, in view of the demographic changes and shrinking funding, we are being faced with a massive challenge. More than ever it is a matter of developing a well-connected and intelligent overall system. It will have to become even more closely oriented on the passengers who depend on modern mobility in busses and trains.

Even though the coming years will not be any easier, one thing is for certain – we are not only well-established in the greater metropolitan region, but also on the countryside. This year's Network Report, with its artistic perspectives of telling points in Berlin and Brandenburg, demonstrates this. Roam around our region with the expressive views from the windows of busses and trains! The plazas in front of the Mark's train stations alone, renovated at the initiative of our cities and communities over the last few years to become modern transfer points, send out an unmistakable signal – people depend on a strong public transportation for the future. Its improvement and further development is in the good hands of the VBB. What I expect of the transportation companies is that they do everything in their power to regain the confidence of the customers and obtain more passengers in busses and trains.





Bornholmer Straße



Peer Giesecke | 2. stellvertretender Vorsitzender des VBB-Aufsichtsrates,
Landrat des Landkreises Teltow-Fläming

Strategisch denken, konkret handeln

Herr Giesecke, Sie haben in den vergangenen zwei Jahren als Vertreter der Landkreise und kreisfreien Städte den Vorsitz im Aufsichtsrat des VBB inne gehabt. Würden Sie uns einen Einblick in die Arbeit und die Aufgaben des Aufsichtsrates geben?

Hauptaufgabe des Aufsichtsrates ist es, strategische Entscheidungen für den Öffentlichen Personennahverkehr in Berlin und Brandenburg zu treffen. Diese Entscheidungen und Beschlüsse werden natürlich gut vorbereitet: Der VBB erarbeitet im Vorfeld alle Maßnahmen gemeinsam mit den Aufgabenträgern des Öffentlichen Personennahverkehrs. Das sind für den Schienenpersonennahverkehr beide Länder, für den Öffentlichen Nahverkehr mit U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre die Landkreise und kreisfreien Städte sowie das Land Berlin.

Der Aufsichtsrat entscheidet unter anderem über die Einführung neuer technischer und verkehrlicher Bedienungsstandards sowie über Marketing- und Vertriebsstrategien. Ein Beispiel möchte ich erläutern: Die Einführung des elektronischen Fahrscheins wurde durch den VBB initiiert und mit dem Beirat der Verkehrsunternehmen und dem Beirat der Gesellschafter vorbereitet. Der Aufsichtsrat hat dann die Einführung und den Namen „VBB-fahrCard“ beschlossen.

Wie haben Sie die Arbeit des VBB im Jahr 2011 begleitet?

Wir haben uns unter anderem intensiv um die Sicherstellung der Mobilität in den Landkreisen gekümmert. Aus zwei Gründen: Unternehmen, die sich neu ansiedeln möchten, fragen an vorderster Stelle nach der ÖPNV-Anbindung. Eine gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein gutes Argument in der Akquise von qualifizierten Mitarbeitern. Ein weiterer wichtiger Punkt, in dem ein gut organisierter ÖPNV eine wesentliche Rolle spielt, sind die Auswirkungen des demografischen Wandels. Wie kann ein Landkreis die Mobilität im ländlichen Raum sichern, wo doch hier die Bevölkerung abnimmt und immer älter wird? Diese Herausforderungen kann ein Landkreis allein nicht meistern. Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nehmen wir uns dieser Aufgabe gemeinsam an.

Was würden Sie sich vom VBB in den nächsten Jahren wünschen?

Mehr zielgruppenorientierte Angebote würden die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs weiter steigern. Wichtig finde ich die Einführung eines verbundweiten Schülertickets, ähnlich dem VBB-Abo 65plus für die älteren Bürgerinnen und Bürger. Ein weiterer Wunsch: Das elektronische Ticketing und – als ein Spezialfall – das Handyticketing mögen ein Erfolg werden und dazu beitragen, dass der ÖPNV mit modernen technischen Trends mithalten kann. Darüber hinaus werden mobile Informationen immer wichtiger. Mehr und mehr Menschen benutzen ein Smartphone. Ich wünsche mir deshalb, dass der VBB seine Angebote hier weiterentwickelt. Zu guter Letzt liegt mir noch ein Planungsthema am Herzen: das Engagement des VBB für einen schnelleren Regionalverkehr und eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander.

Peer Giesecke | Second Deputy Chairperson of the VBB Supervisory Board, District Administrator of the County of Teltow-Fläming

Think Strategically, Act Practically

Mr. Giesecke, in the last couple of years you have, as the representative of the counties and urban districts, served as the Chair of the VBB Supervisory Board. Could you provide us with some insights into the work and tasks of the Supervisory Board?

The Supervisory Board's primary task is to make strategic decisions for public transportation in Berlin and Brandenburg. These decisions and resolutions are, of course, well-prepared. Prior to reaching decisions on any measures, the VBB works together with the public transportation's client bodies. For passenger rail transportation these are the two states, for mass transit with the underground, trams, busses and ferries, they are the counties and urban districts as well as the State of Berlin.

The Supervisory Board decides, amongst other things, about the introduction of new technologies and traffic service standards as well as about marketing and sales strategies. I'd like to give one example. The introduction of the electronic ticket was initiated by the VBB and prepared with the advisory council of the transportation company and the advisory council of the partners. The Supervisory Board then decided on the introduction and the name "VBB-*fahrCard*".

How did you accompany the VBB's work in 2011?

Amongst other things, we worked intensively on the securing of mobility in the counties. For two reasons – companies that wish to settle in the region first ask about public transportation connections. Good connections with public transportation serve as a good argument in acquiring qualified staff. Another important point in which well-organized public transportation plays an important role is the impact of demographic change. How can a county guarantee

the mobility in rural areas where the number of residents is decreasing and becoming ever older? One county alone cannot master these challenges. In the Verkehrsbund Berlin-Brandenburg we take on these challenges together.

What would you like to see the VBB accomplish in the coming years?

More target-group oriented services would further increase the attractiveness of public transportation. I feel the introduction of a network-wide pupil pass, similar to the VBB-Abo 65plus for senior citizens, is important. Another wish is that electronic ticketing and – as a special case – that Handyticketing succeed and that public transportation can keep up with modern technical trends. Furthermore, mobile information is becoming more and more important. More and more people are using smartphones. I would therefore hope that the VBB further develops its services in this area. Last, but not least, one planning issue is especially important to me – the commitment of VBB to a fast regional transportation system and an improved linking of the various modes of transportation to one another.



Hauptbahnhof







Wettbewerb nimmt Fahrt auf

Seit etwa zehn Jahren stehen die Signale im Schienennahverkehr in Berlin und Brandenburg deutlich auf Wettbewerb. Im Regionalverkehr beträgt die Wettbewerbsquote bereits mehr als 90 Prozent. Das ist ein großer Erfolg. Die qualitativen und wirtschaftlichen Vorteile sind unübersehbar, wenn aus mehreren Bewerbern der beste ausgewählt werden kann. In den neu abgeschlossenen Verkehrsverträgen werden neue oder neuwertig sanierte, klimatisierte Fahrzeuge eingesetzt, die auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste mehr Komfort bieten. Auch haben die Kunden auf ihren Bahnfahrten immer einen Ansprechpartner: Die im Wettbewerb vergebenen Verträge schreiben vor, dass in jedem Zug ein Zugbegleiter präsent sein muss.

Die aktuellen Vergabeverfahren

Wichtigstes Kriterium aller Ausschreibungen bleibt ein hoher Qualitätsstandard bei gleichzeitig hoher Wirtschaftlichkeit. Auffällig ist allerdings, dass sich zunehmend weniger Bewerber an den Ausschreibungen beteiligen. Ein Grund dafür sind auch die komplizierter werdenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere bei der Fahrzeugfinanzierung.

Komfortabel und geräumig

Für das Netz Nord-Süd mit seinen Linien RE3 Stralsund/Schwedt (Oder) – Berlin – Elsterwerda sowie RE5 Rostock/Stralsund – Berlin – Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg wurde am 28. Februar 2012 der Zuschlag an die DB Regio AG, Region Nord-Ost erteilt. Mit der Betriebsaufnahme ab Ende 2014 kommen die Kunden in den Genuss deutlicher Verbesserungen. Auf beiden Linien werden moderne Doppelstockwagen fahren. Zusätzlich werden voraus-

sichtlich beim RE5 fünf neue Züge des Herstellers Bombardier Transportation eingesetzt. Wichtigste Verbesserung ist die Verlängerung aller Züge um einen fünften Wagen, der im Untergeschoss für die Mitnahme von Fahrrädern besonders geeignet ist. Alle Züge verfügen über eine Videoüberwachung. Der barrierefreie Bereich wird grundsätzlich in der Zugmitte zu finden sein. Dies erleichtert mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, sich bereits vor Einfahrt des Zuges am Bahnsteig zu orientieren. Zusätzliche Steckdosen in der 2. Wagenklasse zum Anschluss von Ladegeräten von Handy oder Laptop erhöhen den Komfort.

Netz Elbe-Elster komplett klimatisiert

Am 17. November 2011 wurde zwischen dem Land Brandenburg, dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe und der DB Regio AG, Region Nord-Ost ein langfristiger, bis 2022 geltender Verkehrsvertrag für das Elbe-Elster-Netz unterzeichnet. Der Zuschlag für diesen Verkehrsvertrag erfolgte bereits

Competition Gains Momentum

The signals have been clearly set for competition in rail mass transit in Berlin and Brandenburg for about the last ten years. In regional transportation the rate is already more than 90 per cent. That is a great success. The qualitative and economic advantages are plain to see if the best can be selected from a number of competitors. In the recently concluded transportation contracts, new or newly renovated air-conditioned vehicles are used and these also provide more comfort for passengers with restricted mobility. The customers also have a contact person in the trains – the new contracts, negotiated competitively, prescribe that every train must have a conductor.

The Current Awarding Procedures

The most important criterion for all tenders remains a high standard of quality while maintaining a high cost-effectiveness. It is, however, remarkable that fewer and fewer competitors are participating in the requests for tender. One reason for this is certainly the increasingly more complicated general economic conditions, especially those of vehicle financing.

Comfortable and Spacious

For the north-south network with its RE3 line Stralsund/Schwedt (Oder) – Berlin – Elsterwerda as well as RE5 Rostock/Stralsund – Berlin – Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg, the contract was awarded to DB Regio AG Region Northeast on 28 February 2012. With the commencement of services starting at the end of 2014, customers will enjoy significant improvements. Modern double-decker coaches will travel on both lines. In addition,

it is planned to use five new trains from Bombardier Transportation on RE5. The most important improvement is the extension of all the trains by a fifth coach that is especially well-suited for the transportation of bicycles in the lower deck. All the trains will have video surveillance. The barrier-free section will always be in the middle of the train. This makes things easier for mobility-restricted passengers to orient themselves on the platform prior to the arrival of the train at the station. Additional electrical outlets in the second-class coaches for charging mobile phones and laptops will increase comfort.

Elbe-Elster Network Completely Air-conditioned

A long-term transportation contract – until 2022 – was signed for the Elbe-Elster network on 17 November 2011 between the State of Brandenburg, the Zweckverband Verkehrsbund Oberelbe and DB Regio AG Region Northeast. The contract was actually awarded in December 2010. A request for tenders had

im Dezember 2010. Dem war eine öffentliche Ausschreibung vorgegangen. Die unterzeichnete so genannte deklaratorische Urkunde enthält Festlegungen, die die Vertragsabwicklung später vereinfachen werden. Der Vertrag umfasst vier Nahverkehrslinien zwischen Südbrandenburg und Dresden und startet im Juni 2013:

RE15 Hoyerswerda – Ruhland – Dresden
 RE18 Cottbus – Hoyerswerda – Dresden
 RE31 Elsterwerda – Dresden
 RB49 Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)

Eingesetzt werden neue einstöckige dreiteilige Elektrotriebzüge des Typs E-Talent 2 der Firma Bombardier Transportation sowie Lok-Wagen-Züge mit jeweils drei Doppelstockwagen ebenfalls von der Firma Bombardier Transportation. Diese Wagen wurden innen komplett erneuert, modernisiert und klimatisiert.

Netz Ostbrandenburg wird ausgeschrieben

4,9 Millionen Zugkilometer umfasst das jährliche Volumen des neu ausgeschrieben Netzes Ostbrandenburg für die Laufzeit 2014 bis 2024. Die Ausschreibung enthält die neun Regionalbahnstrecken:

RB/PE12 Berlin – Templin
 OE25 Berlin – Werneuchen
 NE26 Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn/Polen
 OE35 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum
 OE36 Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)
 RB54 Berlin – Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)
 OE60 Eberswalde – Frankfurt (Oder)
 RB61 Angermünde – Schwedt (Oder)
 OE63 Eberswalde – Joachimsthal

preceded this. The so-called declaratory certificate that was signed contained stipulations that should subsequently simplify the implementation of the contract. The contract covers four mass transit lines between southern Brandenburg and Dresden and commences in June 2013:

RE15 Hoyerswerda – Ruhland – Dresden
 RE18 Cottbus – Hoyerswerda – Dresden
 RE31 Elsterwerda – Dresden
 RB49 Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)

The new, single deck, three-section electric train E-Talent 2 from Bombardier Transportation and locomotive-coach trains with three double-decker coaches, also from Bombardier Transportation, will be employed. The interiors of these coaches have been completed renovated, modernized and air-conditioned.

Eastern Brandenburg Network to be Tendered

The annual volume of the recently tendered eastern Brandenburg network for a term of 2014 to 2024 consists of 4.9 million train-kilometres. The tender contains nine regional routes:

RB/PE12 Berlin – Templin
 OE25 Berlin – Werneuchen
 NE26 Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn/Polen
 OE35 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum
 OE36 Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)
 RB54 Berlin – Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)
 OE60 Eberswalde – Frankfurt (Oder)
 RB61 Angermünde – Schwedt (Oder)
 OE63 Eberswalde – Joachimsthal

Für die innerhalb der Vertragslaufzeit bis ins polnische Gorzow Wlkp. verlängerte NE26 soll das dann beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Betreiber des polnischen Streckenabschnitts einen Kooperationsvertrag abschließen, in dem der gemeinsame Betrieb auf der Strecke geregelt ist.

Vergabe Berliner S-Bahn auf dem Weg

Am 19. Juni 2012 hat der Berliner Senat die Weichen für die Zukunft der Berliner S-Bahn ab Dezember 2017 gestellt: Das Gesamtnetz der Berliner S-Bahn wird zur Vergabe in die Teilnetze „Nord-Süd“, „Stadtbahn“ sowie „Ring“ (einschließlich Zulaufstrecken) eingeteilt.

Für das Teilnetz „Ring“ wird noch 2012 ein Wettbewerbsverfahren eingeleitet. Die Verkehrsleistung dieses Teilnetzes entspricht etwa der Kapazität der Züge der Baureihen 480/485, die dann aus technischen Gründen zwingend ersetzt werden müssen. Die Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge wird der zukünftige Betreiber übernehmen. Der Vertrag wird zwei Komponenten umfassen: einen Verkehrsvertrag, der das Unternehmen für 15 Jahre zum Betrieb auf dem Teilnetz mit den von ihm beschafften Fahrzeugen verpflichtet, sowie die Verpflichtung zur Instandhaltung und Bereitstellung der Fahrzeuge für weitere 15 Jahre. Bei Nichteinhaltung von Vertragspflichten drohen finanzielle Abzüge, im Extremfall gilt ein Sonderkündigungsrecht. Im Verfahren werden umfangreiche Sozialstandards vorgegeben. Dazu zählen Tariftreue (branchenübliche Tarifverträge), Mindestlohn (nach den Bestimmungen des Berliner Vergabegesetzes) sowie Maßnahmen zur Arbeitsplatzsicherung.

Die Teilnetze „Nord-Süd“ und „Stadtbahn“ werden später ausgeschrieben. Die Teilnetzbildung wird keine nachteiligen Wirkungen für die Kunden haben: Der VBB-Tarif wird weiterhin gelten, das Verkehrsangebot wird von den Ländern vorgegeben. Auch der Außenanstrich der Fahrzeuge mit den bekannten S-Bahn-Farben bleibt erhalten.

For the NE26, which is to be extended during the contractual term to Gorzow Wlkp. in Poland, the train company that wins the contract is to conclude a joint venture agreement with the operator of the Polish section of the route to regulate the joint operation of the route.

Tendering of the Berlin S-Bahn Moving Forward

On 19 June 2012, the Berlin Senate paved the way for the future of the Berlin S-Bahn as of December 2017. The entire network of the Berlin S-Bahn will be divided into the sections “North-South”, “Stadtbahn” and “Ring” (including feeder lines).

For the “Ring” section a competitive procedure will be introduced in 2012. The transportation services for this section correspond approximately to the capacity of the series 480/485 trains, which have to be replaced for technical reasons. The procurement, service and maintenance of the vehicles will be handled by the future operator. The contract will contain two components: a transportation contract which obligates the company to operate the section with vehicles it procures for 15 years and the obligation to maintain and provide the vehicles for an additional 15 years. Should the contractor fail to comply with their contractual obligations, they are threatened with financial penalties and in extreme cases there is a special termination clause. Comprehensive social standards were prescribed in the procedure. Amongst these are the agreement to maintain wage scales (normal sector wage agreements), minimum wages (according to the Berlin Contracting Law) and job security measures.

The “North-South” and “Stadtbahn” sections will be tendered at a later date. The division into sections will not have any disadvantages for customers; the VBB fare will continue to apply, the transportation services will be prescribed by the states. And the vehicles paint-jobs will remain in the traditional S-Bahn colours.





Bernau









Im Fokus – Verkehrsverträge und Qualität

Für die Fahrgäste zählt: Sie möchten pünktlich, sicher und möglichst komfortabel ihr Ziel erreichen. Wer regelmäßig mit Bahn, Bus, Tram, S- oder U-Bahn unterwegs ist, kann Geschichten erzählen, denn der Öffentliche Personennahverkehr hat immer auch eine emotionale Seite ... Verbesserungen im Standard werden freudig begrüßt. Probleme beeinträchtigen den Alltag – mit persönlichen bis gesamtwirtschaftlichen Folgen. Deshalb wird sorgfältig überwacht, dass alle Verkehrsverträge eingehalten werden. Ein funktionierendes Qualitätsmanagement ist das A und O für ein hochwertiges Verkehrsangebot.

Vertragsleistungen immer im Blick

Die Einhaltung der Verkehrsverträge im Regional- und S-Bahnverkehr wird im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg überwacht. Leistungs- und Qualitätscontrolling sowie die finanzielle Bewertung der Verkehrsleistungen sind Gegenstand des Auftrags. Erbrachte Leistungen, ausgefallene Züge sowie Ersatz- und Umleitungsverkehre werden erfasst und abgerechnet. Qualitätsmängel führen zu Abzügen bei der Vergütung. Für die finanzielle Bewertung werden die Meldungen der Verkehrsunternehmen selbst und eigene Kontrollen herangezogen.

Neue Verträge für die Stadtbahn

Wichtigster Meilenstein im Jahr 2011 waren die ersten Betriebsaufnahmen im Netz Stadtbahn. Die neuen Verkehrsverträge bieten unter anderem umfangreiche Möglichkeiten, die Qualität zu steuern und Sanktionen bei Quali-

tätsmängeln zu verhängen. Auf allen Linien fährt nun vertraglich gesichert ein Zugbegleiter mit. Er ist Ansprechpartner und trägt zugleich positiv zum Sicherheitsgefühl der Fahrgäste bei. Zum 11. Dezember 2011 wurde der Betrieb auf den Regionalbahnlinien RB13, RB14, RB20, RB21, RB22, RB23 (Netz Stadtbahn DB) sowie OE33, OE35 und OE51 (Netz Stadtbahn ODEG) aufgenommen. Zur Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg wird 2013 der Flughafen-Express RE9 folgen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 werden auch die Regionalexpress-Linien RE1, RE7 und RE11, die durch die DB Regio AG bedient werden, in das Netz Stadtbahn DB übergehen. Die Linien RE2 und RE4 werden von der ODEG als Netz Stadtbahn ODEG übernommen.

Fünf Unternehmen – ein Angebot aus einem Guss

Für den Regionalverkehr sind vier Verkehrsunternehmen mit neun separaten Verkehrsverträgen unter Vertrag: DB Regio AG, NEB Betriebsgesellschaft mbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und Prignitzer

In Focus – Transportation Contracts and Quality

What counts for passengers – they want to arrive at their destination on time, safely and as comfortably as possible. Whoever travels with the train, bus, tram, S-Bahn or underground is sure to have a few anecdotes; public transportation always has its emotional aspects ... improvements in standards are always met with delight. Problems upset the daily routine – with personal and economic consequences. For that reason, all the transportation contracts are carefully monitored. A functioning quality management is the be-all and end-all for a first-class transportation service.

Transportation Services Always Under Control

The maintenance of transportation contracts for regional and S-Bahn traffic is monitored at the order of the states of Berlin and Brandenburg. Services and quality control as well as the financial analysis of the transportation services are elements of the contract. Services provided, cancelled trains and replacement and detour traffic are recorded and invoiced. A lack of quality results in reductions in the remuneration. To perform the financial analysis, the reports of the transportation companies and own controls are employed.

New Contracts for the Stadtbahn

The most important milestone in 2011 was the first start-up of operations in the Stadtbahn Netz. The new transportation contracts provide, amongst other things, extensive opportunities for controlling the quality and issuing sanctions if the quality is not provided. And it is now contractually guar-

anteed that a conductor will travel on every line. The conductor is the contact person and simultaneously contributes to the passengers' sense of security. On 11 December 2011 operations commenced on the regional lines RB13, RB14, RB20, RB21, RB22, RB23 (Netz Stadtbahn DB) and OE33, OE35 and OE51 (Netz Stadtbahn ODEG). The Airport Express RE9 will follow when the new Airport Berlin-Brandenburg opens in 2013. With the change of schedules in December 2012 the regional express lines RE1, RE7 and RE11, which are serviced by DB Regio AG, will be transferred to the Netz Stadtbahn DB. The lines RE2 and RE4 will be taken over by the ODEG as Netz Stadtbahn ODEG.

