

VERBUNDBERICHT · NETWORK REPORT

2013

MIT QUALITÄTSBILANZ UND BERICHTSPFLICHTEN 2012
WITH 2012 QUALITY BALANCE AND REPORTING OBLIGATIONS



Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.



VERBUNDBERICHT · NETWORK REPORT

2013

MIT QUALITÄTSBILANZ UND BERICHTSPFLICHTEN 2012
NACH EU-VERORDNUNG 1370/2007

WITH 2012 QUALITY BALANCE AND REPORTING
OBLIGATIONS AS PER EU REGULATION 1370/2007



**Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg**
Alles ist erreichbar.



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

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie zufrieden sind die Berliner und Brandenburger mit ihren öffentlichen Verkehrsmitteln? Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg beteiligte sich im Jahr 2012 an einer bundesweiten Vergleichsstudie, um das herauszufinden. Über das Ergebnis können wir uns im Großen und Ganzen freuen, denn bei der Gesamtzufriedenheit schneidet der VBB überdurchschnittlich gut ab. Die Kunden sind insgesamt zufriedener mit der Qualität von Haltestellen, Stationen sowie Verbindungen. Aber es gab auch kritische Bewertungen bei der Qualität der Fahrzeuge und auch bei der Serviceorientierung. Hier mahnen unsere Fahrgäste Handlungsbedarf an. Solche großen Untersuchungen sind uns höchst willkommen, sind sie doch ein Seismograph für die Arbeit des Verkehrsverbundes und seiner Partner. An den Ergebnissen können wir uns orientieren mit dem Ziel, unser Angebot weiter zu verbessern.

Eines der wichtigsten Mittel, unseren Fahrgästen ein gutes Preis-Leistungsverhältnis anbieten zu können, ist der Wettbewerb. Im Schienenpersonennahverkehr gehört er inzwischen zum Alltag und hat sich auf ganzer Linie durch gestiegene Angebotsqualität bewährt. Sowohl die Kunden als auch die Aufgabenträger – die Länder Berlin und Brandenburg – profitieren vom Wettbewerb auf der Schiene, der auch die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wahrt. Die Vergabegesetze der Länder geben unter anderem die Pflicht zur Tariftreue und die Bezahlung eines Mindestlohns vor.

Auch bei der Berliner S-Bahn hat das Vergabeverfahren für den Betrieb eines Teilnetzes der S-Bahn begonnen. Unsere bewährten Qualitätskriterien Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Sauberkeit sowie Service und Kundenorientierung sind dabei unser Maßstab.

In diesem Jahr ist der Ihnen vorliegende Verbundbericht erstmals mit der VBB-Qualitätsbilanz verknüpft: umfangreich, detailreich und gleichzeitig kompakt sind die bisher getrennten Werke vereint. Wieder wurden mit der Kamera interessante und stimmungsvolle Szenen in Schwarz-Weiß-Fotografien eingefangen: Wir schauen dieses Mal auch in andere europäische Städte. Lassen Sie sich bezaubern von den flüchtigen Alltagsmomenten auf Bahnhöfen und an Haltestellen, in Bahnen oder Bussen.

Ihr

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

PROLOGUE

Ladies and gentlemen,

How satisfied are Berliners and Brandenburgers with their public transportation? In 2012, the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg participated in a nation-wide comparative study to determine precisely that. By and large, we can be satisfied with the results, because in overall satisfaction the VBB was above average. The customers are in general more satisfied with the quality of the stops, stations and connections. But there were critical evaluations regarding the quality of the vehicles and with the service orientation. Here, our passengers remind us that there is a need for action. We welcome such large-scale studies; they serve as a seismograph for the Verkehrsverbund's work as well as that of its partners. We can refer to the results as a way to orient ourselves on our goal of improving our service.

One of the most important means of offering our passengers a good cost-benefit ratio is competition. Nowadays it is practically the norm in passenger rail transportation and has proven itself pretty much across the board with an increasing quality of the offers. Both customers as well as the client bodies – the states of Berlin and Brandenburg – profit from the competition on the rails, which also protects the interests of the employees. The states' laws for awarding contracts prescribe, amongst other things, the obligation to uphold pay-scales and pay a minimum wage.

The contracting process for the operation of a portion of the Berlin S-Bahn network has also begun. Our proven quality criteria: reliability, punctuality and cleanliness, as well as service and customer orientation are the benchmarks.

This year's Network Report, which you are holding, has for the first time been combined with the VBB Quality Balance: extensive, detailed and, at the same time, compact, the previously separate works have been combined. Once again, the camera has served to collect interesting and impressive images in black and white pictures. This year we are also taking a look at other European cities. Enjoy the magic of fleeting moments from the daily life at train stations and stops, in trains and busses.