Five Companies – One Service from a Single Source

Four transportation companies with nine separate transportation contracts are under contract for the regional transportation: DB Regio AG, NEB Betriebsgesellschaft mbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) and Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG). In addition, there is the contract with the S-Bahn

Eisenbahn GmbH (PEG). Dazu kommt der Vertrag mit der S-Bahn Berlin GmbH. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 endete der Vertrag mit der Märkischen Regiobahn (Ostseeland Verkehr GmbH/OLA). Die Leistungen der OLA wurden von den Kunden in den regelmäßigen Befragungen mit Bestnoten honoriert. Die ehemaligen OLA-Linien werden jetzt im Netz Stadtbahn von der ODEG bedient.

Wenig Glück mit neuen Zügen

Mit Vertragsbeginn im Netz Stadtbahn konnten die vorgesehenen Neufahrzeuge nicht eingesetzt werden. Hintergrund war die noch ausstehende Zulassung für die in Berlin-Brandenburg vorgesehenen Fahrzeuge der Bauart Talent 2. Für die DB Regio bedeutet dies, dass sowohl im Netz Stadtbahn als auch im Netz Cottbus – Leipzig immer noch Ersatzfahrzeuge eingesetzt werden. Zur Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg werden jedoch die Talent 2-Fahrzeuge auf der dann neu eingerichteten Flughafen-Expresslinie RE9 einsatzbereit sein. Auch die ODEG meldete technische Probleme mit ihrem neuen Fahrzeugtyp GTW. Die Fahrzeuge waren rechtzeitig zur Betriebsaufnahme im Einsatz. Insbesondere bei den niedrigen Temperaturen Ende Januar/Anfang Februar 2012 erwiesen sie sich jedoch als störanfällig und Züge fielen aus. Nach anfänglichem Busnotverkehr wurden von der ODEG kurzfristig Ersatzfahrzeuge eingesetzt. Seit dem 22.02.2012 sind alle Neufahrzeuge der Bauart GTW wieder in Betrieb.

S-Bahn-Krise noch nicht ausgestanden

Durch den Winter mit 60 km/h

Im harten Winter 2010/2011 drohte das Berliner S-Bahn-System zu kollabieren. Bis Ende Dezember 2010 fuhren nur noch 221 Zweiwagenzüge, die so genannten Viertelzüge (statt vertraglich festgelegter 562). Anfang Januar

Berlin GmbH. The contract with the Märkischen Regiobahn (Ostseeland Verkehr GmbH/OLA) ended with the schedule change in December 2011. The service from OLA was regularly awarded the highest ratings from customers. The former OLA lines will now be serviced in the Netz Stadtbahn ODEG.

Bad Luck with New Trains

It was not possible to use the planned new vehicles with the beginning of the contract in the Netz Stadtbahn. The approval for the Talent 2 vehicles planned for use in Berlin-Brandenburg had not been granted. For DB Regio this means that substitute vehicles are being used in both the Netz Stadtbahn as well as the Cottbus – Leipzig network. For the opening of the new Airport Berlin-Brandenburg, however, the Talent 2 vehicles will be ready for use in the Airport Express line RE9. The ODEG is also reporting technical problems with their new GTW vehicles. The vehicles were ready for use on time. Especially during the low temperatures at the end of January/beginning of February 2012, the vehicles proved to be susceptible to breakdowns and many trains were out of operations. At first there was replacement service with busses, then ODEG provided temporary replacement vehicles. Since 22 February 2012 all the new GTW-type vehicles have been back in operation.

S-Bahn Crisis Not Yet Over

Through the Winter at 60 km/h

The Berlin S-Bahn system threatened to suffer a complete collapse in the winter of 2010/11. By the end of December 2010 only 221 two-wagon trains, the so-called "Viertel" trains (instead of the contractually stipulated 562) were

wurden schließlich einige Strecken für mehrere Tage vollkommen stillgelegt. Zwischen dem 24. Januar und dem 27. Februar 2011 fuhren die meisten S-Bahnen nur noch mit Tempo 60 über die Gleise. Grund waren veraltete Besandungsanlagen, die bei dem winterlichen Wetter vereisten. Im Laufe des Jahres wurden bei den Fahrzeugen der Baureihe 481 neue, mit Heizelementen versehene Besandungsanlagen eingebaut, die das Vereisen verhindern. Der Einbau dieser neuen Anlagen wurde jedoch nur bei der Hälfte der Fahrzeuge geschafft. Deshalb wurde befürchtet, dass es bei entsprechenden Witterungsbedingungen auch im Winter 2011/2012 wieder erforderlich geworden wäre, teilweise nur mit 60 km/h zu fahren. Bis Ende des Winters wurde diese Rückfallebene jedoch dank günstiger Witterung nicht benötigt. Den Fahr Gästen der S-Bahn blieben Fahrzeitverlängerungen, Taktausdünnungen und Anschlussverluste, die es sonst erneut gegeben hätte, zumindest aus diesem Grund zum Glück erspart.

Hochfahrstufen im Zickzackkurs

Während des Jahres 2011 waren mehrere Hochfahrstufen geplant, bei denen in festgelegten Etappen jeweils mehr Fahrzeuge eingesetzt werden sollten. Bis zum Jahresende sollten dann 500 Viertelzüge im Linienbetrieb genutzt werden können. Es mangelte jedoch von Anfang an an der termingerechten Umsetzung der einzelnen Hochfahrstufen. Teilweise mussten erreichte Ziele sogar wieder zurückgenommen werden, weil immer wieder neue Probleme auftauchten. Im Dezember wurden im Mittel nur 468 Viertelzüge täglich eingesetzt. Die vereinzelt Spitzenwerte von bis zu 483 Viertelzügen täglich um den Jahreswechsel konnten bereits in der zweiten Januarhälfte 2012 nicht mehr erreicht werden. Wesentliche Ursache für den andauernden Fahrzeugmangel ist, dass von den zugesagten 80 Viertelzügen der Baureihe 485 zu diesem Zeitpunkt weniger als 40 einsatzfähig waren. Die Wiederherstellung des vertragsgemäßen Zustandes des Verkehrsangebotes mit 562 Viertelzügen beziehungsweise 575 Viertelzügen von der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg an konnte die S-Bahn Berlin GmbH bisher nicht verbindlich zusagen.

operating. At the beginning of January some of the routes were completely closed down for a number of days. Between 24 January and 27 February 2011, most of the S-Bahn trains were only travelling at 60 km/h. The reason was outdated sanding systems which iced up under the winter weather conditions. In the course of the year the Series 481 vehicles were to have been equipped with heating elements for the sanding equipment that should stop them icing up. The installation was, however, only completed in half of the vehicles. It was therefore feared that if the weather conditions were again bad in the winter of 2011/12 some of the trains would again have had to travel at 60 km/h. Fortunately, the winter was not as severe and the fall-back scenario did not have to be implemented. The S-Bahn passengers were at least spared travel delays, extended intervals and missed connections that would have resulted for this reason.

Ramp-Up Flip-Flops

A number of ramp-ups were planned for 2011 in which an increasing number of vehicles were to be employed in defined stages. By the end of the year, a total of 500 "Viertel" trains were to be running in scheduled lines. But right from the start the implementation of the individual stages was off schedule. In some cases it was even necessary to retreat from goals that had already been attained because new problems continued to arise. In December an average of only 468 "Viertel" trains were in operation each day. The sporadic peak value of up to 483 "Viertel" trains daily around the turn of the year could no longer be maintained in the second half of January 2012. The primary cause for the continuing lack of vehicles is that of the 80 "Viertel" 485 series trains promised, only 40 have been delivered. The S-Bahn Berlin GmbH has not been able to make a definite promise to re-establish the contractual condition of the transportation service with 562 "Viertel" trains and 575 "Viertel" trains for the opening of the Airport Berlin-Brandenburg.





Arbeitskreise geben Handlungsempfehlungen

Nach den Qualitätseinbrüchen im Winter 2010/2011 wurden zwei Arbeitskreise gebildet, denen neben externen Gutachtern auch Vertreter der VBB GmbH angehörten. Der Arbeitskreis „Qualitätssicherung Infrastruktur S-Bahn“ legte im August seinen Bericht vor. Er widmete sich den technischen und organisatorischen Voraussetzungen einer möglichst mängel- und störungsfreien Infrastruktur unter winterlichen Bedingungen. Dazu wurden konkrete Maßnahmenpläne entwickelt und umgesetzt. Länder und VBB werden im Rahmen eines monatlichen Monitorings über den Stand der Umsetzung informiert. Der Arbeitskreis „Fahrzeuge der Berliner S-Bahn“ bewertete in seinem Abschlussbericht die von der S-Bahn Berlin GmbH ergriffenen oder geplanten Maßnahmen zur Wiederherstellung des vertragsgerechten Verkehrsangebotes. Er bestätigte angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen das grundsätzliche Vorgehen der S-Bahn Berlin GmbH, benannte aber auch offene Probleme und Risiken.

Triebfahrzeugführer fehlen

Von 2003 bis 2009 wurde die Zahl der Triebfahrzeugführer von 1.017 auf 834 reduziert. Heute fällt der S-Bahn Berlin GmbH dieser drastische Personalabbau auf die Füße. Seit Oktober werden wegen fehlenden Personals immer wieder Linien verkürzt geführt (S46, S47, S8, S9) oder ganz gestrichen (S45), Takte werden ausgedünnt (S25, S5) oder einzelne Züge fallen ungeplant aus. Zwar war die S-Bahn Berlin GmbH bemüht, Auswirkungen auf den Werktagsverkehr zu vermeiden, doch auch hier mussten Einschränkungen in Kauf genommen werden. Erneut müssen die Fahrgäste der S-Bahn die hausgemachten Probleme des Verkehrsunternehmens ausbaden. Hier liegt eindeutig ein Versagen des Managements vor, das den Personalmangel rechtzeitig hätte erkennen und gegensteuern müssen. Im Verlauf des Jahres 2012 sollen 100 Triebfahrzeugführer und Fahrpersonal für den Werkstattbereich (Rangierer, Rangierbegleiter) ausgebildet und von der S-Bahn Berlin GmbH eingestellt werden. Wenn diese Planung umgesetzt wird, könnten Zugausfälle aus diesen Gründen weitgehend vermieden werden.

Working Groups Make Recommendations for Action

Following the drop in quality in the winter of 2010/11, two working groups were formed which included both external experts as well as representatives from VBB GmbH. The “Quality Assurance Infrastructure S-Bahn” working group presented its report in August. It deals with the technical and organizational prerequisites required for an infrastructure that is as free of defects and breakdowns as possible during the winter. To that end, concrete action plans were developed and implemented. The states and VBB will be informed about the status of the implementation in the framework of a monthly monitoring. The “Berlin S-Bahn Vehicles” working group evaluated the measures completed or planned for the re-establishment of the contractually defined transportation services. It confirms the basic approach of the S-Bahn Berlin GmbH in view of the existing general conditions, but also clearly states the unsolved problems and the risks.

Lack of Train Drivers

Between 2003 and 2009, the number of train drivers was reduced from 1,017 to 834. This drastic cut in personnel is now coming home to roost at the S-Bahn Berlin GmbH. Due to the lack of personnel, lines have been continually shortened (S46, S47, S8, S9) or completely closed (S45) since October. The intervals are being stretched (S25, S5) or there are unscheduled cancellations of individual trains. While the S-Bahn Berlin GmbH worked to avoid the impacts on working days, it was still inevitable that there were restrictions at these times as well. Once again, the S-Bahn passengers have to bear the brunt of the problems that the transportation company itself has caused. These are clearly a matter of errors on the part of management, which should have detected the lack of personnel early on and taken action to ward off the problem. In the course of 2012, it is planned to train and hire 100 train drivers and personnel for depot area (shunters, shunter’s assistants) at the S-Bahn Berlin GmbH. If this plan is implemented, it should be possible to avoid the cancellation of trains for this reason.

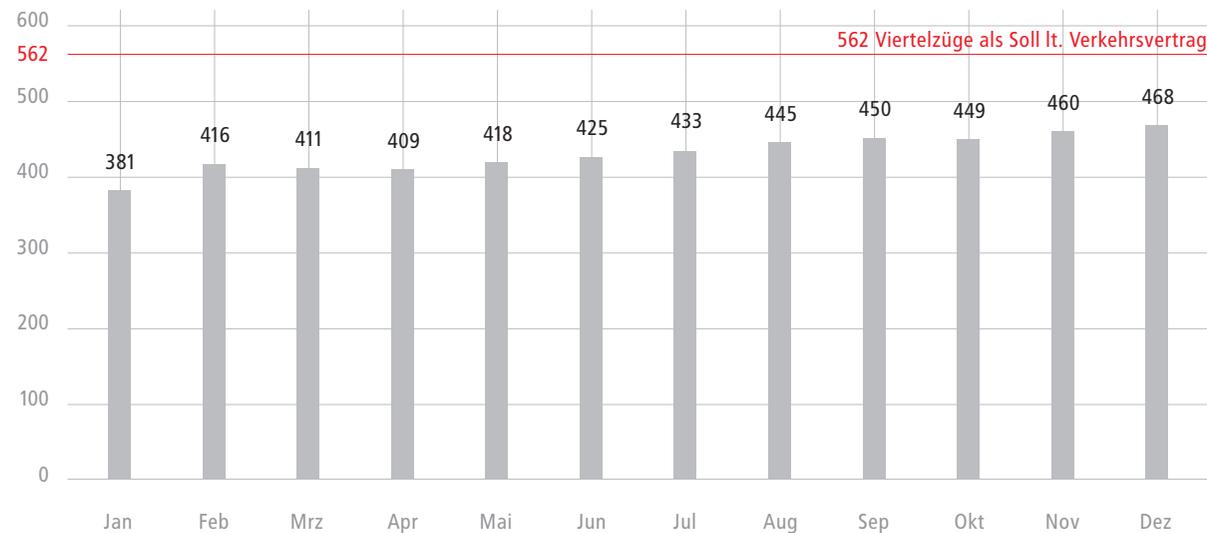
Störfallkonzepte verbessern

Am 15. Dezember fiel die S-Bahn-Betriebszentrale in Halensee komplett aus. Das S-Bahnnetz war über mehrere Stunden lahmgelegt. Grund war ein technischer Fehler bei Prüfarbeiten an der Notstromversorgung. Hunderte von Fahrgästen saßen teilweise mehrere Stunden in den Zügen fest und wurden wegen Personalmangels nur schleppend evakuiert. Auch Nachrichtenverbindungen waren betroffen. Fahrgastinformationssysteme fielen aus und selbst das Personal konnte nicht informiert werden. DB Netz verweist mit Bezug auf häufige Netzstörungen im Dezember 2011 auf erneuerungsbedürftige Anlagen, zum Beispiel im Bereich der Stromversorgung. Die Grunderneuerung der S-Bahn-Infrastruktur muss also mit Nachdruck fortgesetzt werden. Der VBB fordert außerdem, Prüfarbeiten nur noch nachts durchzuführen, tragfähige Störfallkonzepte zu entwickeln sowie von betrieblichen Systemen unabhängige Fahrgastinformationssysteme zu schaffen.

Improved Breakdown Plans

On 15 December the S-Bahn Operations Centre in Halensee suffered a complete malfunction. The S-Bahn network was interrupted for a matter of several hours. The reason was a technical error during an inspection of the emergency electrical supply. Hundreds of passengers were stuck, in some cases for hours, in the trains and could only slowly be evacuated due to the lack of personnel. The communications connections were also affected. Passenger information systems collapsed so that even staff could not be informed. DB Netz pointed to frequent network failures in December 2011 as an explanation for the need to repair systems, for instance in the field of electrical supply. A high priority must be placed on the continued basic retrofitting of the S-Bahn infrastructure. The VBB also requires that testing work only be performed at night, strong breakdown plans are developed and that passenger information systems be developed that are independent of the operational systems.

Anzahl der S-Bahn Viertelzüge 2011 | Number of S-Bahn "Viertel" trains 2011



Gemäß Verkehrsvertrag ist für die Hauptverkehrszeit eine Fahrzeugverfügbarkeit von 562 (Sommer- und Winterferien 524) Viertelzügen im Linienbetrieb vereinbart | The transportation contract stipulates a vehicle availability of 562 (summer and winter vacations 524) "Viertel" trains in operation for rush-hour periods

Fahrgäste äußern sich kritisch-konstruktiv

Regionalverkehr erhält gute Noten

Die 3.800 befragten Kunden im Schienenpersonenregionalverkehr bewerten die Qualität der Verkehrsleistung mit „gut“. Die erteilte Note 1,91 (2010=1,95) auf der sechsstufigen Notenskala ist angesichts der Einschränkungen durch die vielen Baustellen ein gutes Ergebnis. Einen leichten Aufwärtstrend gibt es bei der Bewertung der Bahnhöfe. Die Fahrgäste gaben die Note 2,19 (2010=2,28).

S-Bahnkunden weiter unzufrieden

Die Erhebung der Zufriedenheit der S-Bahn-Fahrgäste ist vertraglich festgeschrieben und wird zweimal jährlich gemessen. Dabei werden Züge, Bahnhöfe und Service betrachtet. Mit der Gesamtnote 2,72 wird der im Verkehrsvertrag verankerte Zielwert von 2,6 wiederum verfehlt. Das letzte Mal wurde er im Mai 2009 erreicht. Die Unpünktlichkeit der Züge sowie fehlende Informationen und fehlendes Personal auf den Bahnsteigen beurteilten die Fahrgäste besonders kritisch. Trotz des stark eingeschränkten S-Bahn-Angebots wurden immer noch gute Werte für die hohe Frequenz der Fahrten tagsüber, bequeme Zugänge zu den Bahnsteigen und bedienungsfreundliche Fahrscheinautomaten vergeben.

Service-Qualität steigt

Pünktlichkeitsbilanz online abrufbar

Seit August 2011 veröffentlicht der VBB unter www.VBB.de/Puenktlichkeitsbilanz die monatlichen Durchschnittswerte der Zugausfälle und Verspätungen im S- und Regionalbahnverkehr sowie die Anzahl der betriebsbereiten S-Bahnfahrzeuge. Begleitend werden Hintergrundinformationen und wichtige Einflussfaktoren online gestellt.

Passengers Express Constructive Criticism

Regional Transportation Gets Good Grades

The 3,800 passenger railway customers surveyed assessed the quality of the transportation service as “good”. The grade of 1.91 (2010=1.95) on a scale of 1–6 is a good result in consideration of the hindrances caused by the many construction sites. There was a slight improvement in the evaluation of the train stations. The passengers gave them a ranking of 2.19 (2010=2.28).

S-Bahn Customers Still Unhappy

Surveying customer satisfaction for S-Bahn passengers is prescribed by the contract and is measured twice a year. Trains, stations and service are taken into consideration. With an overall ranking of 2.72, the objective of 2.6, as defined by the contract, was not attained again. The last time that it was attained was in May 2009. Late arrivals of trains and the lack of information and personnel on the platforms were especially criticized by the passengers. Despite the severely limited S-Bahn service, the high frequency of trains during the day, convenient access to the platforms and user-friendly ticketing machines received good grades.

Service Quality Improves

Punctuality Results Available Online

As of August 2011, VBB has been publishing the average monthly values for cancelled trains and delays in the S-Bahn and regional rail transportation as well as the number of S-Bahn trains operating under www.VBB.de/Puenktlichkeitsbilanz. In addition, background information and important influences are also posted online.

Neue QualitätsScouts

Die 350 QualitätsScouts leiteten im Jahr 2011 3.080 Hinweise an den VBB weiter. 82 engagierte Fahrgäste wurden für diese wichtige ehrenamtliche Tätigkeit neu gewonnen. Ihre Beobachtungen helfen bereits seit 2005, vor allem die Qualität auf den Bahnhöfen und die Fahrgastinformation zu verbessern.

Besser informiert bei Abweichungen

Dank LCD-Zugzielanzeiger und dynamischer Schriftanzeiger sind Fahrgäste auf Bahnhöfen besser informiert. Das verdeutlichte auch die „Qualitätsanalyse Bahnhöfe 2011“, in der 66 größere und mittlere Bahnhöfe bewertet wurden. Zu den Kriterien gehörten die Aktualität von Fahrplanaushängen, die Ansage- und Anzeigequalität sowie Vorhandensein und Funktionsfähigkeit technischer Ausstattung für die Fahrgastinformation. Alle untersuchten Bahnhöfe bieten die Voraussetzungen, um über Abweichungen wie Verspätungen, Zugausfälle oder Gleisänderungen informieren zu können. 49 Prozent der Stationen verfügten über ein sehr gutes oder gutes Informationsangebot. In anderen Fällen wurden jedoch auch Mängel festgestellt, insbesondere bei der Information direkt am Bahnsteig. Erstmals wurde auch die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige des Regionalverkehrs betrachtet. Handlungsbedarf besteht unter anderem in Cottbus, Königs Wusterhausen, Wustermark, Eisenhüttenstadt, Elsterwerda, Michendorf, Falkenberg (Elster), Ruhland und Calau.

CNB plant und prüft

Das Center Nahverkehr Berlin (CNB), das vom VBB sowie der KCW GmbH und traffic-Kontor GmbH gebildet wird, übernahm auch 2011 die strategische Angebotsplanung und Fahrplanabstimmung von S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busverkehr, das Leistungs- und Finanzcontrolling und das Vertragsmanagement mit der BVG. Das Qualitätscontrolling und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landes Berlin bis 2014 liegen ebenfalls in der Hand des CNB.