Your,

Fotokonzept

Für einen Moment sind wir alle Aussteiger, der Fotograf zeigt es uns. Es fährt, in aller Regel, keiner zu seinem Vergnügen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und wir sind schon zufrieden, wenn wir pünktlich befördert werden. Dieser Moment, wenn wir aussteigen und auf den Bahnsteig getreten sind, ist ein neutraler Augenblick. Für eben diesen Moment ist die Zeit angehalten, man ist angekommen, aber noch nicht am Ziel. Auf dem Perron wie die Väter noch sagten, sind alle gleich: die Scharen der Angestellten; Menschen, die glauben oder hoffen gebraucht zu werden; Eilige und Müßiggänger. Der Weg vom Zug zum Ausgang ist das Zwischenstadium des Ankommens. Hans Hochheim zeigt uns diese Sekunde und auf Anhieb ist nicht einmal bei genauem Hinsehen auszumachen, ob wir in Tokio sind oder in Moskau oder in Paris. Berlin indes scheint uns vertrauter. Die junge Frau am S-Bahnhof Friedrichstraße hat der Fotograf einmal in seinem Leben gesehen. Keine Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass er sie je wiedertreffen wird. Der Betrachter mag sich eine Geschichte zu dem Gesicht ausdenken, die von großer Liebe oder kleiner Enttäuschung handeln könnte, und jede Geschichte wäre so wahr wie das Leben oder so unwahrscheinlich. Die junge Frau hat alles noch vor sich. Die ältere Dame mit ihrem melancholischen Blumengebüsch könnte aus jeder Untergrundstation dieser Welt ausgestiegen sein, wir wissen, dass der Fotograf seine Leica diskret in Porto auf sie gerichtet hat. Sie wiederum hat die wichtigsten Stationen hinter sich und hat, jenseits der Lebensmitte, Gelassenheit gelernt. Es sind stille, unaufgeregte Bilder, die Hochheim von seinen Reisen mitgebracht hat. So guckt einer, der sich der Beliebigkeit der gepixelten Welt verweigert, der das Bild im Kopf hat, bevor das Licht auf den Film fällt. Es sind ehrliche Bilder, wir können uns auf sie verlassen. Sie brauchen schwarz und weiß und viele Graus dazwischen. Wir erkennen uns wieder. Und wenn nicht in Tokio, Hongkong oder London, dann immerhin in Berlin-Friedrichstraße. Wir sehen sie jeden Tag, diese Bilder, nun wissen wir, wie sehenswert sie sind.

Gerd Kröncke | Journalist

Photo Concept

For a brief moment all of us are exiting, the photographer shows it to us. As a rule, nobody takes public transportation for the fun of it and we are happy if we get to where we are going on time. That moment, when we get off the train and step onto the platform, is a neutral moment. For that one split second in time, time stands still – you have arrived, but you have not yet reached your destination. As they used to say, on the platform everybody is equal: the crowds of employees; people hoping and believing that they will be delivered somewhere, people in a hurry and the dreamers. The path from the train to the exit represents that intermediate stage of arrival. Hans Hochheim shows us these seconds and at first glance you cannot even be sure if you are in Tokyo or Moscow or Paris. Berlin seems more familiar to us. The photographer only saw the young woman at the Friedrichstraße S-Bahn station once in his life. Probably they will never meet again. The observer can make up his/her own story for the face, one that could tell of great love or minor disappointment; and every story would be as true as life or equally improbable. The young woman has everything in front of her. The elderly women with the melancholy bouquet of flowers could be exiting from any subway station in the world. We know that the photographer discretely pointed his Leica at her in Porto. She, on the other hand, has the major portion of her journey behind her and has, with most of her life behind her, learned to relax. They are quiet, unassuming images that Hochheim has picked up on his journeys. It is the perspective of one who rejects the arbitrariness of the pixelated world, who has the picture in his mind before the light hits the film. They are honest pictures; we can rely on them, they use black and white and lots of grey in between. We recognize ourselves in them. And if not in Tokyo, Hong Kong or London, then at least in Berlin-Friedrichstraße. We see them every day these pictures; now we know that they are well worth seeing.