New QualityScouts

The 350 QualityScouts provided 3,080 tips to VBB in 2011. Eighty-two dedicated passengers volunteered for this important task. Their observations have been helping to improve the quality in the train stations and of the passenger information since 2005.

Better Information with Irregularities

Thanks to LCD and dynamic displays, passengers are better informed in the stations. The “Train Station Quality Analysis 2011”, in which 66 large and medium-sized train stations were evaluated, clearly reflected this. Amongst the criteria included were the timeliness of the schedules shown, the quality of the announcements and displays and the presence and functionality of technical equipment for passenger information. All the stations inspected provided conditions for information about irregularities such as delays, cancelled trains or track changes. Of the stations, 49 per cent provided either good or very good information. In other cases, however, defects were found, especially in the information right on the platform. The step-free access to the platforms was also considered for the first time. Amongst others, there is a need for action in Cottbus, Königs Wusterhausen, Wustermark, Eisenhüttenstadt, Elsterwerda, Michendorf, Falkenberg (Elster), Ruhland and Calau.

CNB Plans and Audits

The Center Nahverkehr Berlin (CNB), which was formed by VBB, the KCW GmbH and traffic-Kontor GmbH, also took over the strategic planning and scheduling arrangements for the S-Bahn, underground, tram and bus transportation, the service and financial controlling and the contract management with the BVG in 2011. The quality controlling and the development of the mass transit planning for the State of Berlin till 2014 are also in the hands of CNB.





Alexanderplatz

Infrastruktur – schrittweise besser

Ein guter Eisenbahnbetrieb kann nur mit guter Infrastruktur geleistet werden. Deshalb ist die Erneuerung, Sanierung und Instandhaltung von Gleisanlagen, Bahnsteigen und Bahnhöfen ein zentraler Faktor für ein hochwertiges Verkehrsangebot. Eine bessere Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für zufriedeneren Fahrgäste. Der VBB begleitet und unterstützt im Auftrag des Landes Brandenburg deshalb schwerpunktmäßig Baumaßnahmen, die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verantwortet werden.

Bitte einsteigen, umsteigen, aussteigen!

Der Neubau, Umbau oder die Modernisierung von Haltepunkten und Bahnhöfen werden von den Fahrgästen mit großem Interesse begleitet. Es gibt immer noch großen Handlungsbedarf. In Brandenburg sind im Jahr 2011 mehrere Projekte fertig gestellt worden. Andere befinden sich in der Planungs- und Bauphase.

Neuer Halt: Bad Saarow Klinikum

Das Helios Klinikum Bad Saarow ist seit Oktober 2011 direkt mit der Bahn erreichbar. Der neue Betreiber Scharmützelseebahn GmbH hat dazu die von der DB Netz AG hergestellte Gleisanlage übernommen und gegenüber dem Haupteingang des Krankenhauses einen modernen und barrierefreien Bahnsteig gebaut. Der Bahnsteig ist mit Unterstützung des Landkreises Oder-Spree, des Amtes Scharmützelsee und des Helios Klinikums entstanden. Der neue Streckenabschnitt wird stündlich durch die ODEG bedient. Die Fahrzeit für die 13 km lange Strecke ab Fürstenwalde beträgt nur 15 Minuten. Seit dem

Fahrplanwechsel im Dezember setzt die ODEG ein neues, speziell an die Bahnsteighöhe angepasstes Fahrzeug vom Typ Regioshuttle ein. Die Linie OE35 ist damit die erste Linie Brandenburgs, die vollständig barrierefrei ausgebaut ist.

Bahnhof Prenzlau erhält neuen Tunnel

Bei der Umgestaltung des Bahnhofs Prenzlau übernimmt der VBB eine koordinierende Rolle. Hier entsteht im Auftrag der Stadt ein neuer Personentunnel, der auch über einen Ostzugang verfügt.

Aus den angrenzenden Stadtteilen sind die Fahrgäste dadurch künftig schneller und bequemer an Bahnhof und Bahnhofsvorplatz. Durch integrierte Aufzüge wird der Bahnhof künftig barrierefrei sein. Am östlichen Tunnelausgang entstehen Parkmöglichkeiten auf einem Park&Ride-Parkplatz. Parallel zum Tunnelbau wird die DB Station&Service AG die Bahnsteiganlage erneuern und ein neues Dach für den Inselbahnsteig bauen. Bis zum Beginn der Landesgartenschau Mitte April 2013 in Prenzlau sollen die Baumaßnahmen abgeschlossen sein.

Infrastructure – Improving Step-by-Step

Good rail operations can only be achieved with a good infrastructure. For that reason the renewal, refurbishment and maintenance of tracks, platforms and stations are a primary factor in providing first-class transportation services. A good infrastructure is a primary prerequisite for satisfied passengers. On behalf of the State of Brandenburg, the VBB therefore accompanies and supports construction measures which are the responsibility of railway infrastructure companies (RIC).

Enter, Transfer, Exit, Please!

Passengers follow the building, rebuilding or modernization of stops and stations with considerable interest. There is always a significant need for action. A number of projects were completed in Brandenburg in 2011. Others are in the planning and construction phase.

New Stop – Bad Saarow Klinikum

The Helios Klinikum Bad Saarow has had its own train stop since October 2011. The new operator Scharmützelseebahn GmbH has taken over the tracks produced by DB Netz AG and built a modern and barrier-free platform directly across from the main entrance to the hospital. The platform was built with the support of the County of Oder-Spree, the Office of Scharmützelsee and the Helios Klinikum. The new rail section is serviced hourly by ODEG. Travel time for the 13 km line from Fürstenwalde is only 15 minutes. Since the change of schedule in December, the ODEG has been using Regioshuttle trains specially designed

for the platform height. The OE35 line is therefore the first line in Brandenburg that is completely barrier-free.

Prenzlau Station Receives New Tunnel

VBB is assuming a coordinating role in the redesigning of the Prenzlau Station. The city has contracted a new pedestrian tunnel that will also allow access from the east.

Passengers from the bordering parts of the city will therefore be able to access the station and the station plaza more readily in the future. By means of integrated elevators, the station will become barrier-free. A Park&Ride parking lot at the east end of the tunnel will allow for convenient parking. Parallel to the construction of the tunnel DB Station&Service AG is renewing the platforms and building a roof for the island platform. The construction measures are to be completed by the beginning of the State Garden Show in Prenzlau in mid-April 2013.



Hellersdorf



Baubeginn in Struveshof

In Ludwigsfelde entsteht ein neuer Haltepunkt als Ersatz für den ungünstig zum Siedlungsschwerpunkt gelegenen Halt Genshagener Heide. Die Vorbereitungen für die neue Anlage wurden inzwischen vom VBB mit den Beteiligten abgestimmt. Es entstehen zwei Außenbahnsteige, die durch eine Fußgängerbrücke mit entsprechenden Treppen und Aufzügen erreicht werden können. Ergänzend ist eine Park&Ride-Anlage vorgesehen. Auch neue Bushaltestellen werden errichtet, um den neuen Haltepunkt mit Stadt und Umland zu vernetzen.

Bessere Noten fürs Schienennetz

Immer noch gibt es in Berlin und Brandenburg Strecken, auf denen die Züge „bummeln“ müssen, also nicht in der eigentlich vorgesehenen Geschwindigkeit fahren können. Doch nach zwei Jahren der Stagnation werden nun deutliche Fortschritte am Zustand der Gleisanlagen sichtbar. Unter anderem mit Finanzmitteln aus den Konjunkturpaketen der Bundesregierung konnten einige Mängel an der Infrastruktur beseitigt werden.

Die „Qualitätsanalyse Netzzustand 2011“ weist 2 Prozent weniger Geschwindigkeitseinbrüche als 2010 aus. Nach den Messungen, die an Stichtagen zwischen Mai und September erfolgten, gab es insgesamt 644 Geschwindigkeitseinbrüche. Somit sind 11,5 Prozent (Vorjahr 13,5 Prozent) des gesamten Schienennetzes nicht mit der eigentlichen Geschwindigkeit befahrbar. Die daraus erwachsenen Fahrzeitverluste summieren sich zu 3 Stunden und 20 Minuten. Das ist immerhin eine halbe Stunde weniger als im Vorjahr.

Gründe fürs „Bummeln“

60 Prozent der Zeitverluste durch Geschwindigkeitseinbrüche sind auf Mängel in der Infrastruktur zurückzuführen. Der Sanierungsbedarf der Gleisanlagen ist somit immer noch sehr groß. Ein zweiter wichtiger Grund (38 Prozent)

Beginning of Construction in Struveshof

A new stop is being built in Ludwigsfelde to replace the stop at Genshagener Heide, which is inconveniently located for the residential area. The preparations for the new site have been agreed upon by the VBB and the interested parties. There will be two outdoor platforms that will be accessible via a pedestrian bridge with the corresponding stairs and elevators. A Park&Ride complex is also planned. New bus stops will also be built to link the new stop with the city and surrounding area.

Better Grades for the Track Network

There are still lines in Berlin and Brandenburg where the trains have to „dawdle“, that is to say, they cannot travel at the actually prescribed speed. But now, after two years of stagnation, obvious progress can be seen on the tracks. Amongst other things, some of the deficits in the infrastructure could be removed with the funding from the federal government’s economic stimulus packages.

The „Network Status Quality Analysis 2011“ shows 2 per cent fewer slow-downs than in 2010. According to measurements taken on random days between May and September, there were a total of 644 slow-downs. This means that 11.5 per cent (2010; 13.5 per cent) of the entire network cannot be travelled at the actual speed. The resulting losses in travel time total 3 hours and 20 minutes. But that does represent 30 minutes less than in the previous year.

Reasons for „Dawdling“

Sixty per cent of the time lost by slow-downs is attributable to deficits in the infrastructure. The need for refurbishment of the tracks is therefore still too great. A second important reason (38 per cent) is that systems are not large

sind nicht ausreichend dimensionierte Anlagen. Anschauliches Beispiel dafür sind Bahnübergänge ohne technische Sicherung, vor denen Züge auf bis zu 10 km/h abbremsen müssen. Baustellen verursachen hingegen nur 2 Prozent der Geschwindigkeitseinbrüche. Zu bemängeln ist weiterhin der Zustand der Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde und Elsterwerda. Mehr als ein Drittel der Strecke kann nicht mit 160 km/h befahren werden. Auch für die Strecke Angermünde – Stettin kann keine Entwarnung gegeben werden, hier hat sich die Lage gar verschlechtert. Nachdem bereits eine schwerwiegende Mängelstelle zwischen Angermünde und Schönow festgestellt wurde, hat sich die Fahrzeit durch eine weitere Absenkung der Fahrgeschwindigkeit noch mehr erhöht.

Schneller zwischen Berlin und Cottbus

Seit Dezember 2011 sind die Reisenden zwischen Berlin und Cottbus deutlich schneller unterwegs. Nach der Sanierung der Teilstrecke Königs Wusterhausen – Lübbenau wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben, so dass die Fahrzeit der Linie RE2 auf dem Streckenabschnitt um 20 Minuten verkürzt werden konnte. Auch von Beeskow in Richtung Königs Wusterhausen ist nach Abschluss mehrerer Baumaßnahmen die Fahrzeit um 17 Minuten gesunken.

enough to handle the capacity. One clear example of this is railway crossings without any technical security where trains have to slow down to 10 km/h. Construction sites, by contrast, only cause 2 per cent of the slow-downs. The condition of the Dresdner line between Blankenfelde and Elsterwerda is still poor. For more than a third of the line it is not possible to travel 160 km/h. The Angermünde – Stettin line is still not up to par, in fact the situation has deteriorated. After discovering a severe defect between Angermünde and Schönow, the travel time has been extended again as a result of another reduction in speed.

Faster between Berlin and Cottbus

Travellers between Berlin and Cottbus have been arriving faster since December 2011. After the refurbishment of the Königs Wusterhausen – Lübbenau section, top speed has been raised to 160 km/h so that travel time on line RE2 has been reduced by 20 minutes on the section. Travel time from Beeskow in the direction of Königs Wusterhausen has also been reduced by 17 minutes after the conclusion of a number of construction measures.





Alexanderplatz



Verkehrsverbund in Brandenburg



Friedrichsfelde Ost

Fahrgastsicherheit – ein wichtiges Qualitätsmerkmal

Ob sich ein Fahrgast sicher fühlt in Bus und Bahn oder ob ihn gelegentlich ein mulmiges Gefühl beschleicht, hängt von vielen Faktoren ab. Unsicherheit kann beispielsweise schon eine verschmutzte Haltestelle ohne ausreichende Beleuchtung hervorrufen. Oder Anwesende, die sich auffallend bis ausfallend verhalten. Das Sicherheitsempfinden spielt eine große Rolle, wenn es um die Entscheidung geht, ob öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden oder auf den Individualverkehr zurückgegriffen wird. Ob eine Unsicherheit nur gefühlt wird oder eine Gefahr tatsächlich vorliegt, ist für diese Entscheidung unerheblich.

Entscheidend ist die Wahrnehmung

Die Statistik zeigt: Die Fahrgäste in Brandenburg und Berlin können sich sicher fühlen. Doch die persönliche Wahrnehmung ist manchmal eine andere. Bei allen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ist entscheidend, was davon subjektiv bei jedem Einzelnen ankommt. Zu geeigneten Mitteln forschte zweieinhalb Jahre lang das Projekt SuSiteam (Subjektive Sicherheit – Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen). Die Ergebnisse des in Kooperation mit der Technischen Universität Berlin durchgeführten Projektes wurden im abschließenden Workshop am 31. Mai 2011 gezeigt und in einem Leitfaden dokumentiert.

SuSiteam stellt Ergebnisse vor

Wie wirkt anwesendes Personal? Welchen Einfluss haben die verschiedenen Informations-, Kommunikations- und Präventionsmaßnahmen auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen? SuSiteam untersuchte die

Wirksamkeit von sicherheitsrelevanten Maßnahmen und deren Wahrnehmung durch den Fahrgast. Dafür wurden Fahrgäste in verschiedenen Bediengebieten befragt:

- in der Metropolregion bei der S-Bahn Berlin,
- im städtischen Verkehr bei den Verkehrsbetrieben Brandenburg an der Havel
- sowie im ländlichen Verkehr bei der Oberhavel Verkehrsgesellschaft.

Diese drei Gebiete wurden als Testfelder ausgewählt, da sie den drei wesentlichen Bediengebieten des ÖPNV (Metropole, Stadt und ländlicher Verkehr) mit unterschiedlichen Fahrgastzusammensetzungen und Angebotsstrukturen entsprechen. Es galt herauszufinden, welche Situationen von den Befragten jeweils als verunsichernd empfunden werden und wie die entsprechenden Maßnahmen der Verkehrsunternehmen wirken. Im Ergebnis entstand ein Leitfaden, der Handlungsempfehlungen enthält. Er dient Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern zukünftig als Entscheidungshilfe beim Einsatz von Sicherheitsmaßnahmen.

Passenger Safety – An Important Quality Characteristic

Whether a passenger feels safe in busses and trains or occasionally has a bad feeling depends on a number of factors. A dirty, poorly lit bus stop can, for instance, create insecurity. Or other passengers behaving strangely or poorly. The sense of security plays a major role in deciding to use public transportation or to use individual transport. Whether the insecurity is only sensed or an actual danger exists is unimportant for the decision.

The Perception is Definitive

Statistics show that passengers in Berlin and Brandenburg can feel safe. But the personal perception is sometimes different. For all of the measures employed to increase security, the decisive factors are the subjective ones for the individual. The SuSiteam Project (Subjective Security – Test and Evaluation of Selected Measures) investigated suitable measures for a period of two-and-a-half years. The results of the project, conducted in cooperation with the Technical University of Berlin, were presented in a workshop on 31 May 2011 and documented in a field manual.

SuSiteam Presents Results

How does the presence of personnel impact on the situation? What influence do various types of information, communication and preventive measures have on the subjective sense of security for the passengers? SuSiteam investi-

gated the effect of security measures and the passengers' perception of them. To accomplish this, passengers in different service areas were surveyed:

- In the metropolitan region of the S-Bahn Berlin,
- In urban transportation in the Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel
- And in rural transportation by the Oberhavel Verkehrsgesellschaft.

These three areas were selected as test areas because they represent the three essential service areas of public transportation (metropolitan, urban and rural transportation areas) with the varying passenger compositions and service structures. The object was to determine which situations were felt to generate insecurities on the part of the passengers and how the measures by the transportation companies impact on those insecurities. The result was a field manual containing recommendations for action. It will serve as an aid in making decisions regarding security measures for transportation companies, transportation networks and client bodies.

SuSiLite – Fragen an die Fahrgäste

Mit „SuSiLite“ entwickelte SuSiteam einen einfachen, in die üblichen Kundenbefragungen integrierbaren Fragenspiegel zum Sicherheitsmonitoring im Öffentlichen Personennahverkehr. Wo auch befragt wurde – es kristallisierten sich drei Kernbotschaften heraus:

- **Subjektiv vor objektiv:** Die subjektive Sicherheitslage ist das eine, die Polizeistatistik etwas ganz anderes. Trotz statistisch erwiesener guter Sicherheitslage gibt es Fahrgäste, die in unterschiedlichen Situationen Angst haben.
- **Mensch vor Technik:** In angespannten sowie in Konfliktsituationen ist der Einsatz von Personal die Maßnahme erster Wahl. Technische Maßnahmen, wie die viel eingesetzte und diskutierte Videoüberwachung, sind für die meisten Fahrgäste in dieser Situation unbedeutend.
- **Aktiv vor passiv:** Das bloße Vor-Ort-Sein von Personal reicht nicht aus. Gewünscht wird eine aktive Präsenz.

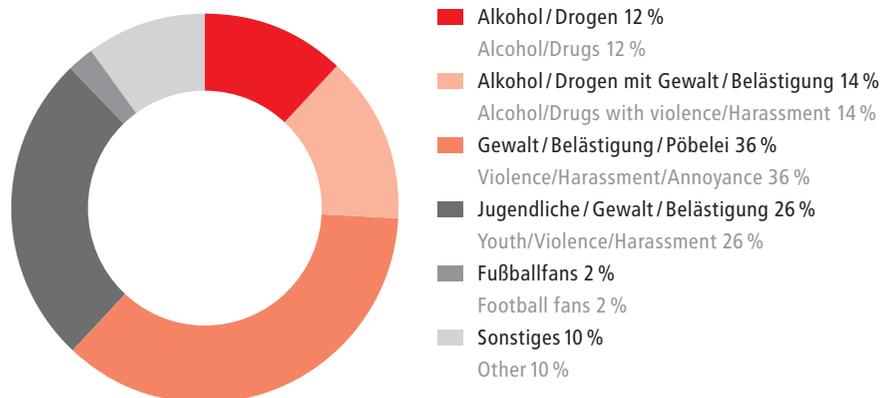
SuSiLite

With SuSiLite, the SuSiteam developed a questionnaire about security monitoring in public transportation that could be easily integrated into the standard customer surveys. Wherever the survey was conducted, three primary messages emerged:

- **Subjective trumps objective:** The subjective sense of safety is one thing, the police statistics another. Despite the fact that the security situation has been statistically proven to be good, there are passengers who feel anxiety in various situations.
- **People are preferable to technology:** In both tense and conflict situations the presence of staff is the preferred measure. Technical measures such as the much-debated and frequently-employed video surveillance are unimportant for most passengers in such situations.
- **Active tops passive:** The simple presence of staff is not sufficient. An active presence is preferred.

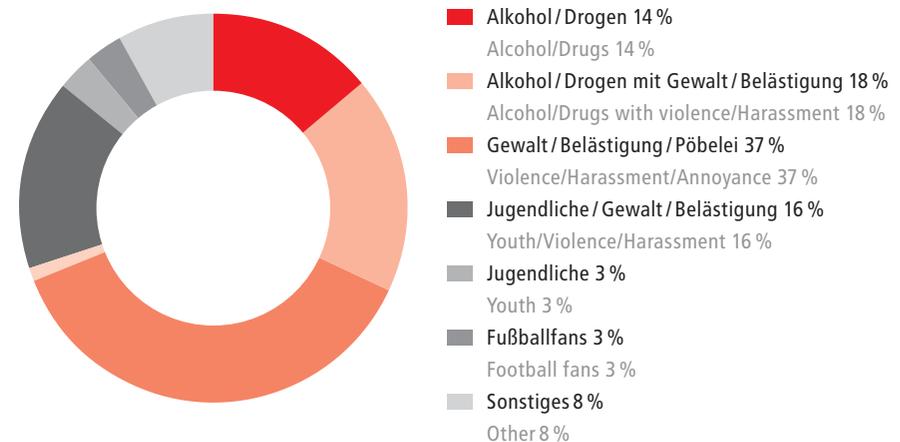
Zielgruppenspezifische Einflussfaktoren (Ursachen) auf das Sicherheitsempfinden | Target-group specific factors (causes) for the sense of security
Erlebte verunsichernde und bedrohliche Ereignisse | Disquieting and threatening events witnessed

Jugendliche | Youth



Quelle: SuSiteam Fahrgastbefragung 1. Welle | SuSiteam passenger survey 1st wave

Erwachsene | Adults



Patenschaft für eine Haltestelle

Das Projekt SuSiteam begleitete ganz praktisch eine Haltestellenpatenschaft am Nicolaiplatz in Brandenburg an der Havel durch Schüler der nahegelegenen Nicolaischule. Weil die bauliche Gestaltung und der Zustand der Haltestellen wichtige Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste sind, regten die örtlichen Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit dem VBB diese Patenschaft an. Hintergedanke: Was sie selbst gestalten, halten die Jugendlichen in Ehren. Im Juni 2010 wurde die Haltestelle der Öffentlichkeit übergeben. Das Konzept ging auf. Die Schüler fühlen sich für „ihre“ Haltestelle verantwortlich und tragen mit einer sauberen, hellen und einsehbaren Haltestelle somit zu mehr Aufenthaltsqualität bei. Die Nicolai-Haltestelle wird wieder gern genutzt – nicht nur von den jungen Leuten.