Gerd Kröncke | Journalist

- 02** **Vorwort** | Prologue
- 04** **Fotokonzept** | Photo Concept
- 05** **Inhaltsverzeichnis** | Table of Contents
- 06** **Beiträge zur Verkehrspolitik** | Contributions to Transportation Policy
- 16** **Wettbewerb und Vertragsmanagement** | Competition and Contract Management
- 26** **Zufriedenheit im Mittelpunkt des Qualitätsmanagements** | Satisfaction the Focus of Quality Management
- 60** **Infrastruktur – Basis rollenden Verkehrs** | Infrastructure – The Basis of Rolling Transportation
- 82** **Kluge Angebote mit Blick in die Zukunft** | Clever Offers with an Eye on the Future
- 102** **Flexible Tarife – überzeugende Angebote** | Flexible Fares – Convincing Offers
- 112** **Fahrgäste – immer im Fokus** | Passengers – Always in Focus
- 128** **Aufgabenträger im Land Brandenburg – Berichtspflichten** | Client Body in the State of Brandenburg – Reporting Obligations
- 134** **Zahlen und Fakten** | Facts and Figures
- 147** **Impressum** | Imprint



Jörg Vogelsänger | Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft
des Landes Brandenburg

Busse und Bahnen bewegen täglich Milliarden Menschen überall auf der Welt. Menschen sind fern und nah unterwegs. Sie fahren zur Arbeit oder zur Ausbildung, wollen ins Grüne, besuchen Freunde und Familie. In Berlin und Brandenburg legen wir Wert darauf, dass alle Menschen mitfahren können – egal, ob jemand mit Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad oder Rollator unterwegs ist oder ob das Treppensteigen einfach schwer fällt. Was haben wir im Land Brandenburg bisher erreicht? Im Regionalverkehr werden 312 und bei der S-Bahn 33 Stationen bedient. Heute sind bereits 161 barrierefrei erreichbar. Zusätzlich haben 136 Stationen stufenfreie Zugänge, davon 40 einen Aufzug. Für die vollständige Barrierefreiheit wird im Personenbeförderungsgesetz als Frist das Jahr 2022 bestimmt. Bis dahin müssen wir alle uns noch ordentlich bewegen, doch ich bin davon überzeugt, dass es ein realistisches Ziel ist.

Wir haben in den nächsten Jahren viel vor, um den ÖPNV noch besser zu machen. Das Perspektivnetz im Landesnahverkehrsplan 2013 bis 2017 sieht dafür konkrete Projekte vor. So ist beispielsweise geplant, den Prignitz-Express und die Heidekrautbahn auch in den Knoten Gesundbrunnen einzubinden. Und wir benötigen die Dresdner Bahn sowie die Elektrifizierung der Stettiner Bahn. Und schließlich wollen wir den integralen Taktfahrplan innerhalb des Landes Brandenburg und im Fernverkehr ausbauen, den so genannten Deutschlandtakt.

Der hier vorliegende kombinierte Verbund- und Qualitätsbericht zeigt die gute Arbeit des Verkehrsverbundes im vergangenen Jahr. Der VBB hat sich erfolgreich bewährt, darauf können wir auch weiterhin setzen. Viel Spaß beim Lesen.

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

Everyday busses and trains move billions of people around the world. People are on the move both near and far. They travel to work or school, want to get out into nature, visit family and friends. In Berlin and Brandenburg it is important to us that everybody can travel with us – regardless of whether somebody is underway with a wheelchair, a baby buggy or a walker or if climbing stairs is simply too difficult. What have we attained in the State of Brandenburg to date? In regional transportation we service 312 stations and with the S-Bahn 33 stations. As of today, 161 already provide barrier-free access. In addition, 136 stations have access without steps, 40 of which are with elevators. The Passenger Transportation Act has established the year 2022 as the deadline for complete barrier-free access. Till then we have to move a lot, but I am convinced that the goal is realistic.

We have a lot planned for improving public transportation in the coming years. The prospective network in the State Public Transportation Plan 2013 to 2017 foresees concrete projects in that regard. For instance, it is planned to include the Prignitz-Express and the Heidekrautbahn in the Gesundbrunnen node. And we need the Dresdner Bahn as well as the electrification of the Stettiner Bahn. Last, but not least, we want to expand the integrated synchronized timetables in the State of Brandenburg and for long-distance rail, the so-called German synchronized timetable.

This combined Network and Quality Report demonstrates the good work of the Verkehrsverbund in the last year. The VBB has successfully proven itself, and we can continue to count on that. Enjoy the reading.



Michael Müller | Senator für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin

Die Attraktivität Berlins und des Brandenburger Umlands ist ungebrochen: Die Hauptstadt begrüßt weiterhin zahlreiche Neuberlinerinnen und Neuberliner, Touristen und Kongressbesucher kommen gern und wiederholt in unsere Stadt. Dass die Zeichen kräftig auf Wachstum stehen, hat kürzlich auch das Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) in seiner Studie zur Zukunftsfähigkeit der 30 größten deutschen Städte festgestellt. Berlin findet sich nach hinteren Plätzen in den Vorgängerstudien nun auf dem fünften Rang hinter Frankfurt/Main, München, Bonn und Düsseldorf und gehört damit erstmals zur Spitzengruppe. Die Zahl der Arbeitsplätze stieg um neun Prozent und auch bei den Standortvorteilen Infrastruktur, Internationalität und Innovationskraft gab es Zuwächse.

Dieses Ergebnis hat Folgen, auch für die Nachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr. Busse, U-, S-, Straßen- und Regionalbahnen in der Stadt sind gut ausgelastet und die Zahl der Fahrgäste steigt kontinuierlich – trotz der S-Bahn-Krise in den letzten Jahren. Berlin verfügt bereits über ein gutes und leistungsstarkes Nahverkehrsangebot, das wir in Zukunft gemeinsam mit dem VBB und seiner Partnerunternehmen weiter verbessern und ausweiten werden.

Wesentliches Instrument dafür ist der Nahverkehrsplan, den wir derzeit für die Jahre 2014 – 2018 fortschreiben. Hier prüfen wir ganz konkret, wie der Nahverkehr in Leistung und Qualität auf die Erfordernisse einer wachsenden, dynamischen Stadt reagieren muss. Ziel ist es, die bezahlbare Mobilität für alle Berlinerinnen und Berliner zu gewährleisten sowie weiterhin einen guten Zugang zur Stadt und zu ihren unterschiedlichen Teilräumen zu ermöglichen. Zudem gilt: Indem wir den ÖPNV als Standortfaktor stärken, sichern wir die Attraktivität von Stadt und Region und sorgen dafür, dass der räumliche, wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt gewahrt bleibt.

Ich freue mich, dass der Verbundbericht das breite Spektrum aller Aktivitäten rund um den ÖPNV in unserer Region aufzeichnet und gleichzeitig detailliert beschreibt, wie gut – oder wie schlecht – einzelne Bereiche abschneiden. Mit dem VBB an unserer Seite werden wir auch in den nächsten Jahren konsequent den Weg einer integrativen Verkehrspolitik verfolgen, die auf moderne, attraktive und umweltgerechte Mobilität setzt.

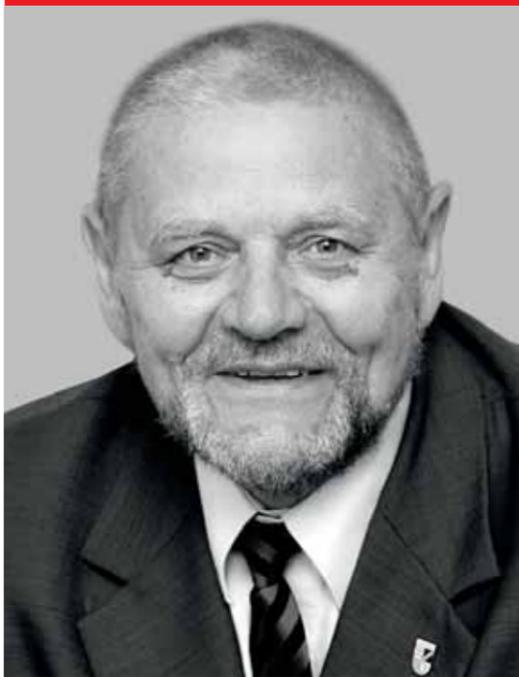
Michael Müller | Senator for Urban Development and the Environment for the State of Berlin

Berlin and the surrounding Brandenburg continue to be attractive. The capital city continues to welcome new Berliners, tourists and congress visitors enjoy coming and returning to our city. That all signs point to strong growth was most recently confirmed by the Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) in its study on the viability of the 30 largest German cities. After ranking amongst the lowest in previous studies, it has now climbed to fifth place behind Frankfurt/Main, Munich, Bonn and Dusseldorf, and now is for the first time amongst the leaders. The number of jobs increased by nine percent and there was also growth in the location advantages infrastructure, internationality and innovativeness.

This result has consequences for the demand on public transportation as well. Busses, subways, rapid transit, trams and regional rail are all well-used in the city and the number of passengers continuously increases – despite the crisis at the S-Bahn in recent years. Berlin already has a good and powerful public transportation service which we wish to continue to improve and expand in the future, together with the VBB and its partner companies.

The primary instrument for this is the Public Transportation Plan, which we are currently updating for the years 2014 – 2018. Here, we are specifically examining how public transportation will have to react in its service and quality to meet the requirements of a growing, dynamic city. The goal is to guarantee affordable mobility for all Berliners as well as to continue to allow good access to the city and its various sub-sections. Beyond that, by strengthening public transportation as a location advantage, we secure the attractiveness of the city and region and assure that the spatial, economic and social coherence of the city remains strong.

I am happy that the Network Report chronicles the wide spectrum of all the activities involving public transportation in our region and at the same time describes how well – or how poorly – specific areas are doing. With the VBB at our sides we will in the coming years continue to pursue our path of an integrated transportation policy that is based on a modern, attractive and environmentally sound mobility.