Alle an einen Tisch

Das Netzwerk Fahrgastsicherheit entstand als ein Ergebnis von SuSiteam. Dort tauschen sich alle Sicherheitspartner und Verantwortlichen zu grundlegenden Entwicklungen, die die Sicherheit der Fahrgäste betreffen und beeinflussen, aus. Damit folgte der Verbund auch einer Empfehlung des Brandenburgischen Instituts für Gesellschaft und Sicherheit (BIGS) zur Initiierung eines Netzwerkes Fahrgastsicherheit. Vertreter der Verkehrsunternehmen, der Kommunen, der Innenministerien, der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Landes- und Bundespolizei setzen sich an einen Tisch. Bei ihren Treffen beschäftigte sich das Netzwerk bislang mit

- der Studie „Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr von Berlin-Brandenburg“, beauftragt durch das Brandenburger Innenministerium,
- Kommunikationskampagnen zur Sicherheitsinfrastruktur bei der Hamburger Hochbahn sowie der BVG,
- ersten Erfahrungen bei der Umsetzung des Alkoholkonsumverbotes im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
- sowie der Diskussion eines Entwurfs der VBB-Leitlinien zur Fahrgastsicherheit.

Adopt-a-Stop

The SuSiteam Project accompanied an Adopt-a-Stop project at Nicolaiplatz in Brandenburg an der Havel by students of the nearby Nicolai School. Because the design and condition of bus stops are important factors for the passengers' sense of security, the local transportation companies initiated the Adopt-a-Stop idea in cooperation with the VBB. The basic idea was that what the youth have a hand in designing they will also honour. The bus stop was opened to the public in June 2010. And the idea worked. The students feel responsible for "their" bus stop and with a clean, light and visible bus stop contribute to a higher quality. The Nicolai bus stop is very popular and not just with young people.

Everybody at One Table

The Passenger Security Network was founded as one result of SuSiteam. There, all the security partners and responsible persons discuss the basic developments impacting on passenger security. This is based on a recommendation made by the Brandenburgische Institut für Gesellschaft und Sicherheit (BIGS) to the Verbund for the initiation of a network for passenger security. Representatives from the transportation companies, communities, ministries of the interior, the states of Berlin and Brandenburg as well as the state and federal police all sit at one table. At these meetings the network has thus far dealt with the following subjects:

- The study "Security in Public Transportation in Berlin-Brandenburg", as requested by the Brandenburg Ministry of the Interior,
- Communication campaigns for the security infrastructure in the Hamburg Hochbahn and the BVG,
- Initial experiences in the implementation of the prohibition of alcohol in the Hamburger Verkehrsverbund (HVV),
- And the discussion of a draft of VBB guidelines for passenger security.





ke ntsverband
in-Brandenburg





Verkehrsbundel in-Brandenburg

Angebotsmanagement – flexibel und vorausschauend

Verkehr wandelt sich wie die Lebensumstände derer, die ihn nutzen. Lebens-, Arbeits- und Ausbildungsstrukturen ändern sich. Auch der demografische Wandel sorgt für veränderte Verkehrsströme. Deshalb wird ständig geprüft, ob die vorhandenen Verbindungen und die Verknüpfungen zwischen Bahnen und Bussen den aktuellen Erfordernissen entsprechen. Für alle Fahrgäste gut und bequem nutzbar, dabei aber auch die ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte im Blick – das wird von Verkehrsangeboten heute und in Zukunft erwartet.

Besser unterwegs im Berliner Umland

Der Stadt-Umland-Verkehr zwischen Berlin und Brandenburg umfasst täglich fast 1 Million Fahrten. Allein 250.000 Berufspendler sind täglich über die Stadtgrenze von Berlin hinaus unterwegs. Ziel der Angebotsplanung ist eine weitgehende Homogenisierung des öffentlichen Verkehrs zwischen Berlin und seinem nahen Umland. Es soll also möglichst keine spürbaren Brüche an der Stadtgrenze geben. Um das optimal zu erreichen, sind viele kleine Schritte erforderlich, auch weil den Aufgabenträgern oft nur ein kleiner finanzieller Spielraum zur Verfügung steht.

Mehr Busse im Raum TKS

Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf sind inzwischen so eng verknüpft, dass von einem gemeinsamen Raum, kurz TKS-Raum, gesprochen wird. Er ist gekennzeichnet von starkem Bevölkerungswachstum sowie einer intensiven Vernetzung von Wissenschaft, Bildung und Wirtschaft. Das führt zu ho-

hen Verkehrsströmen auch nach Berlin und Potsdam. Nach dem Ausbau des Straßennetzes und der Verlängerung der S-Bahn bis Teltow-Stadt wurde zum Dezember 2010 das Busnetz den gewachsenen Mobilitätsbedürfnissen angepasst. Dieses so genannte „Projekt TKS“ wird nun evaluiert. Erste Untersuchungen bestätigen wachsende Fahrgastzahlen und damit verbundene Mehreinnahmen. Das neu strukturierte Busnetz wird also gut angenommen.

Mit dem Ortsbus zur S-Bahn

Die Fredersdorfer und Petershagener kommen seit Dezember 2011 mit dem Ortsbus bequem zur S-Bahnlinie S5 und damit schneller ins Berliner Stadtzentrum. Planung, Finanzierung und Umsetzung des Projektes benötigten nicht einmal ein Jahr. Zuvor waren bereits die umliegenden Gemeinden Hoppegarten, Neuenhagen und Strausberg durch Ortsbusnetze näher an die S5 gerückt.

Flyer mit allen wichtigen Informationen zum neuen Angebot wurden an die Haushalte verteilt.

Service Management – Flexible and Foresighted

Transportation changes with the living conditions of those who use it. Living, working and educational structures change. The demographic changes also result in changes in traffic. For that reason, there is a constant analysis of whether the existing lines and connections between busses and trains meet the current requirements. Convenient and good for the passengers while keeping the ecological and economic aspects in mind – those are the expectations placed on transportation services today and in the future.

Travelling Well in the Berlin Hinterland

The urban-suburban traffic between Berlin and Brandenburg totals almost one million trips per day. About 250,000 commuters alone cross the city borders every day. The goal of service planning is to homogenize public transportation between Berlin and its surrounding area as much as possible. There should not be any noticeable breaks at the municipal boundaries. To optimize this as much as possible requires a multitude of small steps, in many cases because the client bodies only have little financial leeway.

More Busses in TKS Area

Teltow, Kleinmachnow and Stahnsdorf have become so closely linked with one another that it is referred to as a single area – TKS. It is marked by strong population growth and an intensive linking of research, education and business. This results in high traffic flow to Berlin and Potsdam as well. Fol-

lowing the expansion of the roads and the extension of the S-Bahn to Teltow-Stadt, in December 2010 the bus network was adjusted for the growing mobility needs. This, so-called “Project TKS”, is now being evaluated. Initial investigations confirm that the passenger count and the associated income are growing. The newly organized bus network is being well-accepted.

With the Local Bus to the S-Bahn

The residents of Fredersdorf and Petershagen have been able to access the S-Bahn line S5 and therefore downtown Berlin more conveniently since December 2011. The planning, financing and implementation of the project required less than a year. Prior to that, the neighbouring communities of Hoppegarten, Neuenhagen and Strausberg were more closely linked to the S5 with local busses.

Flyers with all the important information about the new service were distributed to households.





Verkehrsvorbund
in-Brandenburg

Neu geordnet: Busse im Raum Barnim

Deutlich besser und für die Fahrgäste überschaubarer wird der Busverkehr in naher Zukunft im Raum Panketal – Buch – Ahrensfelde sein. Nach ausführlichen Erhebungen vor Ort und intensiver Planung steht nun das neue Angebot, das derzeit im Nahverkehrsbeirat Barnim und mit den betroffenen Kommunen diskutiert wird. Die Umsetzung ist für 2013 geplant.

Im Schöneicher Bus nachgefragt

Die Buslinie 161 von Schöneiche über Rahnsdorf und Wilhelmshagen nach Erkner ist immer eine wichtige Verbindung für die Bewohner der Umlandgemeinden gewesen, sowohl für die Verbindung der Gemeinden untereinander als auch für die Verbindung nach Berlin. Ob diese Linie aber auch heute noch den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht, wurde jetzt anhand einer Befragung analysiert. Im November 2011 wurden die Fahrgäste sowohl an Wochentagen als auch am Wochenende zu Fahrtzweck, Fahrhäufigkeit, Quelle-Ziel-Beziehung und weiteren Kriterien befragt. Nach der Auswertung der Befragung wird mit den Aufgabenträgern, dem Berliner Senat und dem Landkreis Oder-Spree über eine Optimierung des Angebotes diskutiert.

Neue Angebote für das ländliche Brandenburg

Die Überprüfung und Neustrukturierung des öffentlichen Verkehrs in den ländlichen Regionen Brandenburgs bringt doppelten Nutzen: ein besseres und übersichtlicheres Angebot für die Fahrgäste trotz des Bevölkerungsrückgangs einerseits und eine höhere Wirtschaftlichkeit andererseits. Im Hohen Fläming wird gegenwärtig ein neues Verkehrskonzept erarbeitet, für die Region Spree-Neiße liegt bereits der Abschlussbericht eines 2007 neu umgesetzten Konzepts vor.

Restructured: Buses in the Barnim Area

Bus transportation in the Panketal – Buch – Ahrensfelde area will become significantly better and much more transparent for the passengers. Following detailed on-site studies and intensive planning, the new service that was discussed in the Barnim Public Transportation Council and the effected communities is now ready for implementation. This is to be conducted in 2013.

Survey in the Schöneiche Bus

Bus line 161 from Schöneiche through Rahnsdorf and Wilhelmshagen to Erkner has always been an important connection for the residents of the suburban communities, both for the connections between the communities as well as for the connection to Berlin. But whether this line still meets the needs of the passengers was analysed in a survey. In November 2011 the passengers were surveyed both on weekdays as well as weekends regarding the reason for the trip, frequency of travel, origin-destination and other criteria. After evaluating the survey, an optimization of the service will be discussed with the client bodies, the Berlin Senate and the County of Oder-Spree.

New Services for Rural Brandenburg

The examination and restructuring of public transportation in the rural regions of Brandenburg has two benefits. On the one hand it provides better and more transparent service for the passengers, despite a decrease in the population, and is more economical on the other hand. A new traffic concept is currently being developed in Hohen Fläming, for the Spree-Neiße region the final report on a concept implemented in 2007 has been completed.

Fläming-Städte besser verknüpfen

Für das Landstädtedreieck Brück – Niemeck – Treuenbrietzen im Hohen Fläming wird das bestehende Verkehrskonzept analysiert und neu geplant. Ziel ist die übersichtliche Vernetzung der Hauptlinien zwischen den drei Städten und eine gute Verknüpfung zu den Bahnhöfen Brück und Treuenbrietzen. Durch eine höhere Kilometerleistung und reduzierte Parallelverkehre von Bahn und Bus werden Kapazitäten frei. Diese können genutzt werden, um das Angebot am späten Nachmittag zu erweitern und damit Berufspendler zu erreichen. Hintergrund: Die stark genutzte, direkt ins Berliner Zentrum führende Regionalexpresslinie RE7 wird durch kürzere Fahrzeiten und neue Fahrzeuge noch stärker frequentiert werden, die Linie RB33 wurde durch die Einführung eines Stundentaktes attraktiver. Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit Bussen hinkte aber noch hinterher. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 sollen die neuen Anschlüsse eingeführt werden.

Erfolgskontrolle Spree-Neiße-Takt

Im Jahr 2007 wurde der Spree-Neiße-Takt neu eingeführt. Er sollte ein wirtschaftliches Gesamtangebot darstellen, das attraktiv ist, dort wo viele Fahrgäste mit dem Öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind und gleichzeitig die Daseinsvorsorge erfüllen, wo es nur wenig Bedarf gibt.

Die Erfolgskontrolle zeigt vier Jahre nach Einführung des Verkehrskonzeptes ein durchweg positives Ergebnis. Montags bis freitags wurden 17 Prozent und am Wochenende sogar 31 Prozent mehr Fahrgäste gezählt. Der Anteil leicht merkbarer, hochfrequenter Taktverkehre stieg von 14 auf 70 Prozent, die Fahrzeugbesetzung um 23 Prozent und die Personenbeförderungsleistung um 12 Prozent. Verkehrsunternehmen und Landkreis können sich über eine höhere Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen freuen. Die Einschätzung der Gutachter: Das Konzept ist prinzipiell auf strukturell vergleichbare Räume übertragbar.

Better Connections for Fläming Towns

The existing transportation concept for the Brück – Niemeck – Treuenbrietzen in Hohen Fläming is being analysed and re-planned. The objective is to develop a new frequency for the main lines between the three towns and a good connection to the Brück and Treuenbrietzen train stations. Capacities will be freed up through a greater number of kilometres travelled and a reduced amount of parallel traffic with busses and trains. This freed up capacity can be used to expand the service in the late afternoon and therefore reach commuters. The background for this is the highly frequented regional express line RE7 that travels directly into downtown Berlin will enjoy even greater popularity due to the shorter travel times and new vehicles; line RB33 will become more attractive when it starts running on an hourly basis. The stops at train stations with the busses is still not up to speed. The new connections are to be introduced with the schedule change in December 2012.

Efficiency Check of Spree-Neiße Takt

The Spree-Neiße Takt was introduced in 2007. It is intended to represent an economical general service that is attractive where many passengers travel with public transportation and at the same time provide subsistence where there is only little need.

The efficiency check performed four years after the introduction of the transportation concept determined a very positive result. Mondays to Fridays 17 per cent more passengers were counted and on weekends there were even 31 per cent more passengers. The portion of easily noticeable, highly frequented runs increased from 14 to 70 per cent, the vehicle occupancy by 23 per cent and the passenger transportation performance by 12 per cent. Transportation companies and the county are pleased with the increased efficiency of the transportation services. The experts estimate that the concept is in principle transferable to other structurally similar areas.

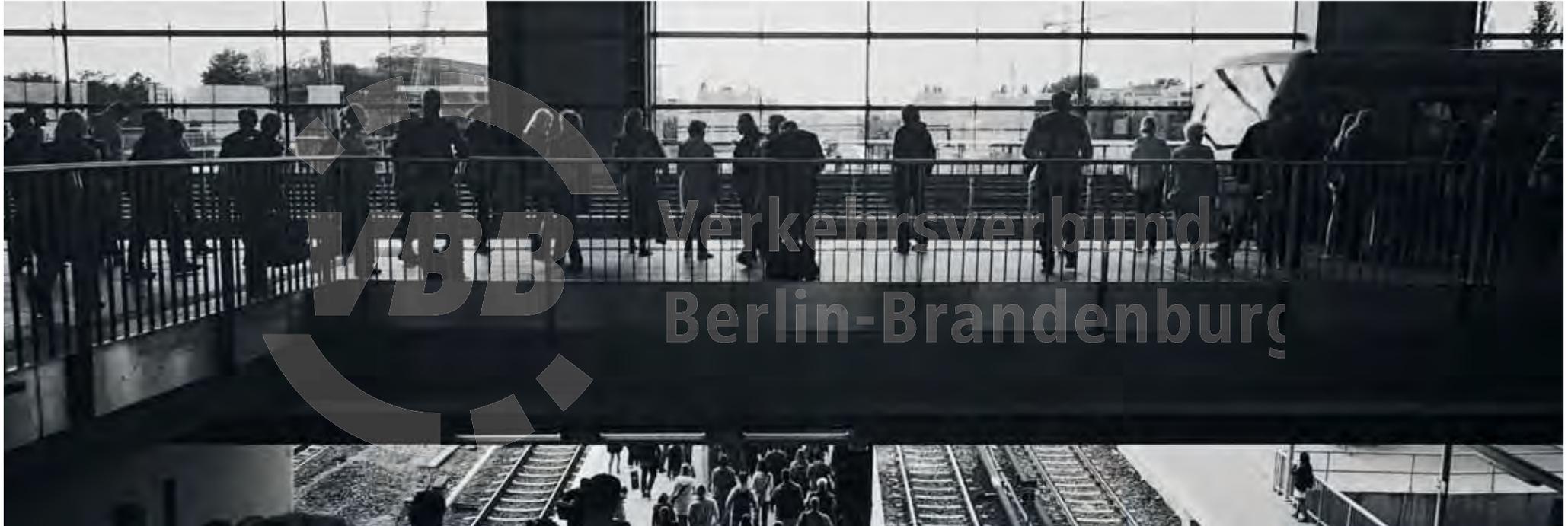




Oranienburg



Ostkreuz



Angebote für Touristen

Der Tourismus ist in Brandenburg ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Viele Gäste reisen aus Berlin, aber auch aus anderen Regionen ohne Auto an. Deshalb müssen touristische Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Das ist in den ländlichen Regionen mit teilweise weniger als 20 Einwohnern pro Quadratkilometer eine Herausforderung. Maßgeschneiderte Lösungen werden schon aus wirtschaftlichen Gründen immer wichtiger. Sie sind oft Gemeinschaftsprojekte von Bund, Land, Kommunen, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen.

Handbuch Nahverkehr und Tourismus erschienen

Es ist ein Gemeinschaftswerk der Industrie- und Handelskammern im Land Brandenburg, des Landesministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, der Tourismus Marketing Brandenburg GmbH sowie des VBB und der Verkehrsunternehmen: das „Handbuch Nahverkehr und Tourismus im Land Brandenburg“. Darin werden touristische Angebote beschrieben, die vorhandene Struktur des öffentlichen Verkehrs bewertet sowie Kriterien für Anforderungen an den öffentlichen Verkehr definiert. Es enthält Ideen und Handlungsempfehlungen für kommunale Entscheider, Tourismusdienstleister und Mobilitätsanbieter. Zusätzlich enthält es ganz praktische Hilfen wie Prüflisten zur Verbesserung der Anbindung von touristischen Attraktionen an Bus oder Bahn.

„48 Stunden“ sehr beliebt

Seit 2007 haben sich die Aktionen unter dem Motto „48 Stunden“ etabliert. Die Idee, touristische Glanzlichter mit dem öffentlichen Verkehr zu verbinden, ist sehr erfolgreich. In den „48 Stunden“-Aktionen stellt sich eine Region ein ganzes Wochenende mit ihren Sehenswürdigkeiten, kulinarischen Leckereien und sonstigen Besonderheiten vor. Kostenlose Bustouren vom jeweiligen Startbahnhof bringen die Besucher zu den einzelnen Höhepunkten. Mehr als

Services for Tourists

Tourism is an important economic factor in Brandenburg. Many guests travel without a car from Berlin, but from other areas as well. For that reason, tourist attractions must be easily accessible with public transportation. That can be a challenge in the rural areas where there are sometimes fewer than 20 inhabitants per square kilometre. Customized solutions are becoming increasingly important, if only for economic reasons. Frequently these are joint projects by the federal, state and local governments with the Verkehrsverbund and transportation companies.

Handbook for Mass Transit and Tourism Published

It is a joint production of the Chamber of Industry and Commerce of the State of Brandenburg, the State Ministry for Infrastructure and Agriculture, Tourismus Marketing Brandenburg GmbH, the VBB and transportation companies, the “Handbook for Mass Transit and Tourism”. It describes tourist offers, evaluates the existing structure of the public transportation and defines criteria for the requirements for public transportation. It contains ideas and recommendations for action for communal decision makers, tourism service providers and mobility providers. In addition, it contains very practical aids and checklists for improving the links to tourist attractions with busses and trains.

“48 Hours” Very Popular

The activities under the motto “48 Hours” have established themselves very well since their initiation in 2007. The idea of connecting tourist highlights with public transportation has been very successful. In the “48 Hours” activities, a region presents itself with its sights, culinary treats and other specialities. Free bus tours from the specific train station take the visitors to the individual highlights. More than 75 per cent of the visitors arrive with the

75 Prozent der Besucher reisen mit dem Fahrausweis VBB-Abo 65plus an. Die vier Veranstaltungen des Jahres 2011 führten an den Werbellinsee, ins Havelland, in den Fläming und nach Oberhavel. Mit jeweils 1.000 bis über 3.000 Gästen waren sie sehr gut besucht. 2012 wird die Veranstaltungsreihe fortgesetzt, dabei werden weitere Regionen einbezogen.

Gut geplant ist halb gewonnen

Auch 2011 bis 2012 beeinträchtigen umfangreiche Baumaßnahmen die Fahrgäste. Dazu gehören die im Dezember begonnene Großbaustelle zwischen Grunewald und Wannsee und die Auswirkungen des Neubaus Ostkreuz auf den S-Bahnverkehr. Gerade die Ostkreuz-Baustelle wird Auftraggeber, Bauleute und Fahrgäste noch über mehrere Jahre beschäftigen. Während einige Teile des Baudenkmals wie der Wasserturm und Teile des Bahnsteigdachs saniert werden, entstehen die Bahnanlagen neu. Mit ausgeklügelter Planung zu Umleitungs- und Ersatzverkehren werden die Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten. Abgeschlossen wurden auch die Bauarbeiten zwischen Berlin und Cottbus. Das im Wettbewerb vergebene Netz Stadtbahn nahm zudem teilweise den Betrieb auf.

Veränderungen im Fahrplan 2012

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wurden umfangreiche Änderungen und Verbesserungen im Regionalbahnverkehr wirksam. Zu den wichtigsten Veränderungen gehören:

- Der Abschnitt Königs Wusterhausen – Lübbenau kann erstmals mit 160 km/h befahren werden. Damit ist Cottbus in 70 Minuten von Berlin aus erreichbar, rund 20 Minuten schneller als zuvor. Durch die Fahrtzeitverkürzung ergeben sich neue Linienführungen: Der RE2 fährt neu ab Cottbus nach Wittenberge beziehungsweise Wismar.