Manfred Zalenga | 2. stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, Landrat des Landkreises Oder-Spree

Der moderne Mensch muss mobil sein. Arbeitsplatz, Arzt und Supermarkt, Freunde und kulturelle Angebote sind längst nicht mehr um die Ecke, sondern mit mehr oder weniger langen Wegen verbunden. Vor allem im Flächenland Brandenburg sind die Menschen auf funktionierende Verkehrsmittel angewiesen. Traditionell nimmt bei uns das eigene Auto noch eine zentrale Stellung ein, doch dürfen wir darüber nicht die wichtige Bedeutung eines gut organisierten Bus- und Bahnverkehrs aus dem Blick verlieren. Gerade Schülerinnen und Schüler und unsere älteren Brandenburger sind oftmals auf den ÖPNV angewiesen. Wir können nicht überall und zu allen Zeiten Busse fahren lassen, das ist schlichtweg nicht finanzierbar. Aber wir können integrierte Nahverkehrskonzepte entwickeln, die auf die jeweiligen Bedürfnisse der Menschen vor Ort so gut es geht zugeschnitten sind: Zubringerverkehre zu den nächsten Bahnhöfen, regelmäßige Verkehre zwischen kleinen Gemeinden und den Mittel- und Oberzentren, Bedarfsverkehre wie Ruf- und Bürgerbusse. Gemeinsam mit dem VBB sind wir da auf einem guten Weg.

Gleichzeitig müssen auch die bestehenden Schienenstrecken ausgebaut und modernisiert werden. Ein erfreuliches Beispiel ist die seit Dezember 2011 bestehende Streckenverlängerung von Bad Saarow zum Klinikum Bad Saarow. Die Eröffnung des neuen, barrierefreien Bahnhofes ist fast schon Geschichte, aber eine Erfolgsgeschichte. Etwa 200 Ein- und Aussteiger nutzen ihn täglich. Ein weiteres wichtiges Projekt unseres Landkreises ist der Streckenausbau der Linie RB36. Mehrere infrastrukturelle Maßnahmen haben seit 2012 Geschwindigkeitserhöhungen ermöglicht und damit die Gesamtreisezeit um rund 15 Minuten reduziert. Ab Dezember 2014 geht es dort weiter: Es werden neue Anschlussbeziehungen in Königs Wusterhausen hergestellt und weitere Fahrzeitverkürzungen umgesetzt.

Gemeinsam mit dem VBB lassen wir nicht nach im Bemühen, die Verbindungen im ÖPNV attraktiver zu gestalten. Nicht alles ist auf einmal möglich. Maßnahmen und unterschiedliche Bedürfnisse der Kunden müssen gegeneinander abgewogen werden. Neue Fahrverbindungen oder auch Fahrzeitverkürzungen bedürfen im Vorfeld detaillierter infrastruktureller Untersuchungen. Ein komplizierter und zeitaufwendiger Prozess, dem wir uns immer wieder neu stellen. Denn unser Ziel ist es, immer mehr Brandenburgerinnen und Brandenburger vom Öffentlichen Personennahverkehr zu überzeugen.

Manfred Zalenga | Second Deputy Chair of the Supervisory Board of the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, District Administrator of the Oder-Spree District

Modern people have to be mobile. Work, shopping, the doctor's office, friends and cultural offerings are no longer right around the corner, but associated with more or less longer distances. Above all in the plains of Brandenburg, people depend on functioning means of transportation. Traditionally, our cars are of central importance in this regard, but we should not lose sight of the importance of a well-organized bus and rail transportation. Schoolchildren and the elderly are frequently dependent on public transportation. We cannot have busses travelling everywhere and at all times; that simply cannot be financed. But we can develop integrated public transportation concepts that are tailored as well as they can be to the specific needs of those persons affected: shuttles to the nearest train stations, regular transport between smaller communities and the medium-sized and larger centers, request transport such as call busses. Together with VBB we are on the right path.

At the same time we also have to expand and modernize the existing tracks. One bit of good news is the extension of the railway from Bad Saarow to the Bad Saarow Clinic that has existed since December 2011. The opening of the new, barrier-free train station is a success story. About 200 people get on and off each day. Another important project in our district is the expansion of the RB36 line. A number of infrastructural measures have allowed for speed increases since 2012 and therefore reduced total travel time by about 15 minutes. As of December 2014, things will continue to improve there – new connections in Königs Wusterhausen will be made and further reductions of travel time implemented.

Together with VBB we will not slacken our efforts to make the connections in public transportation more attractive. Not everything is possible all at once. Measures and various customer needs have to be balanced out with one another. New connections or even reductions in travel time require detailed investigations of the infrastructure in advance. A complicated and time-consuming process that we are constantly confronted with. After all, our goal is to convince more and more Brandenburgers of the advantages of public transportation.