VBB-Abo 65plus ticket. The four events in 2011 led to Werbellinsee, the Havelland, the Fläming and to the Oberhavel. With 1,000 to 3,000 guests, the events were well attended. The series of events will be continued in 2012 with other regions being included.

Good Planning is Half the Battle

Extensive construction measures hindered passengers again from 2011 to 2012. Amongst these are the large construction site between Grunewald and Wannsee started in December and the impacts of the refurbishment at Ostkreuz on S-Bahn traffic. In particular the Ostkreuz construction site will keep the contractor, construction people and passengers busy for a number of years. While some of the parts like the historically protected water tower and the platform roofs are being redone, the track systems are being renewed. With sophisticated planning for detours and substitute transportation, the impairments are being kept as minimal as possible. The construction work between Berlin and Cottbus has also been concluded. The Netz Stadtbahn, which had been tendered, also began partial operation.

Changes in the 2012 Schedule

Extensive modifications and improvements in the regional rail transportation went into effect with the schedule change on 11 December 2011. Amongst the most important were:

- The Königs Wusterhausen – Lübbenau section can now be travelled at 160 km/h for the first time. Consequently, Cottbus is now only 70 minutes away from Berlin, about 20 minutes faster than before. As a result of the reduced travel time there are new lines; the RE2 now departs from Cottbus to Wittenberge and Wismar.

- Der RE4 fährt neu ab Ludwigsfelde beziehungsweise Jüterbog nach Rathenow.
- Die OE36 endet neu in Berlin-Lichtenberg statt in Berlin-Schöneeweide.
- Neue Linienführung der RB22: Potsdam – Golm – Flughafen Berlin Brandenburg.
- Neue Linie RB23 Potsdam Hbf – Michendorf über Ferch.
- Die RB10 Nauen – Berlin verkehrt ganztägig nach Berlin Hauptbahnhof (tief).

Zu den Angebotsverbesserungen des neuen Fahrplans gehören:

- der durchgängige Stundentakt von Montag bis Freitag auf der Linie OE33 Berlin Wannsee – Jüterbog,
- Verlängerung des RE6 in der Hauptverkehrszeit über Spandau hinaus nach Gesundbrunnen,
- ab Wandlitz zusätzliche Direktfahrten auf der Heidekrautbahn von und nach Berlin Gesundbrunnen,
- zusätzliche Entlastungszüge in der Sommersaison zwischen Berlin und Fürstenberg (RE5) beziehungsweise Prenzlau (RE3),
- zusätzliche Zugfahrten zwischen Eberswalde und Berlin Südkreuz im Berufsverkehr,
- ein erweitertes Zugangebot zwischen Angermünde und Stettin,
- Angebotsverbesserungen bei RE1 und RE2 sowie OE25, der Stundentakt beim RB22 gilt nun auch am Wochenende.

Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn

Seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wurden die Verkehrszeiten der S45 ausgedehnt: Sie fährt wochentags nun auch frühmorgens und spätabends, am Wochenende ganztägig. Hoppegarten ist durch die Ausweitung der Verkehrszeiten der S5 wochentags zwischen 5.30 und 20 Uhr sowie samstags ab 7 und sonntags ab 9 Uhr im 10-Minutentakt erreichbar. Für die S8 nach Zeuthen gibt es in den Hauptverkehrszeiten einige zusätzliche Fahrten.

- RE4 now travels from Ludwigsfelde or Jüterbog to Rathenow.
- OE36 now ends in Berlin-Lichtenberg instead of Berlin-Schöneeweide.
- New route for RB22: Potsdam – Golm – Airport Berlin-Brandenburg.
- New line RB23 Potsdam Station – Michendorf via Ferch.
- RB10 Nauen – Berlin travels everyday to Berlin Main Station (lower level).

Amongst the improvements in service, the new schedules include:

- Continuous hourly trains from Monday to Friday on line OE33 Berlin Wannsee – Jüterbog,
- Extension of RE6 during rush-hour via Spandau to Gesundbrunnen,
- From Wandlitz additional direct runs on the Heidekrautbahn to and from Berlin – Gesundbrunnen,
- Additional trains during the summer between Berlin and Fürstenberg (RE5) and Prenzlau (RE3),
- Additional runs between Eberswalde and Berlin Südkreuz during commuting hours,
- Expanded service between Angermünde and Stettin,
- Improved service in RE1 and RE2 as well as OE25, RB22 now also runs every hour on the weekend as well.

Improved Service from the S-Bahn

The operating hours for S45 have been extended since the schedule change on 11 December 2011. Weekdays it now runs early mornings and late evenings and the whole day on weekends. The S5 runs to Hoppegarten every 10 minutes on weekdays between 5.30 AM and 8 PM, Saturdays starting at 7 AM and Sundays at 9 AM. There are some additional trains for the S8 to Zeuthen during rush-hour.

Zwischen Grunewald und Wannsee wird gebaut

Für die gegenwärtig größte Streckenbaumaßnahme sind die Fernbahngleise zwischen Berlin-Charlottenburg und Berlin-Wannsee von Dezember 2011 bis Dezember 2012 gesperrt, um Brücken, den Unterbau, die Gleise und die Stromversorgung zwischen Grunewald und Wannsee erneuern zu können. Insgesamt wird an 17 Überbauten für Bahnhöfe und acht Eisenbahnüberführungen gebaut. Gleichzeitig werden Schotterbett, Schwellen und Schienen auf dem zweigleisigen Abschnitt saniert oder ausgetauscht. Das Großprojekt erforderte ein umfangreiches Ersatz- und Umleitungskonzept. Wichtigste alternative Fahrtmöglichkeit ist die S-Bahn-Linie S7 zwischen Potsdam und Berlin, die tagsüber im 10-Minuten-Abstand mit maximaler Zuglänge verkehrt. Zusätzlich werden Züge umgeleitet, Pendlerzüge eingerichtet und Busse auf veränderte Zeiten abgestimmt.

Ostkreuz-Bau fordert Logistiker heraus

Der Neubau des Verkehrsknotens Ostkreuz fordert noch auf Jahre hinaus logistische Höchstleistungen. Die S3 aus Erkner fährt in den kommenden vier Jahren nur bis Ostkreuz. Zur Weiterfahrt ist ein Umstieg auf die S5, S7 oder S75 erforderlich, die ihre Takte verstärken. Der Umstieg stadteinwärts erfolgt ausschließlich über Treppen. Für einen behindertengerechten Umstieg muss ein Umweg über Nöldnerplatz in Kauf genommen werden.

Über die Region hinaus

Verkehrsverbände mit CAPRICE

Am 17. März 2011 fand in Paris die Abschlusskonferenz des Projekts CAPRICE – Austausch von Erfahrungen zum Aufbau von Verkehrsverbänden mit Warschau, Vilnius, Bukarest, Paris und Berlin – statt. An der Konferenz nahmen

Construction between Grunewald and Wannsee

The long-distance railway line between Berlin-Charlottenburg and Berlin-Wannsee has been closed from December 2011 to December 2012 for the currently largest track construction project. The project calls for the renewal of bridges, beds, tracks and electrical supply between Grunewald and Wannsee. Work will be performed on a total of 17 structures for stations and eight railway bridges. At the same time, roadbeds, crossties and tracks will be refurbished or replaced along the two-track line. The project requires an extensive substitution and detour plan. The most important alternative transportation possibility is the S-Bahn line S7 between Potsdam and Berlin, which runs every ten minutes with the maximum length trains. In addition, trains are diverted, commuter trains set up and bus schedules adjusted for the changed times.

Ostkreuz Construction Places Great Demands on Logistics Experts

The refurbishment of the Ostkreuz transportation node will be challenging logistics experts for years to come. The S3 from Erkner will only travel to Ostkreuz for the next four years. To continue on will require transferring to the S5, S7 or S75, which are running more frequently. The transfer heading downtown can only be made using stairs. For a barrier-free transfer it is necessary to take a detour over Nöldnerplatz.

Beyond the Region

Transportation Networks with CAPRICE

The final conference of the CAPRICE Project, an exchange of experiences for the establishment of transportation networks with Warsaw, Vilnius, Bucharest, Paris and Berlin, was held in Paris on 17 March 2011. Along with the project

neben den Projektpartnern Vertreter der EU-Kommission und des Europäischen Parlaments teil. Der VBB legte auf der Konferenz die Anforderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs von Metropolregionen auf europäischer Ebene dar. Gleichzeitig wurde der „Good Practice Guide“ vorgestellt. Dieser Leitfaden beinhaltet die Arbeitsergebnisse der Projektpartner.

Besser verbunden im Ostseeraum

Das von der EU im Rahmen des Ostseeraumprogramms (2007 – 2013) geförderte Projekt „Rail Baltica Growth Corridor“ will die Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit im östlichen Ostseeraum stärken. Dabei sollen die verkehrliche Entwicklung entlang des Korridors Berlin – Polen – Baltische Staaten – Helsinki/St. Petersburg vorangetrieben sowie die Kommunikation und Kooperation verbessert werden. Der VBB ist Koordinator des Projektarbeitspaketes, das sich mit der Verbesserung der grenzüberschreitenden Fahrplanauskunft befasst und will hier besonders die Kooperation mit den polnischen Nachbarn intensivieren. In einem multimodalen Tür-zu-Tür-Fahrplanauskunftssystem sollen sowohl die Langstreckendaten der Eisenbahnen, Fähren und Flüge als auch die lokalen Daten der Nahverkehrsangebote miteinander verknüpft werden. Dafür wird auf die bewährte EU-Spirit-Technologie zurückgegriffen.

Mobilität und Demografie

„Mobilitätssicherung im Zeichen des Demografischen Wandels – Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus dem ländlichen Raum in Deutschland“ – in diesem Förderprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wirkte der VBB als Praxispartner mit. Positive Erfahrungen aus dem Land Brandenburg konnten auf die Region Südharz-Kyffhäuser übertragen werden. Dort wurde zum Beispiel ein Bürgerladen eingerichtet, alternative Bedienmodelle mit Bussen hielten Einzug und die Idee der 48-Stunden-Veranstaltungen wurde übernommen.

partners, representative of the EU Commission and the European Parliament participated in the conference. At the conference, the VBB presented the requirements for public transportation for metropolitan regions at the European level. At the same time, a “Good Practice Guide” was presented. This guideline contains the working results of the project partners.

Better Connected in the Baltic Region

The “Rail Baltica Growth Corridor” project promoted by the EU in the framework of the Baltic Region programme (2007 – 2013) aims to strengthen competitiveness and accessibility in the eastern Baltic region. To accomplish this, it is intended to push the transportation development along the corridor from Berlin – Poland – Baltic States – Helsinki/St. Petersburg and to improve the communication and coordination. The VBB is coordinator of the project-working package that deals with the improvement of the cross-border scheduling information and here aims to intensify the cooperation with its Polish neighbour in particular. In a multi-modal, door-to-door schedule information system, it is intended to link both the long-distance rail, ferry and flight schedules, but also the local data for mass transit services, with one another. To accomplish this, the proven EU Spirit technology will be employed.

Mobility and Demographics

“Assuring mobility in times of demographic change – innovative approaches and practical examples from rural areas in Germany” is a project funded by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development in which VBB is involved as a practical partner. Positive experiences from the State of Brandenburg could be transferred to the Southern Harz-Kyffhäuser region. There, for instance, a citizen’s action group could be established, alternative service models with busses introduced and the idea of 48-hour events initiated.

Projekte mit Mehr-Wert

Sichere und gut geplante Anschlüsse

Das Projekt „Zentrales Anschluss-Management für die Region“ (ZAM) wird mit Stufe II fortgesetzt. Nun geht es darum, mit den gewonnenen Erfahrungen eine leicht pflegbare Anschlussplanung und -sicherung zwischen Bahnen und Bussen zu ermöglichen. 2011 wurden Lösungsansätze für den automatisierten Datenaustausch von Anschlussinformationen über ein zentrales Daten-Relais „VBB-Sternpunkt“ entwickelt.

M4guide führt von Tür zu Tür

Blinde und Sehbehinderte benötigen Navigationshilfen, damit sie sich eigenständig auf Fußwegen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Stadtraum bewegen können. Das ist Gegenstand der Forschungsinitiative m4guide (mobile multi-modal mobility guide) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Der VBB beteiligt sich an diesem Projekt. Dessen Ziel sind genaue Ortungs- und Zielführungsinformationen auf Fußwegen, an Ein- und Umsteigepunkten sowie bei Bus- und Bahnverbindungen.

Mit persönlichem Begleiter unterwegs

Der Bus&Bahn-Begleitservice in Berlin ist ein Angebot für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind oder sich aus anderen Gründen im öffentlichen Verkehr unsicher fühlen. Monatlich werden mehr als 1.600 Begleitungen von Haus zu Haus unter Nutzung von Bus und Bahn angemeldet. 2011 waren zeitweise bis zu 110 umfangreich geschulte Servicemitarbeiter im Einsatz. Im Sommer wurde ein neues Servicebüro angemietet, um den wachsenden Anforderungen entsprechen zu können. Im Sommer 2012 muss das Projekt vorerst für zwei bis drei Monate ruhen. Grund hierfür sind die arbeitsmarktpolitischen Reformen des Bundes. Im Herbst wird der Service dann wieder neu starten.

Projects with Added Value

Reliable and Well-Planned Connections

The “Central Connection Management for the Region” project was continued with phase II. Now it is a matter of developing an easily managed connection planning and reliability between the trains and busses. In 2011 the solutions for an automated data exchange for connection information were developed using a centralized data-relay “VBB Node”.

M4guide Leads from Door-to-Door

Blind and vision-impaired persons need navigational assistance so that they can handle pathways and public transportation in cities. That is the object of the research initiative m4guide (mobile multi-modal mobility guide) by the Federal Ministry of Economics and Technology. VBB is a member of this project. The goal of the project is exact positioning and navigational information for walkways, entrance and transfer points as well as bus and rail connections.

Getting Around with an Escort

The Bus&Bahn Escort Service in Berlin is provided for people who cannot walk well or for other reasons do not feel comfortable in public transportation. More than 1,600 escorts are registered each month from door-to-door with busses and trains. In 2011 there were at times up to 110 extensively trained service agents available in this service. A new office was rented in the summer to handle the growing demand. In the summer of 2012 the project will have to be suspended for a period of two or three months. The reason for this is the labour-market reforms of the federal government. The service will then be reinstated in the autumn.





Potsdam





Potsdam

Tarife und Angebote nach Maß und Augenmaß

Die Angebote und Tarife für verschiedene Nutzergruppen werden fortwährend den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Wichtig ist die kontinuierliche Entwicklung eines bedarfsgerechten Bus- und Bahnverkehrs für die Fahrgäste und auch die Gewinnung neuer Kunden. Einen wesentlichen Anteil an der Einnahmensteigerung von fast 3 Prozent hat bei den Zeitkarten das Tarifangebot VBB-Abo 65plus mit inzwischen mehr als 71.000 Abonnenten. Die Erfolgsgeschichte dieses „Senioren-Abos“ spricht dafür, dass sich zielgruppengerechte Angebote auch wirtschaftlich auszahlen. Mit 2 Prozent Zuwachs haben sich auch die Einnahmen bei Einzelfahrausweisen, Tageskarten und Gruppenkarten positiv entwickelt.

Schüler und Studenten günstig unterwegs

Kinder und Jugendliche sind sehr mobil. Auf dem Weg zur Schule, zum Sportverein oder zum Freizeitvergnügen in den Ferien sollen sie bezahlbar und flexibel die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. Darauf sind die bewährten und neuen Produkte der Tarif-Familie ausgerichtet. Für die Studierenden aller Hochschulen in Berlin und Brandenburg wurden die günstigen Semester-ticketverträge um weitere drei Jahre verlängert.

Schülerticket für ganz Berlin und Brandenburg

Das wäre toll: In ganz Berlin und Brandenburg herumfahren können mit einem einheitlichen Schülerticket! Doch noch ist das Zukunftsmusik. Die tariflichen und satzungsmäßigen Regelungen zur Schülerbeförderung sind so unterschiedlich, dass zurzeit erst einmal in einer Machbarkeitsstudie untersucht wird, wie diese mittelfristig vereinheitlicht werden können. Es soll ein Modell

entwickelt werden, das eine verbundweite Variante eines Schülerfahrausweises aufzeigt und die möglichen finanziellen Auswirkungen auf Länder, Landkreise, Verkehrsunternehmen und Eltern darstellt.

Neu: ermäßigtes Schülerticket im Tarifbereich AB

Wenn Schüler in einer Familie beziehungsweise Bedarfsgemeinschaft leben, die Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe, Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie Kinderzuschlag oder Wohngeld bezieht, haben sie im Berliner Tarifbereich AB Anspruch auf ein ermäßigtes Schülerticket.

Das im August 2011 eingeführte Monatsticket kostet einzeln 15 Euro beziehungsweise etwas mehr als 12 Euro monatlich im Abonnement. Die entstehenden Mindereinnahmen werden den Verkehrsunternehmen durch das Land Berlin mit Mitteln aus dem Bildungs- und Teilhabepaket des Bundes ersetzt.

Customized and Fitting Fares and Services

The services and fares for various groups of users are constantly adjusted to the current conditions. The continuous development of needs-based bus and rail transport for passengers and attaining new customers are important. One essential factor in the increase of income of almost 3 per cent is attributable to the VBB-Abo 65plus fare with more than 71,000 subscribers. The success of this "senior citizens subscription" is proof that target-group oriented offers are also profitable. With 2 per cent growth, the income from single tickets, daily passes and group passes has also developed positively.

Pupils and Students Travel Inexpensively

Children and youths are very mobile. They should be able to afford to flexibly use public transportation to get to school, to sports or leisure-time activities in school breaks. That is the aim of the tested and new products in the Family Fare. The inexpensive semester ticket contracts for students at Berlin and Brandenburg colleges and universities have been extended for another three years.

Pupil Pass for All of Berlin and Brandenburg

That would be great – to be able to ride everywhere in Berlin and Brandenburg with a single pupil pass! But that is still a long way off. The organizational and fare-related regulations for transporting pupils differ so greatly that firstly a feasibility study will have to investigate how these can be unified in the middle term. It is planned to develop a model that defines pupil identi-

fication for the entire network and the possible financial impact on the states, counties, transportation companies and parents.

New – Discounted Pupil Pass in the AB Area

Pupils in a family or household receiving benefits such as unemployment, welfare, services associated with the Refugee Services Act as well as child aid or a housing allowance have a right to a discounted pupil pass in the Berlin AB fare area.

The monthly pass introduced in August 2011 costs 15 euros or a little over 12 euros for a subscription. The reduced income for the transportation companies is covered by the State of Berlin with funds from the federal programme for education and participation package.

Schülerferienticket immer beliebter

Für 29,90 Euro nutzten in den Sommerferien wieder Schülerinnen und Schüler aus ganz Deutschland die öffentlichen Nahverkehrsmittel in Berlin und Brandenburg. Es wurden 5,6 Prozent mehr Schülerferientickets als im Vorjahr umgesetzt, insgesamt rund 15.000 Stück wurden verkauft.

Neue Verträge über Semestertickets

Mit allen Berliner und Brandenburger Hochschulen wurden neue Semesterticketverträge abgeschlossen. Nach Verhandlungen mit den Studierendenvertretern gelten diese bis zum Wintersemester 2014/2015. Die Tarife steigen im ersten Jahr um 2,8 Prozent und in den beiden Folgejahren um jeweils 1,95 Prozent. Eine Ausweitung der Semestertickets der Berliner Hochschulen auf den gesamten Verbundbereich (mit entsprechend kalkulierten höheren Preisen) fand keine Mehrheit.

Mobilitätsticket bleibt

Das Mobilitätsticket Brandenburg ermöglicht auch 2012 anspruchsberechtigten Menschen mit geringem Einkommen die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das beschloss der VBB-Aufsichtsrat. Dafür stellt das Land Brandenburg 2,5 Millionen Euro zur Verfügung. Der Preis beträgt 50 Prozent der regulären Monatskarte in der entsprechenden Tarifstufe.

Aufpreis für Fahrkartenverkauf im Zug entfällt

Den bislang für den Verkauf von Fahrausweisen in den Zügen erhobenen Aufpreis von 2,50 Euro wird es künftig nicht mehr geben. Damit sollen weitgehend einheitliche Regelungen für alle Züge geschaffen werden. In der Praxis bedeutet dies, dass Fahrgäste, die aufgrund von fehlenden oder kaputten

School Break Ticket Increasingly Popular

Schoolchildren from throughout Germany are using public transportation in Berlin and Brandenburg for 29.90 euros in the summer break. A total of 15,000, or 5.6 per cent more than in the previous year, summer break tickets were sold.

New Contracts for Semester Tickets

New semester ticket contracts were concluded with all the Berlin and Brandenburg universities and colleges. Following negotiations with student representatives, the contracts run until the winter semester 2014/2015. The fares increase in the first year by 2.8 per cent and in the following two years by 1.95 per cent each year. An extension of the semester tickets for the Berlin schools to the entire network area (with correspondingly higher prices) did not find a majority of votes.

Mobility Ticket Stays On

The VBB Supervisory Board decided to continue the Mobility Ticket Brandenburg in 2012, allowing qualified persons with lower incomes to use public transportation. The State of Brandenburg will provide 2.5 million euros funding. The price is 50 per cent of the normal monthly pass in the corresponding fare.

Surcharge for Ticket Purchase on Trains Dropped

The 2.50-euro surcharge for purchasing a ticket on trains will be dropped. This should serve to establish uniform regulations for all trains. This means that passengers that are unable to purchase tickets due to a lack of or defective ticketing machines at the train station will no longer be subject to a surcharge for

Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen vor Reiseantritt keinen Fahrschein mehr erwerben können, ab Dezember 2012 beim Kauf einer Fahrkarte direkt beim Zugbegleiter keine zusätzlichen Kosten mehr haben. Die Züge werden entsprechend gekennzeichnet.

Langfingern und Fälschern keine Chance

Für alle Verkehrsunternehmen einheitliche und verbindliche Verfahrenswesen im Umgang mit Fahrausweispapier (fortlaufende Nummerierung, Registrierung, sichere Aufbewahrung) erschweren künftig Langfingern und Fälschern das Leben noch mehr. Schulungen für das Kontrollpersonal in Zusammenarbeit mit Bundespolizei und Landeskriminalämtern erhöhen die Sensibilität für Fälschungen. Das ist dringend notwendig, denn der materielle Schaden, der durch diese Delikte entsteht, ist hoch. Ebenso wie die Dunkelziffer nicht entdeckter Straftaten.

Die VBB-*fahr*Card ist da!

Noch nicht flächendeckend, aber in ausgewählten Bereichen und bei ausgewählten Kunden wurde zum 1. September 2011 das elektronische Ticket zu Testzwecken eingeführt. Im Verbundbereich heißt es VBB-*fahr*Card. Nun wird es auf Herz und Nieren geprüft. Die ersten Busse fahren bereits mit der entsprechenden Kontrolltechnik. Kontrolleure können mithilfe mobiler Geräte den Inhalt der VBB-*fahr*Card auslesen. Zum 1. Juni 2012 wurde in einem weiteren Praxistest die Zahl der elektronischen Tickets erhöht, um voraussichtlich ab Herbst schrittweise alle Abonnements auf den elektronischen Fahrschein umzustellen. Grundlagen der VBB-*fahr*Card wurden in dem Forschungsprojekt INNOS gelegt, in dem begonnen wurde, ein interoperables Hintergrundsystem zu entwickeln, mit dem eTicket-Systeme in Deutschland künftig miteinander vernetzt werden können.

purchasing a ticket directly from the conductor as of December 2012. The trains will be appropriately marked.

Thieves and Forgers Lose Out

Uniform and binding procedures in handling tickets (consecutive numbering, registration, safekeeping) for all the transportation companies will make things more difficult for thieves and forgers in the future. Training of the inspectors in cooperation with the federal police and the state criminal police are increasing the sensitivity for forgeries. This is urgently required because the damage resulting from this offense is high, just as is the estimated number of unreported cases.

The VBB-*fahr*Card is Here!

It is not yet everywhere, but in selected areas and for selected customers the electronic ticket was introduced for testing purposes on 1 September 2011. It is called the VBB-*fahr*Card in the network area. Now it is being put through its paces. The first busses are already using the corresponding control technology. Inspectors can read the content of the VBB-*fahr*Card with the aid of mobile devices. Since 1 June 2012, the number of electronic tickets in the test program has been increased so as to commence with the phased introduction for all subscribers in autumn. The basis for the VBB-*fahr*Card was established in the INNOS research project in which an interoperable background system was developed that would allow for the linking of eTicket systems in Germany in the future.







Schönhauser Allee



Kommunikation verbindet – auf allen Kanälen

Berlin-Brandenburg ist für die Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr ein gut erschlossener gemeinsamer Raum. Wie er im Einzelnen funktioniert, muss kommuniziert werden, damit alle die Angebote kennen lernen. Zielgruppenspezifische Tarifprodukte, die Verknüpfung von Bus und Bahn sowie Strecken- und Fahrplaninformationen: Der VBB nutzt dazu sowohl die klassischen als auch die neuen Medien.

Konkret und aktuell

Dank umfassender Unternehmenskommunikation sind die Fahrgäste immer auf dem neuesten Stand der Entwicklung. Und wer noch nicht den Weg zum öffentlichen Personennahverkehr gefunden hat, findet in den unterschiedlichen Publikationen, auf den Veranstaltungen und im Netz alle guten Gründe, das Auto stehen zu lassen.

„Zehn schönste“ im Kundenmagazin

Das Kundenmagazin BB Panorama wird immer beliebter. An über 2.500 Adressen in Berlin und Brandenburg wird die Zeitschrift verschickt oder ausgelegt und immer stärker nachgefragt. Etwa die Hälfte der Auflage verteilen die Verkehrsunternehmen im Verbund. Die vier Ausgaben im Jahr 2011 brachten Beiträge über die zehn schönsten Aussichtstürme, Ausflugsbuslinien, Tierparks und Zoos sowie historischen Stadtkerne. Sie wurden auch im „Berliner Fenster“, dem Fahrgastfernsehen in der Berliner U-Bahn beworben. Zum Fahrplanwechsel im Dezember gab es einen sehr erfolgreichen 12-seitigen Bei-

leger mit Informationen zum neuen Fahrplan, dessen Inhalte zusätzlich in der S-Bahnkundenzeitschrift Punkt 3 veröffentlicht wurden.

Bonusheft zum VBB-Abo 65plus

Die Bonusprogrammhefte für Abonnenten des VBB-Abo 65plus sind beliebt. Das belegen Nachfragen zum jeweiligen Erscheinungstermin. Inzwischen wurden die vierte und fünfte Ausgabe aufgelegt, mit jeweils rund 40.000 Exemplaren. Jede Ausgabe enthält etwa 35 Ausflugsziele mit rabattierten Angeboten in Berlin und Brandenburg.

Rundbrief für Profis

Der elektronische Rundbrief „BB Perspektiven“ hat sich seit seinem ersten Erscheinungstermin 2009 gut etabliert. Die Abonnentenzahl überschritt inzwischen die 1.000er-Marke. Die viermal jährlich erscheinende Publikation richtet sich an Fachleute und interessierte Leser des Öffentlichen Nahverkehrs.

Communication Connects – On All Channels

Berlin-Brandenburg is a well-connected shared space for passengers of public transportation. How the individual components function has to be communicated so that everybody gets to know all the services. Target-group specific fare products that connect busses and trains as well as lines and schedule information – the VBB uses both traditional and new media.

Concrete and Current

Thanks to the extensive corporate communication, the passengers are always informed about the latest state of developments. And for those who have not yet found the way to public transportation, various publications, events and the Internet provide lots of good reasons to leave the car parked.

“Ten Most Beautiful” in the Customer Magazine

The BB Panorama customer magazine is becoming increasingly popular. The magazine is sent to or available at more than 2,500 addresses in Berlin and Brandenburg and requested ever more frequently. About half of each issue is distributed by the transportation companies in the network. The four issues in 2011 had articles about the 10 most beautiful lookouts, excursion bus lines, zoos and historical town centres. These were also advertised in the passenger television “Berliner Fenster” in the Berlin underground. For the schedule change in December, there was a very successful 12-page insert with informa-

tion about the new schedule, the contents of which were also published in the S-Bahn customer magazine Punkt 3.

Bonus Booklet for VBB-Abo 65plus

The bonus programme booklet for subscribers of the VBB-Abo 65plus are extremely popular. The demand for them at publication proves this. The fourth and fifth editions with 40,000 copies have been issued to date. Every edition contains about 35 excursions with discounted offers in Berlin and Brandenburg.

Newsletter for Professionals

The electronic circular “BB Perspektiven” has established itself well since first appearing in 2009. The number of subscribers has passed the 1,000 mark. The publication, which appears four times annually, is directed at public transportation experts and interested readers.

Sommerferien-Ticketinfos

Um die Verkaufszahlen bei den Verkehrsunternehmen zu steigern, wird das Schülerferienticket mit einem Mix von Kommunikationsmaßnahmen beworben. Auf Schulheften, die in Berliner und Brandenburger Schulen verteilt werden, durch Flugblätter, Plakate, Anzeigen, Radiospots und auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen werden Eltern und Kinder vor den Sommerferien auf das günstige Angebot im Verbundgebiet aufmerksam gemacht.

Märkte, Messen, Feste

Der VBB nutzt traditionell Veranstaltungen in Brandenburg und Berlin, um seine vielfältigen Angebote und Leistungen zu präsentieren. Auch 2011 wurden die wichtigsten Publikumseignisse in Berlin und Brandenburg, wie beispielsweise Tourismus- und Gesundheitsmessen, Tage der offenen Türen bei Verkehrsunternehmen oder Bahnhofsfeste, besucht. Höhepunkt im Veranstaltungsjahr des VBB ist traditionell der „Tag der Fahrgäste“, der dieses Mal am 5. Juni stattfand. Erstmals wurde er gemeinsam mit dem Umweltfestival der Grünen Liga und der ADFC-Fahrradsternfahrt unter dem Motto „Klimaschutz bewegt“ veranstaltet. Im Herzen Berlins, auf der Straße des 17. Juni und rund um das Brandenburger Tor, feierten insgesamt 90.000 Gäste.

Sicher zur Schule

Viele Kinder sind schon als Schulanfänger auf Bus und Straßenbahn angewiesen, um zum Unterricht zu kommen. Für sie wurde jetzt der Schulungsfilm „Unterwegs zur Schule – sicher mit Bus und Tram“ entwickelt. Das anschauliche Material kann zur Verkehrserziehung für Schulanfänger genutzt werden. Es wurde allen Brandenburger und vielen Berliner Schulen sowie an der Schulwegsicherheit beteiligten Akteuren zur Verfügung gestellt. Gegenwärtig wird als Ergänzung zur DVD ein Mal- und Beschäftigungsbuch entwickelt.

Summer Holiday Ticket Information

To increase the sales figures for the transportation companies, the school holiday ticket is being advertised with a mixture of communication measures. In exercise books distributed to Berlin and Brandenburg schools, flyers, posters, advertisements, radio commercials and on the websites of the transportation companies, parents and children are informed about the inexpensive offer in the network area.

Markets, Trade Fairs, Festivals

VBB uses traditional events in Brandenburg and Berlin to present its variety of offers and services. Again in 2011 VBB attended the most important public events in Berlin and Brandenburg such as the tourism and health trade fairs, open days at the transportation companies or train station festivals. The highpoint of the VBB event calendar is the traditional “Passenger Day”, which was held on 5 June this year. For the first time it was organized jointly with the environmental festival of the Grüne Liga and the ADFC bicycle rally under the motto “Climate Protection in Motion”. A total of 90,000 guests celebrated together in the heart of Berlin on the Straße des 17. Juni and around the Brandenburg Gate.

Safely to School

Many children depend on busses and trams to get to school, right from the first day. The educational film “On the Way to School – Safety in the Bus and Tram” was developed specifically for them. The illustrative material can be used for road safety education for first-year pupils. It has been provided to all the Berlin and Brandenburg schools and those organizations involved in safety on the way to school. A colouring and activities book is currently being developed to complement the DVD.

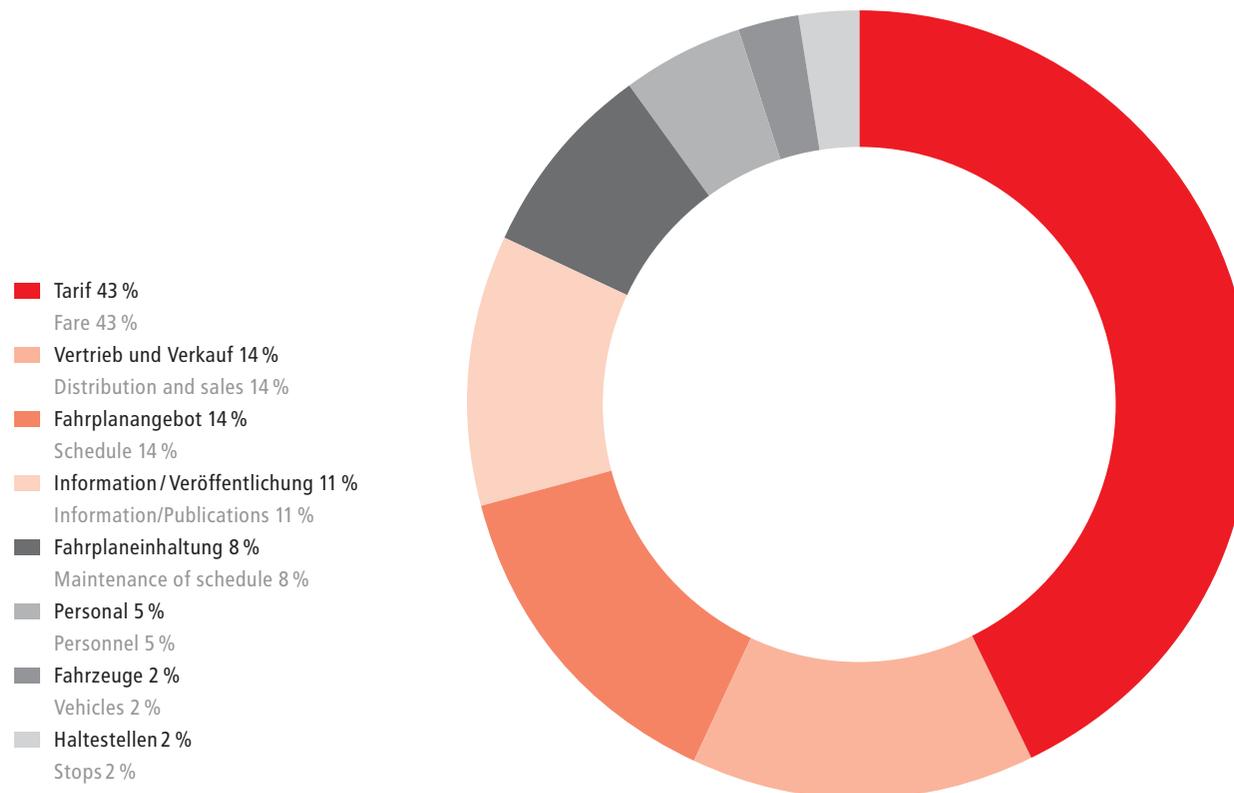
Für Kunden immer erreichbar

Ob im persönlichen Gespräch im Infocenter oder telefonisch, durch Fahrplanbücher, Flyer oder Radwanderkarten, über das Internet oder mit Handy-Apps für unterwegs, der VBB ist mit allen herkömmlichen und modernen Medien erreichbar. Denn gut informierte Kunden fühlen sich im öffentlichen Nahverkehr gut aufgehoben – und werden ihn intensiver nutzen.

Always Available for Customers

Whether for personal visits in the Infocenter or on the phone, with schedule books, flyers or bicycle path maps, with the Internet or smartphone apps, the VBB is accessible with all the conventional and modern media. Because well-informed customers feel better in public transportation – and use it more intensively.

Thematische Aufteilung der VBB-Kundenschreiben 2011 | Distribution of various issues of VBB customer letters in 2011







Infocenter weiter etabliert

Pro Monat bearbeitete das VBB-Infocenter 360 schriftliche Kundenanliegen. Das sind 8 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Die meisten Kunden fragten nach Fahrzeiten und Tarifen. Der Anteil an Beschwerden liegt konstant bei 13 Prozent. Das sind vorrangig Reaktionen auf Verspätungen und Ausfälle von Bus oder Bahn, aber auch kritische Anmerkungen zum Verhalten von Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen. Monatlich wurden knapp 5.800 Anrufe entgegengenommen. Das sind 5 Prozent weniger als im Vorjahr, als besonders die fortwährenden S-Bahn-Probleme zu Buche schlugen. Die Kooperation mit dem Kundentelefon der Verkehrsbetriebe Potsdam hat sich bewährt. Die durch die Anruf-Umleitung von Potsdam auf das VBB-Infocenter entstehenden längeren Ansprechzeiten werden rege genutzt. Die Anrufe nach Umleitung erhöhten sich auf 640 pro Monat.

Persönlich schauten 5.000 Besucher im Infocenter vorbei. Sie informierten sich über Fahrtmöglichkeiten und Preise und nahmen diverse Informationsmaterialien mit. Fortgesetzt wurde auch die Kooperation mit dem Carsharing-Unternehmen Greenwheels GmbH. Monatlich wurden 430 Anmeldungen, das sind 11 Prozent mehr als im Vorjahr, registriert.

Nach Anruf Sprachauskunft

Über die Telefoneinwahl des Infocenters erreichen Kunden nun auch die automatisierte Sprachauskunft zu Fahrverbindungen und Abfahrten an Bahnhöfen und Haltestellen – barrierefrei, rund um die Uhr und mit Echtzeitinformationen.

Fahrinfo mit Innovationen

Die Fahrplanauskunft im Internet wurde gleich um vier hilfreiche Funktionen erweitert: In der intelligenten Vorschlagsliste wird beim Eingeben von

Infocenter Remains Well-Established

The VBB Infocenter handled 360 pieces of written customer correspondence each month. That represents an 8 per cent increase over the previous year. Most of the customers requested information about times and fares. The percentage of complaints remained constant at 13 per cent. These are primarily reactions to delays and cancellations of busses and trains, but also contain critical comments about the behaviour of transportation company employees. About 5,800 calls were received each month. That is about 5 per cent less than in the previous year when the continuing problems with the S-Bahn were running especially high. The cooperation with the customer telephone of the Potsdam transportation operations has proven effective. The longer hours available with the call-forwarding from Potsdam to the VBB Infocenter are being used intensively. The number of calls increased to 640 per month.

Some 5,000 visitors have come to the Infocenter in person. They seek information about prices and possibilities for travelling and take various information materials with. The cooperation with the car-sharing company Greenwheels GmbH has been continued. Registrations have increased to 430 per month, 11 per cent more than in the previous year.

Voice-Activated Information

After dialling into the Infocenter, customers can also now obtain automated voice-activated information about connections and departure times from stations and stops – barrier-free, around-the-clock and real-time information.

Timetable Information with Innovations

The timetable information in the Internet has been expanded by four helpful functions. When entering the start and destination the intelligent sug-

Start und Ziel eine Trefferliste ausgeklappt. Bereits früher verwendete Haltestellen und Adressen bleiben im „Gedächtnis“. Neu ist auch die Möglichkeit, die zuvor berechnete Verbindung per Facebook weiterzugeben. Hilfreich für den Büroalltag ist die neue Funktion, die angezeigte Route in das eigene Outlook oder ein anderes Programm mit Kalenderfunktion einzutragen. Schließlich kann die Verbindung auch gleich per E-Mail weitergeleitet werden.

Fahrinfo-Apps fürs Handy

Mit Fahrinfo-Apps für das mobile Internet können sich Fahrgäste auch unterwegs über Verkehrsverbindungen und Abfahrtszeiten informieren. Die mobile iFahrinfo ist dank Echtzeitangaben immer aktuell. Es kann auf alle Fahrpläne im Verbundgebiet zugegriffen werden.

Neue Fahrplanbücher

Die Fahrgäste wissen sie zu schätzen: Fahrplanbücher und Fahrplanhefte, die jährlich und auch nach Änderungen in Verkehrsangebot und Fahrplänen neu aufgelegt werden. Sie sind im Infocenter sowie bei den Verkehrsunternehmen und im Internet erhältlich. Im Jahr 2011 erschienen neu: die Fahrplanbücher für Berlin und Potsdam, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin, Havelland und Region Potsdam, Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald, Oder-Spree, Märkisch-Oderland, Barnim, Oberhavel und Uckermark sowie die Fahrplanhefte für die Städte Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde und Frankfurt (Oder).

Ausflüge mit der Kartenfamilie

Zum Herbst 2011 erschienen die dritte Auflage der Radwander- und Freizeitkarte „Seenland Oder-Spree Nordteil“ (ehemals Märkisch-Oderland/Lebuser Land) und die dritte Auflage der Rad-, Wander- und Freizeitkarte „Uckermark“ (beide im Maßstab 1:75.000). Beide Karten sind Teil der VBB-Kartenfamilie,

gestion list reveals a list of hits. Previously used stops and addresses are “remembered”. The opportunity to forward the previously computed connection via Facebook is also new. The new function of entering the route into one’s Outlook or another programme with a calendar function is also a work-saver. And the connection can also be forwarded via e-mail.

Timetable Apps for the Smartphone

Passengers can also inform themselves about transportation connections and departure times with timetable apps for the mobile Internet. Thanks to real-time data, the mobile iFahrinfo is always up-to-date. It can access any timetable in the network region.

New Timetables

The passengers appreciate timetable and timetable booklets that are published annually or following changes in the transportation service or schedules. They can be obtained at the Infocenter, the transportation companies or in the Internet. In 2011 the timetables for Berlin and Potsdam, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin, Havelland, and the region Potsdam, Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald, Oder-Spree, Märkisch-Oderland, Barnim, Oberhavel and Uckermark as well as the timetable booklets for the towns of Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde and Frankfurt (Oder) were published.

Excursions with the Map Family

In autumn 2011 the third edition of the bicycle and recreation map “Seenland Oder-Spree Nordteil” (formerly Märkisch-Oderland/Lebuser Land) and the third edition of the bicycle, hiking and recreation map “Uckermark” (both in 1:75,000 scale) were published. Both maps are part of the VBB map family that

welche ÖPNV-Informationen mit touristischen Sehenswürdigkeiten, Sport- und Freizeitangeboten, besonders sehenswerten Bauwerken, aber auch Gaststätten verbindet.

BER gut erreichbar

Die Region Berlin und Brandenburg bekommt einen neuen Flughafen. Ein Flughafen kann nur so gut sein wie seine Erreichbarkeit mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln. Damit die Fluggäste bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) hin- und ebenso gut wieder wegkommen, wurden langfristige Vorbereitungen für eine verkehrsübergreifende Anbindung mit dem Öffentlichen Nahverkehr getroffen. Kern des Anbindungskonzeptes ist der schnelle Regionalverkehr, der durch S-Bahnen und Busse ergänzt wird.