Potsdam



Paris

Wettbewerb und Vertragsmanagement

Wettbewerb belebt das Geschäft. Das bewahrheitet sich in vielen Branchen. Im Öffentlichen Personennahverkehr war er noch bis vor knapp 15 Jahren eher eine Seltenheit. Inzwischen wurden jedoch 92,5 Prozent des Regionalbahnverkehrs im Verbundgebiet im Wettbewerb vergeben. Mit dem aktuellen Verfahren für die Linien RE6 und RB55 erhöht sich die Quote auf 99 Prozent. Durch die konsequente Vergabe der Verkehrsleistungen haben sich die Qualität und Zuverlässigkeit auf der Schiene deutlich verbessert. Auch das bestehende Verkehrsangebot konnte durch die im Wettbewerb erzielten Preissenkungen nicht nur gehalten, sondern auch kräftig ausgebaut werden. Für die Fahrgäste bedeutet das mehr Verkehr und bessere Leistungen. Die Länder Brandenburg und Berlin setzen deshalb auch weiterhin auf den Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Wettbewerb im Regionalverkehr von Falkenberg bis Kyritz

Das Verkehrsunternehmen, das erfolgreich ein Wettbewerbsverfahren durchlaufen hat, bekommt den Zuschlag für die Betriebsaufnahme auf den ausgedehnten Linien erteilt. Die Länder Brandenburg und Berlin schließen mit dem Gewinner einen Verkehrsvertrag, einen sogenannten Brutto-Anreizvertrag ab. Dabei übernehmen die Länder das Risiko der Einnahmen. Das Verkehrsunternehmen wird an den Mehreinnahmen beteiligt, die sich aus einer höheren Verkehrsnachfrage ergeben (sogenannter Nachfrageanreiz). Fahren also mehr Fahrgäste mit diesem Unternehmen als anfänglich kalkuliert, erhält das Unternehmen einen Bonus, fahren weniger, zahlt es einen Malus. Im Ergebnis kommt dieser Vertragstyp den in der Vergangenheit abgeschlossenen Nettoverträgen sehr nahe. Durch das Anreizsystem besteht für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine hohe Motivation, mehr Fahrgäste zu gewinnen und dauerhaft eine gute Qualität zu erbringen.

Zuschlag erteilt: Netz Nord-Süd

Am 28. Februar 2012 hat der VBB im Auftrag der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Sachsen-Anhalt den Zuschlag für das Netz Nord-Süd an die DB Regio AG, Region Nordost erteilt. Mit einem Gesamtvolumen von jährlich 9,5 Millionen Zugkilometern umfasst das Netz die Linien:

RE3 Stralsund/Schwedt (Oder) – Berlin – Elsterwerda

RE5 Rostock/Stralsund – Berlin – Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg

Der Vertrag hat eine Laufzeit von zwölf Jahren und beginnt im Dezember 2014. Zusätzlich zu den bereits fahrenden modernen Doppelstockwagen werden voraussichtlich auf der Linie RE5 fünf Neubaubtriebzüge von Bombardier Transportation eingesetzt. Auf beiden Linien werden von April bis Oktober fünf statt wie bisher vier Wagen unterwegs sein. Die alten Fahrzeuge aus Zeiten der Reichsbahn werden ersetzt, die übrigen werden modernisiert. Sie erhalten u. a. Videoüberwachung und barrierefreie Bereiche in der Zugmitte.

Competition and Contract Management

Competition stimulates business. That has been proven true in many sectors. Up to some 15 years ago that was more of a rarity in public transportation. In the meantime, however, 92.5 percent of the regional rail traffic in the network area has been awarded to competition. With the current process for lines RE6 and RB55, the rate increases to 99 percent. With the consistent awarding of transportation services, the quality and reliability of rail transportation has improved significantly. And not only could the existing transportation offer be maintained with the price reductions attained through competition, but it could be expanded considerably. For the passengers that translates into more transportation and better services. The states of Brandenburg and Berlin therefore continue to count on competition in rail passenger public transportation.

Competition in regional transportation from Falkenberg to Kyritz

The transportation company that has successfully completed the competitive process is awarded the tender for operating the railway lines. The states of Brandenburg and Berlin conclude a transportation contract, a so-called gross incentive contract, with the winner. The states assume the risk for income in such cases. The transportation company participates in additional income resulting from increased demand for transportation (so-called demand incentive). In other words, if more passengers travel with the company than originally calculated, the company receives a bonus, if fewer travel it pays a penalty. The result of this type of contract is very similar to the net contracts concluded in the past. With the incentives, the railway transportation companies are highly motivated to obtain new passengers and provide good quality on a permanent basis.