In 30 Minuten zum Flughafen

Wer zum neuen Flughafen will oder dort aus dem Flieger steigt, wird künftig einfach und gut den Öffentlichen Nahverkehr nutzen können. Von Berlin Hauptbahnhof werden stündlich vier schnelle Flughafen-Expresszüge fahren: „Alle 15 Minuten in nur 30 Minuten für nur 3,10 Euro zum Flughafen“ – das ist das Motto, das Staufallen und Parkplatzprobleme überflüssig machen wird. Zwei S-Bahnlinien werden im 10-Minutentakt das Angebot ergänzen. Auch aus dem Land Brandenburg wird es zahlreiche schnelle Direkt- und Umsteigeverbindungen geben. Die RB22 wird stündlich in nur 45 Minuten von Potsdam zum Flughafen fahren. Und das Gute: Der Flughafenbahnhof liegt direkt unter dem Terminal und wird für die Reisenden kurze Wege zum Check-In bieten. Auch zahlreiche Buslinien aus dem Umland sind auf die Betriebszeiten des BER abgestimmt. Einbezogen in das Gesamtkonzept sind die beiden privaten Buslinien BER1 nach Steglitz und BER2 nach Potsdam, die zum VBB-Tarif plus Zuschlag fahren werden.

the public transportation information connects with tourist attractions, sports and recreational activities, particularly interesting buildings as well as restaurants.

BER Readily Accessible

The Berlin and Brandenburg region is getting a new airport. An airport can only be as good as it is accessible with various modes of transportation. To assure that air passengers can comfortably arrive and depart from Airport Berlin-Brandenburg (BER) with public transportation, long-term preparations have been made for cross-mode connections with mass transit. The heart of the connection plan is the fast regional rail system, complemented with the S-Bahn and busses.

In 30 Minutes to the Airport

People who want to get to the new airport or arrive by air will be able to easily use public transportation. Four fast Airport Express trains will depart from Berlin's Main Station every hour. "Every 15 minutes in 30 minutes for only € 3.10" is the motto that will bypass traffic jams and avoid parking problems. Two S-Bahn lines will run every 10 minutes to complement the offer. There will also be numerous direct and transfer connections from the State of Brandenburg. The RB22 will travel hourly in only 45 minutes from Potsdam to the airport. And best of all, the airport station is right below the terminal so that travellers will only have a short distance to check-in. Numerous bus lines from the surrounding area are also coordinated with the BER operating hours. The two private bus lines BER1 to Steglitz and BER2 to Potsdam have also been included in the concept and will carry passengers at the VBB-Tarif plus surcharge.

Klare Kommunikation und Information

Mit der Flughafengesellschaft und den beteiligten Verkehrsunternehmen wurde eine einheitliche und verständliche Fahrgastinformation abgestimmt. Schwerpunkte sind dabei die Kommunikation am Flughafen, in und an den Fahrzeugen und auf den Bahnhöfen beziehungsweise an den Haltestellen. Dazu gehören:

- ein zweisprachiger Informationsflyer mit Fahrplänen aller Flughafenlinien einschließlich der Züge des Flughafen-Express,
- eine einheitliche Fahrtzielbeschilderung und Ansagekonzepte für die Flughafenlinien,
- die Anpassung der Haltestellennamen, so dass sich die Haltestellen direkt am Terminal von den übrigen Haltestellen im näheren Flughafenbereich eindeutig unterscheiden,
- ein Kommunikationskonzept für die Bewerbung der Flughafenanbindung,
- Inhalte und Gestaltung von Informationsvitrinen.

Zielgruppen der Kommunikationsmaßnahmen sind sowohl die Berliner und Brandenburger als auch die Touristen inklusive der Tourismuswirtschaft.

Tourist-Info am Flughafen

Die vom VBB gemeinsam mit der Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB) betriebene Tourist-Information Berlin-Brandenburg am Flughafen Schönefeld wurde auch 2011 stark frequentiert. Insbesondere die Mehrsprachigkeit der Beratung (Englisch, Spanisch, Russisch, Italienisch, Polnisch und weitere Sprachen) trägt zur Attraktivität bei. Dabei entwickelten sich die Provisionen aus verkauften VBB-Tickets kontinuierlich weiter. Die Kooperationsvereinbarung endet mit dem Betriebsende des Flughafens Schönefeld. Das „Welcome Center“ am neuen Flughafen BER, das die TMB und Visit Berlin als gemeinsames Joint Venture betreiben wird, wird den Verkauf von VBB-Fahrausweisen weiterführen.

Clear Communication and Information

A uniform and understandable passenger information has been jointly developed by the airport company and the participating transportation companies. The focus was on the communication in the airport, in and at the vehicles and the stations and stops. The system includes:

- A bilingual information flyer with timetables for all the airport lines including the Airport Express trains,
- A uniform destination signage and announcement concept for the airport lines,
- The adjustment of the names of stops so that the stops right at the airport can be clearly distinguished from other stops near the airport,
- A communication concept for the advertisement of the airport connections,
- Contents and design of the information showcases.

The target groups for the communication measures are both the Berliners and Brandenburgers as well as the tourists and the tourism sector.

Tourist Information at the Airport

The Tourist Information Berlin-Brandenburg at Schönefeld Airport, operated jointly by VBB with the Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB), was once again frequently visited in 2011. The multilingual support (English, Spanish, Russian, Italian, Polish and other languages) contributes to the attractiveness. The commissions from VBB tickets sold continues to grow. The cooperation agreement terminates with the end of operation at Schönefeld Airport. The “Welcome Center” at the new airport BER, which will be operated as a joint venture between TMB and Visit Berlin, will continue to sell VBB tickets.







Verkehrsbund in Brandenburg



Polen rückt näher

Die polnische Grenze ist vom Berliner Zentrum nur 60 Kilometer Luftlinie entfernt – und sie wird immer durchlässiger und stärker frequentiert. Die wachsende wirtschaftliche Zusammenarbeit, der kulturelle Austausch, die vielfältigen Kontakte in den grenznahen Regionen und die Verkehrsbewegungen aufgrund der Arbeitnehmerfreizügigkeit seit Mai 2011 rufen nach einem leistungsfähigeren Verkehr als er bisher angeboten wurde, vor allem auf der Schiene. Der VBB engagiert sich seit Jahren gemeinsam mit deutschen und polnischen Partnern für die Entwicklung der entsprechenden Infrastruktur und attraktiver Verkehrsangebote.

Projekte für besseren Schienenverkehr

Runder Tisch Verkehr Oderpartnerschaft

Mit dem Projekt „Oder-KOM“ Runder Tisch Verkehr der Oderpartnerschaft wurde ein Gremium geschaffen, das bis 2013 die bilaterale Zusammenarbeit durch eine Informations- und Diskussionsplattform unterstützt. Erreicht werden soll eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs. Zweimal jährlich tagt das Plenum des Runden Tisches. Über die Erfolge wird öffentlichkeitswirksam berichtet. Nicht öffentlich tagt mindestens einmal jährlich ein Entscheidungsgremium des Runden Tisches. Es besteht aus hochrangigen Vertretern beider Länder. Die erste Sitzung des Runden Tisches beschäftigte sich unter anderem mit den Auswirkungen des neuen polnischen ÖPNV-Gesetzes auf die Zuständigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr.

Echtzeit beiderseits der Grenze

Im Projekt „e-Kom.“ geht es um die Fahrplanauskünfte dies- und jenseits der Grenze in Echtzeit. Nachdem 2010 die inhaltlichen Rahmenbedingungen analysiert wurden, stand 2011 die technische Umsetzung im Vordergrund. Durch personelle Umstrukturierungen bei polnischen Entscheidern sind die Arbeiten allerdings noch nicht so weit gediehen wie geplant. Dennoch gelang es im engen Dialog mit den polnischen Partnern, Testsysteme für den Stadtverkehr Posen und die polnischen Eisenbahnen zu installieren und in das EU-Spirit-Netzwerk einzuspeisen. Voraussetzung dafür war die Einbindung des landesweiten polnischen Fahrplanauskunftssystems SITKol in das EU-Spirit-System. Nach positiver Prüfung sollen durchgehende Fahrplanauskünfte zwischen dem VBB und polnischen Bahnhöfen sowie der Stadt Posen möglich werden.

Poland Draws Closer

The Polish border is only 60 kilometres away from downtown Berlin as the crow flies – and it is becoming ever more permeable and frequently used. The growing economic cooperation, the cultural exchange, the variety of contacts in the border regions and the transportation needs resulting from the liberalization of the labour market in May 2011 have required that better transportation be offered than was previously the case, above all with rail transportation. For years, VBB has been involved, together with German and Polish partners, in developing the appropriate infrastructure and attractive transportation services.

Projects for Improved Rail Transportation

Roundtable Transportation Oder Partnership

With the "Oder-KOM" project Roundtable Transportation Oder Partnership, a panel was established to support the bilateral cooperation through an information and discussion platform until 2013. The aim is to improve cross-border rail transportation. The roundtable meets twice annually. The successes are well publicized. It consists of high-ranking representatives of both countries. The first meeting of the roundtable dealt with, amongst other things, the impact of the new Polish public transportation act on the responsibilities in cross-border transportation.

Real-Time on Both Sides of the Border

The "e-Kom." project deals with real-time timetable information on both sides of the border. After the general content conditions were analysed in 2010, the focus was on technical implementation in 2011. As a result of personnel restructuring on the part of Polish decision-makers, however, the work has not advanced as far as planned. Nevertheless, in close cooperation with the Polish partners, it was possible to install test systems for the municipal transportation in Posen and the Polish railway and feed these into the EU Spirit network. The prerequisite for this was the inclusion of the nationwide Polish timetable information system SITKOl in the EU Spirit system. Following the successful testing, the complete timetable information between VBB and Polish train stations and the City of Posen should be possible.





Grenzüberschreitende Fahrzeugkonzepte

Der VBB beteiligt sich an dem „Inter-Regio-Rail“-Projekt mit dem Teilprojekt „Grenzüberschreitende Fahrzeugkonzepte“. Dazu wurden drei Studien beauftragt:

- zur Potenzialermittlung und dem davon abgeleiteten Fahrzeugbedarf für den grenzüberschreitenden Verkehr,
- zu technischen Anforderungen an die Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr und
- zu einer möglichen Kooperation im Bereich der Fahrzeugüberlassung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Deutschland und Polen.

Das Projekt läuft bis März 2013.

Mit der Tram nach Slubice

Eine Straßenbahn über die Oderbrücke, die das deutsche Frankfurt an der Oder mit dem polnischen Slubice verbindet: ein alter Traum, der nur schrittweise verwirklicht werden kann. Im Kern geht es darum, das Frankfurter Straßenbahnnetz um eine zusätzliche Strecke über die Oder nach Slubice zu verlängern. Seit Juni 2011 liegen „Projektstudie und Strategiekonzept für den ÖPNV der Doppelstadt Frankfurt/Slubice“ vor. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass eine grenzüberschreitende Straßenbahn mit prognostizierten 3.200 Fahrgästen pro Tag dauerhaft wirtschaftlich betrieben werden kann.

Voraussetzung ist eine Förderung der neu zu errichtenden Straßenbahninfrastruktur nach Slubice. Noch liegen keine Schienen. Deshalb soll vorerst ein Busverkehr eingerichtet werden. Umfangreiche Genehmigungsprozesse für Fördergelder dauern weiter an. Geprüft wird auch eine tarifliche Integration von Slubice in das VBB-Gebiet.

Cross-Border Vehicle Concepts

The VBB is participating in the “Inter-Regio-Rail” project with the sub-project “Cross-Border Vehicle Concepts”. To that end three studies are being performed:

- To determine the potential and the subsequent need for vehicles for cross-border transportation,
- For the technical requirements for the vehicles for cross-border transportation and
- On a possible cooperation in the area of vehicle allocation between railway companies from Germany and Poland.

The project runs until March 2013.

With the Tram to Slubice

A streetcar across the Oder bridge that connects Germany’s Frankfurt an der Oder with Poland’s Slubice is an age-old dream that can only be realized in stages. Basically it is a matter of extending the Frankfurt streetcar network with an additional line across the Oder to Slubice. The “Project Study and Strategy Concept for Public Transportation in the Twin-City Frankfurt/Slubice” has been available since June of 2011. It comes to the conclusion that a cross-border streetcar, with a forecasted 3,200 passengers per day, can be operated cost-effectively.

Prerequisite is a subsidy for the construction of the streetcar infrastructure to Slubice. There are still not any tracks. For that reason a bus line is to be established as a temporary measure. Extensive approval processes for the subsidies are on-going. A fare integration of Slubice in the VBB area is also being examined.

Weißbuch mit Weitsicht

Am 2. September wurde das zweisprachige „Weißbuch Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Westpolen“ veröffentlicht. Im Weißbuch werden Anregungen und Handlungsempfehlungen gegeben, um vorhandene Lücken im Schienennetz zu beheben und das grenzüberschreitende Angebot für Fahrgäste zu verbessern.

Notwendigen Entscheidungen, vor allem in den Verkehrs- und Infrastrukturministerien in Berlin und Warschau, kann damit der Weg bereitet werden. Das betrifft sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr, denn beide nutzen dieselben Schienen. 1.500 Exemplare des Weißbuchs wurden an wichtige deutsche und polnische Akteure aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft versandt. Parallel dazu steht das Weißbuch über VBB.de/weissbuch zur Verfügung. Die Resonanz ist sowohl in Deutschland als auch in Polen sehr beachtlich.

Verkehrskorridore ausbauen

Das Weißbuch liefert umfassende Informationen über Geschichte, Gegenwart und zu erwartende positive wirtschaftliche Auswirkungen durch den Ausbau wichtiger Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung der Verkehrskorridore Berlin – Angermünde – Stettin, Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp., Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen (Poznań), Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra sowie Berlin – Cottbus – Breslau (Wrocław). Zusätzlich sind im Weißbuch die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Studie der Universität Stettin für die oben genannten Strecken zu finden. Die Studie zeigt auf, dass der Ausbau der Schienenwege zwischen Deutschland und Polen wirtschaftliche Vorteile für beide Länder mit sich bringen würde. Die Potenziale der Bahnverbindungen sind bei Weitem noch nicht ausgeschöpft, während die Straßen bereits an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt sind.

White Book with Vision

On 2 September the bilingual “White Book on Public Transportation between the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg and Western Poland” was published. The white book provides ideas and recommendations for action to close the existing gaps in the railway network and improve the cross-border service for passengers.

With that, necessary decisions, above all in the transportation and infrastructure ministries in Berlin and Warsaw, can be prepared. This holds true for both passenger as well as freight transportation, because both use the same rails. The 1,500 copies of the white book were distributed to important German and Polish participants in politics, business and research. The white book is also available at VBB.de/weissbuch. The response in both Germany and Poland has been impressive.

Expand Transportation Corridors

The white book provides extensive information about the history, present day and expected positive economic impacts resulting from the expansion of important rail connections between Germany and Poland. The focus is on the development of the transportation corridors Berlin – Angermünde – Stettin, Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp., Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań, Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra and Berlin – Cottbus – Wrocław. In addition, the white book contains the results of the cost-benefit studies of the University of Stettin for the above-mentioned routes. The study shows that the expansion of the railways between Germany and Poland would result in economic advantages for both countries. There is still significant potential capacity for the rail connections while roads have already reached full capacity.

Stettin ganz nah

Zeitkarten wieder da

Die Zeitkarten zwischen Berlin, Potsdam, Flughafen Schönefeld und Stettin werden immer beliebter. Ab Januar 2011 wurde der Verkauf der 7-Tage-Karten und Monatskarten wegen Unstimmigkeiten bei der Einnahmenaufteilung zwischen den beiden beteiligten Verkehrsunternehmen Przewozy Regionalne und DB Regio AG zwar ausgesetzt, er konnte aber zum 1. Juni 2011 wieder eingeführt werden. Die Zeitkarten rentieren sich für Reisende bereits nach neun Fahrten.

Eine Strecke – 10 Euro

Immer mehr Fahrgäste nutzen den im August 2010 eingeführten günstigen Tarif von 10 Euro für eine Bahnstrecke zwischen Berlin und Stettin. Auch die begleitenden Marketingaktivitäten beiderseits der Grenze führten zu einem kräftigen Anstieg der verkauften Einzelfahrkarten.

Vergabeverfahren wird verschoben

Die geplanten gemeinsamen Vergabeverfahren für die Verbindungen Berlin – Stettin und Berlin – Gorzów Wlkp. mussten aufgrund der veränderten Rechtslage, die durch das neue ÖPNV-Gesetz in Polen eingetreten ist, verschoben werden. Für die Strecke nach Stettin wurde dies zusätzlich mit dem fehlenden Elektrifizierungsabkommen zwischen Deutschland und Polen begründet. Nach der Elektrifizierung des 30 km langen Abschnitts auf polnischem Territorium könnten auf dieser Strecke elektrische Triebwagen fahren und nicht wie heute Dieseltriebwagen. Der bisherige Verkehrsvertrag auf dieser Strecke wurde vorsorglich bis 2015 verlängert.

Stettin Up Close

Passes are Back

The passes between Berlin, Potsdam, Schönefeld Airport and Stettin are becoming increasingly popular. As of January 2011 sales of the 7-day pass and the monthly pass were suspended due to differences regarding distribution of income between the two participating transportation companies Przewozy Regionale and DB Regio AG, but they could be reinstated by 1 June 2011. The passes pay off for the travellers after nine trips.

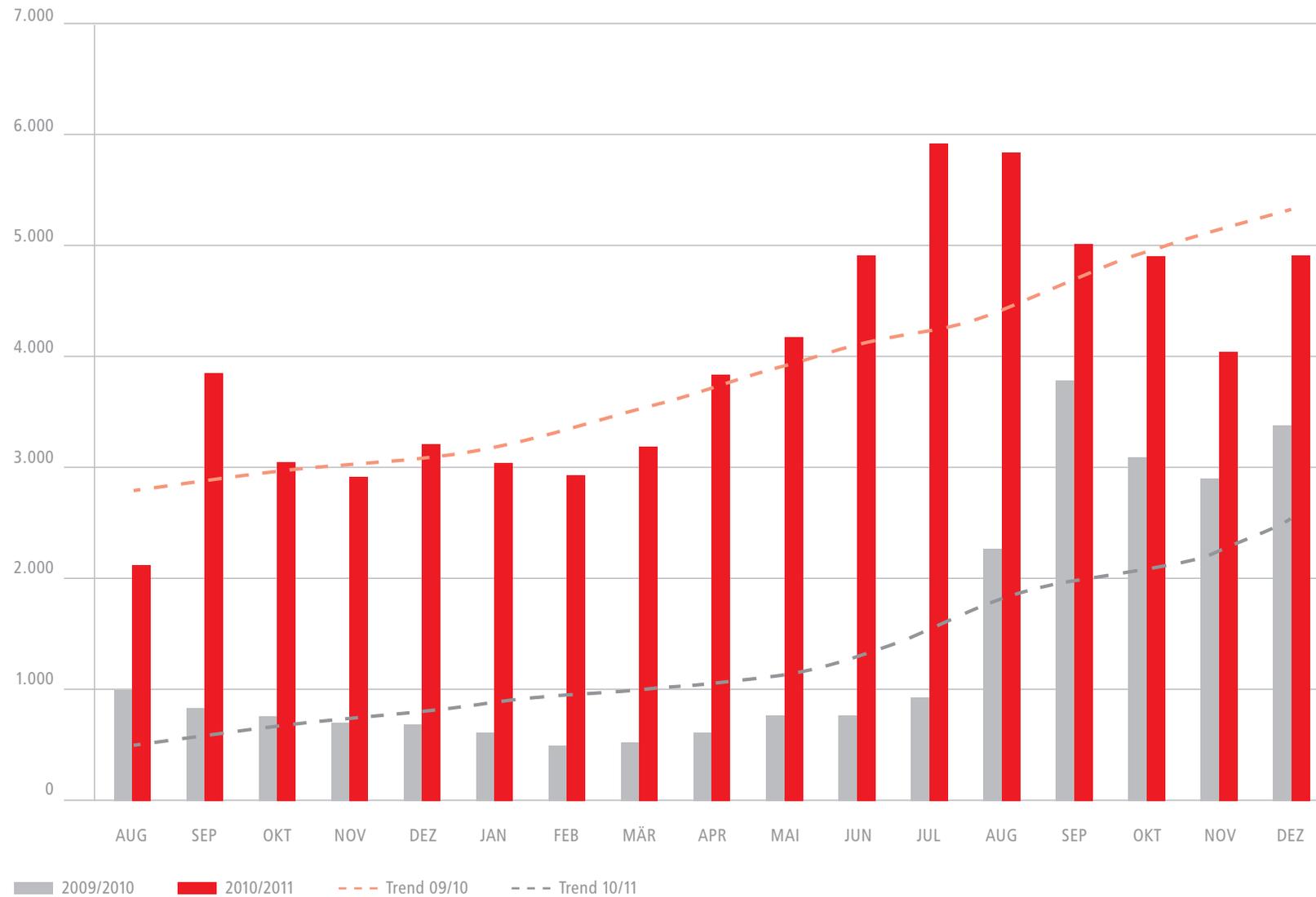
One Route – 10 Euros

More and more passengers are using the inexpensive fare of 10 euros introduced in August 2010 for a trip from Berlin to Stettin. The accompanying marketing activities on both sides of the border have also resulted in a hefty increase in ticket sales.

Tendering Procedure Postponed

The planned joint tendering of the connections Berlin – Stettin and Berlin – Gorzów Wlkp. have to be postponed due to legal conditions resulting from the new public transportation act in Poland. For the route to Stettin this is also affected by the lack of an electrification agreement between Germany and Poland. After electrification of the 30 km section on the Polish territory, it would be possible to use electric locomotives on the section and not diesel locomotives as is currently the case. The transportation contract for the route has been extended to 2015 as a precaution.

Entwicklung Verkäufe Berlin-Stettin-Ticket für 10 Euro von August bis Dezember 2009/2010 und 2010/2011 insgesamt
 Development of total sales of the Berlin-Stettin ticket for 10 euros from August to December 2009/2010 and 2010/2011







Potsdam Sanssouci



Strausberg





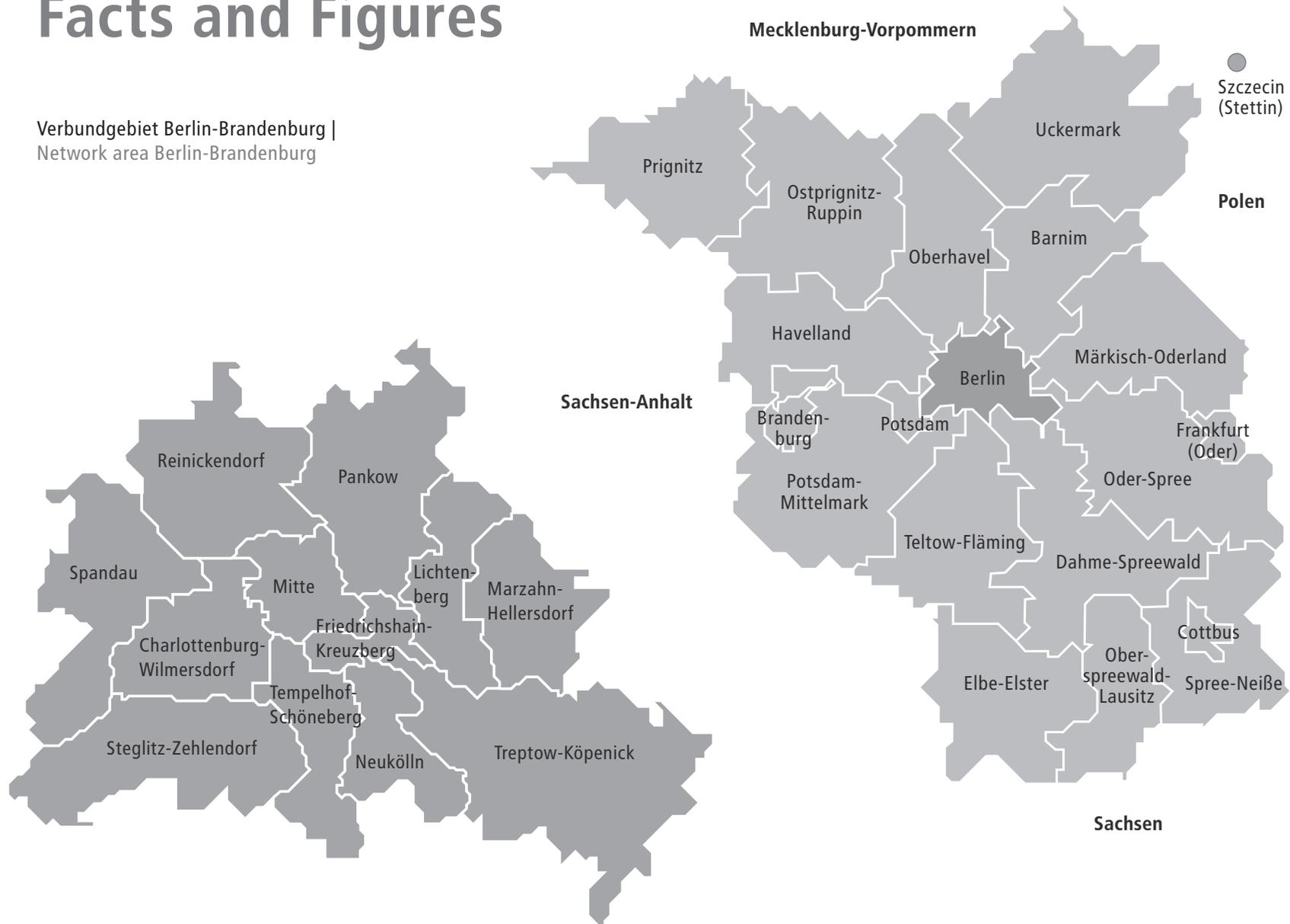
Verkehrsvorbund in Brandenburg



Zahlen und Fakten

Facts and Figures

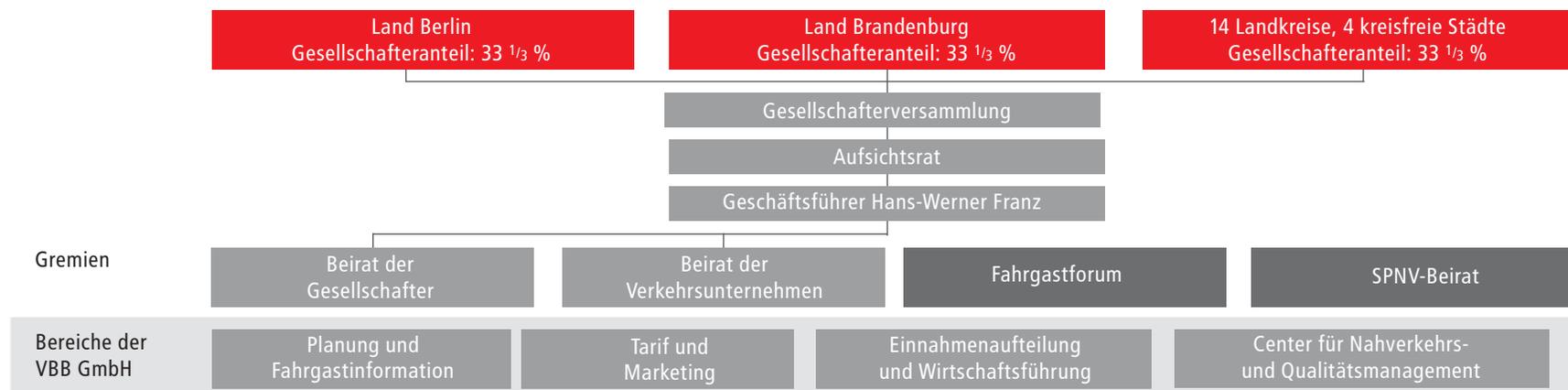
Verbundgebiet Berlin-Brandenburg |
Network area Berlin-Brandenburg



Mitglieder des VBB-Aufsichtsrates (Stand: 6. Juni 2012)
Members of the VBB Supervisory Board

Vorsitzender:	Rainer Bretschneider Staatssekretär	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Branden- burg
1. stellvertr. Vorsitzender:	Christian Gaebler Staatssekretär	Senatsverwaltung für Stadtentwick- lung und Umwelt des Landes Berlin
2. stellvertr. Vorsitzender:	Peer Giesecke Landrat	Landkreis Teltow-Fläming
Mitglieder:	Carsten Billing	Landkreis Spree-Neiße
	Carsten Bockhardt Erster Beigeordneter	Landkreis Barnim
	Bernd Brandenburg Beigeordneter	Landkreis Uckermark
	Markus Derling Beigeordneter	Stadt Frankfurt (Oder)
	Burkhard Exner Bürgermeister	Landeshauptstadt Potsdam
	Christian Jaschinski Landrat	Landkreis Elbe-Elster
	Rudolf Keseberg Ministerialdirigent	Ministerium des Innern des Landes Brandenburg
	Grit Klug Erste Beigeordnete	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
	Dr. Friedemann Kunst Senatsdirigent	Senatsverwaltung für Stadtent- wicklung des Landes Berlin

Joachim Künzel Senatsrat	Senatskanzlei des Landes Berlin
Stephan Loge Landrat	Landkreis Dahme-Spreewald
Hans-Werner Michael Ministerialrat	Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg
Ralf Reinhardt Landrat	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Dr. Heike Richter	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
Steffen Scheller Bürgermeister	Stadt Brandenburg an der Havel
Edelgard Schimko	Landkreis Prignitz
Gernot Schmidt Landrat	Landkreis Märkisch-Oderland
Dr. Burkhard Schröder Landrat	Landkreis Havelland
Karl-Heinz Schröter Landrat	Landkreis Oberhavel
Günter Schulz Senatsrat	Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin
Christian Stein Erster Beigeordneter	Landkreis Potsdam-Mittelmark
Frank Szymanski Oberbürgermeister	Stadt Cottbus
Manfred Zalenga Landrat	Landkreis Oder-Spree

Die Struktur der VBB GmbH | Structure of the VBB GmbH


Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg |
Transportation companies in the Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg

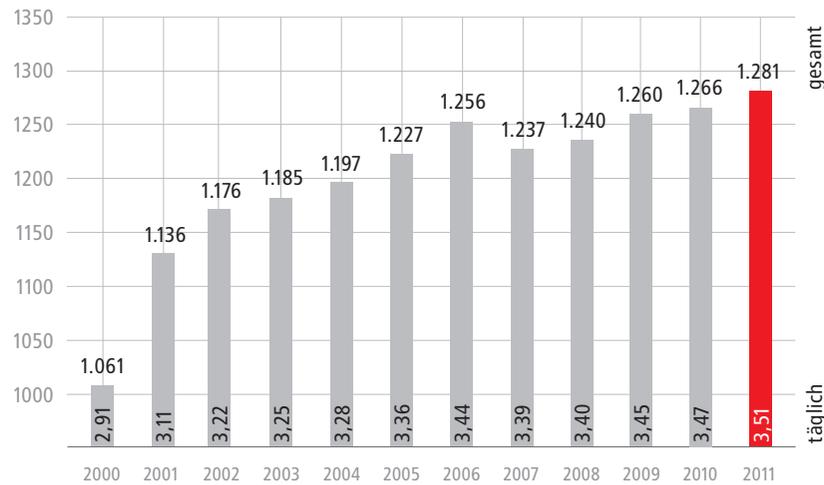
Eisenbahnverkehrsunternehmen
Railway companies

DB AG	DB Regio AG, Regio Nordost	Potsdam
NEB	NEB Betriebsgesellschaft mbH	Berlin
ODEG	ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	Parchim
PEG	Prignitzer Eisenbahn GmbH	Putlitz
S-Bahn	S-Bahn Berlin GmbH	Berlin

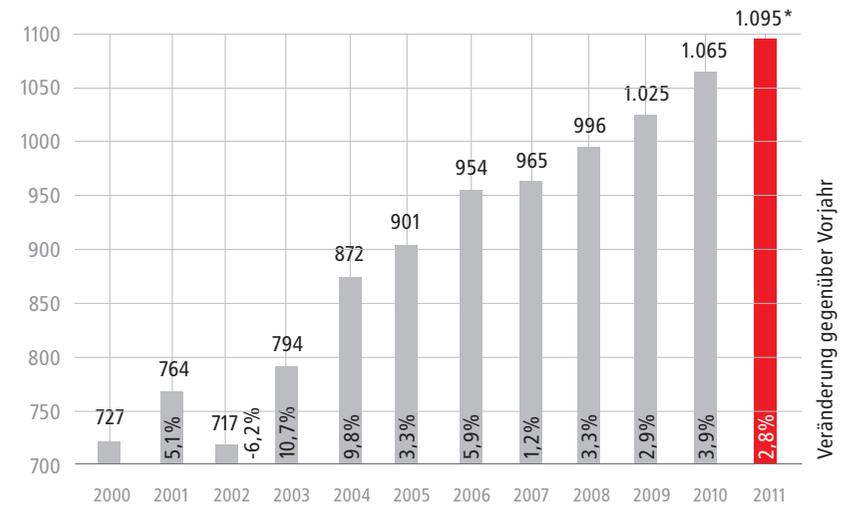
Bus-, U-Bahn- und Straßenbahnverkehrsunternehmen
Bus, underground and tram companies

Anger	Günter Anger Güterverkehrs GmbH & Co. Omnibusvermietung KG	Potsdam	RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH	Luckau
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH	Eberswalde	SAT	Sabinchen Touristik GmbH	Treuenbrietzen
Behrendt	Fritz Behrendt OHG	Lehnin	SBN	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg
BMO	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH	Strausberg	Schmidt	Busverkehr Gerd Schmidt	Ortrand
BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH	Fürstenwalde	SRS	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH	Schöneiche b. Berlin
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe, AöR	Berlin	STE	Strausberger Eisenbahn GmbH	Strausberg
CV	Cottbusverkehr GmbH	Cottbus	SVF	Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)	Frankfurt (Oder)
Glaser	Omnibusverkehr Armin Glaser	Wiesenburg	UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH	Schwedt (Oder)
Herz	Herz-Reisen GmbH	Zossen	VBB	Verkehrsbetriebe Brandenburg a. d. Havel GmbH	Brandenburg a. d. Havel
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	Potsdam	VG OSL	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH	Senftenberg
Lange	Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	Görzke	VGB	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH	Bad Belzig
Lehmann	Lehmann Reisen GmbH	Falkenberg	VGP	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH	Perleberg
LEO	Omnibuscenter LEO-Reisen	Gallinchen	ViP	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH	Potsdam
NV	Neißeverkehr GmbH	Guben	VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH	Luckenwalde
Obst	Omnibusbetrieb Obst	Bad Liebenwerda	•	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	Finsterwalde
ORP	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrs- gesellschaft mbH	Kyritz	Wetzel	Omnibusbetrieb Gustav Wetzel	Planebruch
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH	Oranienburg	WS	Woltersdorfer Straßenbahn GmbH	Woltersdorf
Reich	Arno Reich GmbH	Jüterbog			

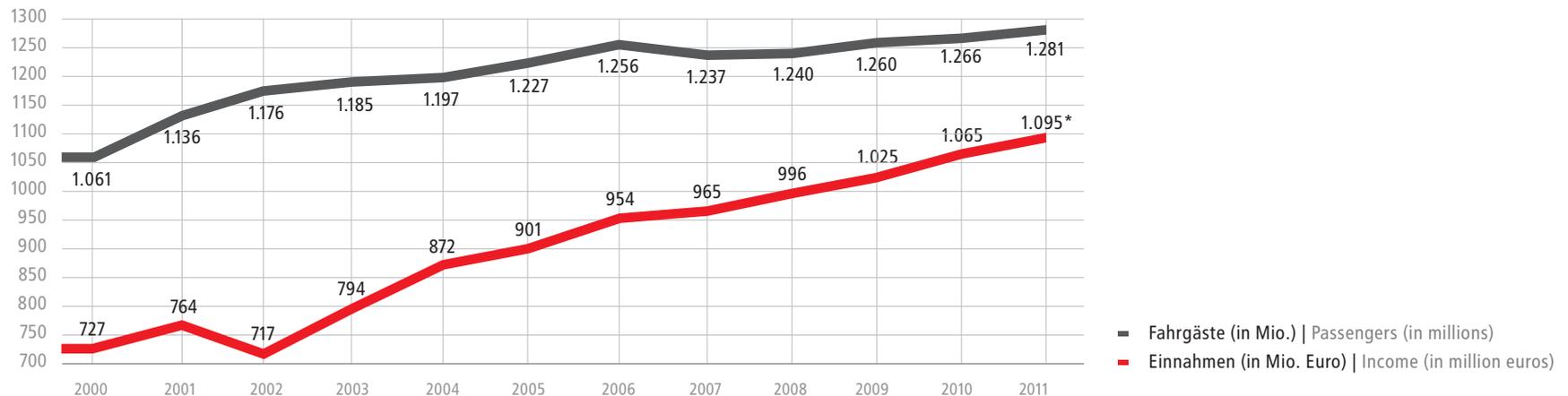
Entwicklung Verbundfahrgastzahlen (in Mio.) |
Development of network passengers (in millions)



Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen (in Mio. Euro) |
Development of fare income (in million euros)



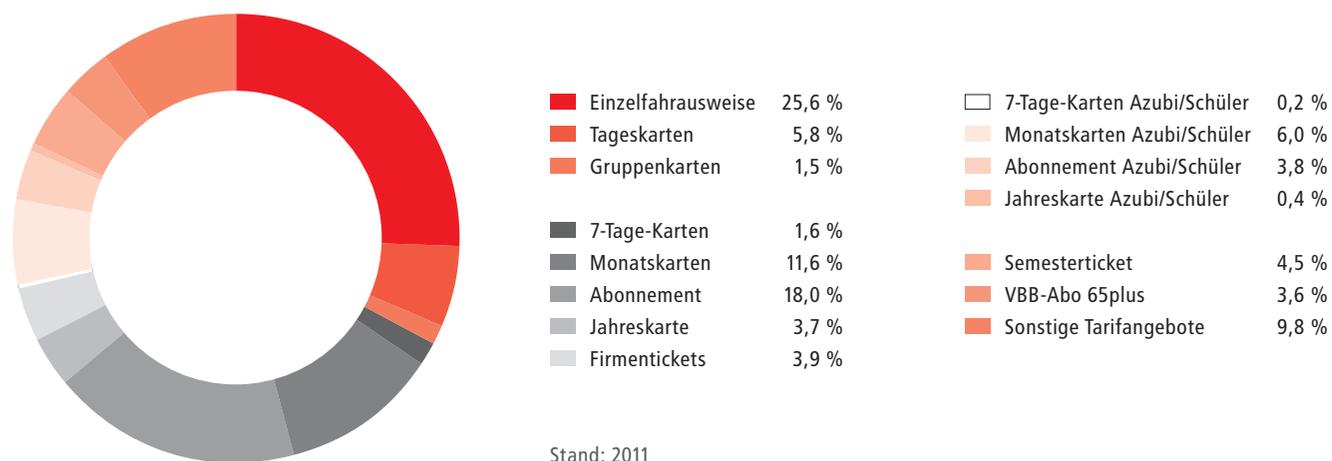
Gegenüberstellung der Entwicklungen Verbundfahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen |
Comparison of the development of passengers and fare income (in millions)



Stand: 01.06.2012

* Auf der Basis monatlicher Meldungen ermittelt | Determined on the basis of monthly reports

Anteil der einzelnen Fahrausweisgruppen an den Fahrgeldeinnahmen | Share of fare income from individual ticket groups

Zugkilometer im Regionalverkehr (in Mio. km) |
Train kilometres in regional traffic (in million km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
2000	5,6	32,2	37,8
2001	5,8	32,8	38,6
2002	5,9	32,8	38,7
2003	6,2	32,8	39,0
2004	6,1	32,2	38,3
2005	6,0	32,1	38,1
2006	6,0	31,3	37,3
2007	6,1	30,2	36,3
2008	6,1	30,3	36,4
2009	6,1	30,2	36,3
2010	6,1	30,3	36,4
2011	6,1	30,2	36,3

Zugkilometer S-Bahn* (in Mio. km) |
Train kilometres – S-Bahn (in million km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
2000	27,8	3,5	31,3
2001	27,8	3,4	31,3
2002	28,5	3,4	31,9
2003	29,0	3,4	32,4
2004	29,0	3,4	32,4
2005	29,1	3,5	32,6
2006	28,9	3,5	32,4
2007	29,1	3,4	32,5
2008	29,2	3,4	32,6
2009	29,0	3,5	32,5
2010	29,0	3,5	32,5
2011	26,5	3,5	30,0

* Vertraglich vereinbarte Verkehrsleistung | Contractually agreed service

Nutzwagenkilometer im übrigen ÖPNV (in Mio. km) |
Public transportation car kilometres in other public transit modes (in million km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
2000	260,4	89,2	349,6
2001	261,4	89,3	350,7
2002	264,7	89,2	353,9
2003	255,2	88,6	343,8
2004	245,3	91,4	336,7
2005	241,0	88,8	329,8
2006	239,0	88,1	327,1
2007	234,3	87,7	322,0
2008	220,8	89,3	310,1
2009	230,6	90,1	320,7
2010	231,0	91,8	322,8
2011	234,7	88,6	323,3

Haltestellen 2011 | Stops 2011

Haltestellen und Bahnhöfe je bedientes Verkehrssystem Stops and stations per transportation system	Berlin	Brandenburg	VBB
Regional- und Fernbahnhöfe* Regional and long-distance stations*	21	316	337
S-Bahnhöfe S-Bahn stations	132	34	166
U-Bahnhöfe Underground stations	173	–	173
Straßenbahnhaltestellen Tram stops	372	213	585
Bushaltestellen Bus stops	1.837	9.475	11.312
Fährhaltestellen Ferry stops	11	2	13

* bestellte und bediente Stationen | Stations contracted and serviced

Einwohnerzahl (in Mio.) |
Inhabitants (in millions)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
2000	3,382	2,602	5,984
2001	3,388	2,593	5,981
2002	3,392	2,582	5,975
2003	3,388	2,575	5,963
2004	3,388	2,568	5,956
2005	3,395	2,559	5,955
2006	3,404	2,548	5,952
2007	3,416	2,536	5,952
2008	3,361	2,539	5,900
2009	3,432	2,523	5,954
2010	3,461	2,503	5,964
2011	3,490	2,498	5,988
Fläche in km ²	892	29.482	30.374
Einwohnerdichte 2011	3.913	85	197

Stand: September 2011

Linien 2011* | Lines 2011*

Linien lines	Berlin	Brandenburg	VBB
Linien in Berlin und Brandenburg insgesamt Total	225	834	1.031
Regionalverkehr Regional traffic	18	40	40
S-Bahn S-Bahn	15	10	15
U-Bahn Underground	10	–	10
Straßenbahn Tram	23	21	44
Bus Bus	153	760	913
O-Bus O-bus	–	2	2
Fähre Ferry	6	1	7

* bestellte Tageslinien (ohne Nachtverkehr) | Day lines (without nights) contracted





Friedrichstraße









Wannsee

Impressum | Imprint

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin

Telefon: (030) 25 41 40, Telefax: (030) 25 41 41 12

info@VBB.de, VBB.de

VBB-Infocenter

Telefon: (030) 25 41 41 41

Verantwortlich | Responsible persons

Geschäftsführer | Managing Director: Hans-Werner Franz

Projektleitung | Project Leader

Brigitta Köttel

Realisation | Realization

FLASKAMP UMMEN AG

Druck | Print

Druckerei ARNOLD

Fotos | Photos

Andreas Rost

Hans Hochheim

Titelfoto | Cover photo

Warschauer Straße

Titelfoto innen | Inside cover photo

Friedrichstraße



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.