Contract awarded: North-south network

On 28 February 2012 the VBB awarded on behalf the states of Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin and Saxony-Anhalt the contract for the north-south network to DB Regio AG, Region Northeast. With a total volume of 9.5 million train-kilometres annually, the network consists of the lines:

RE3 Stralsund/Schwedt (Oder) – Berlin – Elsterwerda

RE5 Rostock/Stralsund – Berlin – Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg

The contract has a term of twelve years and begins in December 2014. In addition to the modern double-deck coaches that already service the line, it is planned that five new locomotives from Bombardier Transportation will be used on line RE5. From April to October, five instead of the previous four coaches will service both lines. The old vehicles from the times of the Reichsbahn will be replaced, the others will be modernized. They will receive, amongst other things, video monitoring and barrier-free access in the middle of the train.

Netz Ostbrandenburg

Den Zuschlag für das Netz Ostbrandenburg für 2014 bis 2024 erhielt im Februar 2013 die Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft mbH (NEB). Der Vertrag ist in zwei Lose mit einer Laufzeit von neun und zehn Jahren aufgeteilt und umfasst eine jährliche Fahrleistung in Höhe von fünf Millionen Zugkilometern auf folgenden Linien:

Los 1:
 RB12 Berlin – Templin
 RB25 Berlin – Werneuchen
 RB26 Berlin – Kostrzyn
 RB54 Berlin – Rheinsberg (Mark)

Los 2:
 RB35 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum
 RB36 Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder)
 RB60 Eberswalde – Frankfurt (Oder)
 RB61 Angermünde – Schwedt (Oder)
 RB63 Eberswalde – Joachimsthal

Netz Nordwestbrandenburg

Mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt Anfang Dezember 2012 hat der VBB die Ausschreibung des Netzes Nordwestbrandenburg mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 2,4 Millionen Zugkilometern pro Jahr auf den Weg gebracht. Es umfasst die Regionalstrecken:

RE6 Berlin-Spandau – Neuruppin – Wittenberge
 RB55 Hennigsdorf (Berlin) – Kremmen

Zwischen Hennigsdorf und Velten ist zu den Hauptverkehrszeiten eine Taktverdichtung vorgesehen, um in Hennigsdorf von jeder S-Bahn einen Anschluss Richtung Velten anbieten zu können. Der Betrieb soll im Juni 2016 aufgenommen werden. Die Vergabeentscheidung soll im Herbst 2013 erfolgen.

East Brandenburg network

The contract for the East Brandenburg network for 2014 to 2024 was awarded in February 2013 to the Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft mbH (NEB). The contract is divided into two lots with terms of nine and ten years and consists of annual transportation services of five million train-kilometres on the following lines:

Lot 1:
 RB12 Berlin – Templin
 RB25 Berlin – Werneuchen
 RB26 Berlin – Kostrzyn
 RB54 Berlin – Rheinsberg (Mark)

Lot 2:
 RB35 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum
 RB36 Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder)
 RB60 Eberswalde – Frankfurt (Oder)
 RB61 Angermünde – Schwedt (Oder)
 RB63 Eberswalde – Joachimsthal

Northwest Brandenburg network

With the publication in the EU Gazette at the beginning of December 2012, the VBB initiated the tendering of the Northwest Brandenburg network with a total volume of 2.4 million train-kilometres per year. It consists of the regional lines:

RE6 Berlin-Spandau – Neuruppin – Wittenberge
 RB55 Hennigsdorf (Berlin) – Kremmen

It is intended to increase the intervals of trains between Hennigsdorf and Velten during rush hour so as to be able to offer a connection in the direction of Velten with every S-Bahn train in Hennigsdorf. Operations are intended to begin in June of 2016. The contract is to be awarded in the autumn of 2013.

Netz Prignitz

Für die Linien RB73 Neustadt (Dosse) – Pritzwalk und RB74 Pritzwalk – Meyenburg wurde am 6. Juni 2012 das Verhandlungsverfahren im europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Der Vertrag mit Betriebsbeginn Dezember 2012 hat eine Laufzeit von zwei Jahren und ein jährliches Volumen von 0,2 Millionen Zugkilometern. Den Zuschlag erhielt die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP). Zwischen Kyritz und Neustadt fahren nun wochentags im Stundentakt und an Wochenenden alle zwei Stunden Züge. Zwischen Kyritz und Pritzwalk werden Einzelfahrten angeboten. Wochentags gibt es auf der Linie RB74 zehn Zugfahrten, die an Schultagen bis Pritzwalk West verlängert werden. Durch die Anbindung dieses Haltepunktes haben viele Schüler einen umsteigefreien Schulweg. Eingesetzt werden Dieseltriebwagen der Baureihe 504 (LVT/S) und Doppelstocktriebwagen der Baureihe 670.

Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2

Das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz 2 umfasst im Gebiet des VBB die Fahrten der Linie RB51S Falkenberg (Elster) – Dessau und einzelne Fahrten zwischen Jüterbog und Lutherstadt Wittenberg sowie Jüterbog und Falkenberg (Elster). Die Vergabe erfolgt federführend im Land Sachsen-Anhalt durch die NASA Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH. Die Angebotsfrist für das Vergabeverfahren endete am 27. November 2012. Der Betrieb soll im Dezember 2015 aufgenommen werden.

Ausgeschrieben: Teilnetz Ring

Am 23. Juli 2012 hat der VBB im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg den Teilnahmewettbewerb für das erste Teilnetz der Berliner S-Bahn im europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Dieses Teilnetz Ring umfasst 9,4 Millionen Zugkilometer pro Jahr auf den Linien:

S41 Südkreuz – Südkreuz (im Uhrzeigersinn)
 S42 Südkreuz – Südkreuz (gegen Uhrzeigersinn)
 S46 Berlin Hbf – Westend – Königs Wusterhausen
 S47 Spindlersfeld – Südkreuz
 S8 Hohen Neuendorf – Königs Wusterhausen

Prignitz network

On 6 June 2012 the negotiations for the lines RB73 Neustadt (Dosse) – Pritzwalk and RB74 Pritzwalk – Meyenburg were published in the European Gazette. The contract with the commencement of operations in December 2012, has a term of two years and an annual volume of 0.2 million train-kilometres. The Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) was awarded the contract. Now trains run hourly between Kyritz and Neustadt during the week and every two hours on weekends. Individual trips will be offered between Kyritz and Pritzwalk. There will be 10 trains on line RB74 on weekdays that will be extended to Pritzwalk West on schooldays. With this connection, many schoolchildren will then be able to travel to school without a transfer. Series 504 (LVT/S) diesel multiple units and Series 670 double-deck multiple units will be used.

Mitteldeutsche S-Bahn network 2

The Mitteldeutsche S-Bahn network 2 in the VBB area consists of line RB51S Falkenberg (Elster) – Dessau and individual trains between Jüterbog and Lutherstadt Wittenberg as well as Jüterbog and Falkenberg (Elster). The State of Saxony-Anhalt, represented by the NASA Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, was responsible for concluding the contract. The deadline for submitting bids was 27 November 2012. Operations are planned to commence in December 2015.

Tenders invited: Ring sub-network

On 23 July 2012 the VBB, on behalf of the states of Berlin and Brandenburg, announced the competition for the first sub-network of the Berlin S-Bahn in the European Gazette. This sub-network consists of 9.4 million train-kilometres per year on the lines:

S41 Südkreuz – Südkreuz (clockwise)
 S42 Südkreuz – Südkreuz (counter-clockwise)
 S46 Berlin Hbf – Westend – Königs Wusterhausen
 S47 Spindlersfeld – Südkreuz
 S8 Hohen Neuendorf – Königs Wusterhausen

Vorgesehen war zunächst ein Vertrag von bis zu 33 Jahren Laufzeit. Nach den ersten 15 Jahren Laufzeit eines üblichen Verkehrsvertrages sollte der Betreiber die Fahrzeuge für weitere 15 Jahre zusätzlich einer Option von drei Jahren vorhalten und dem nachfolgenden Verkehrsunternehmen als Dienstleister zur Verfügung stellen. Diese Vertragsdauer wurde vom Berliner Kammergericht als kritisch betrachtet. Um einem jahrelangen Prozess vor dem europäischen Gerichtshof zu vermeiden, wurden die Vertragsunterlagen überarbeitet und am 11. April 2013 neu ausgeschrieben, diesmal mit einer Laufzeit von 15 Jahren.

Ähnlich wie im Regionalbahnverkehr wird der Wettbewerb bei der Berliner S-Bahn dazu führen, dass höhere Qualitätsanforderungen vertraglich vereinbart werden. Die bisherigen Mitarbeiter der S-Bahn Berlin GmbH sind durch die Regelung eines Betriebsübergangs geschützt, für neu einzustellendes Personal wurde ein tariflicher Mindestlohn festgeschrieben.

Unterwegs mit Bus, Tram und Fähre

Die Landkreise und kreisfreien Städte im Land Brandenburg sind für die Gewährleistung von Mobilität zuständig. Die Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln Ziele zu erreichen, ist ein wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge für Bewohner und Gäste in den Regionen. Die Kommunen beauftragen Unternehmen damit, den öffentlichen Nahverkehr mit Bussen, Straßenbahnen und gegebenenfalls mit Fähren durchzuführen. Das Land Brandenburg finanziert die landesbedeutsame Linie 618 zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Wünsdorf-Waldstadt. Mit Vergabe und Controlling dieser Leistung wurde der VBB beauftragt.

It was initially planned to have a contract with a term of 33 years. After the first 15 years with a standard transportation contract, the operator was supposed to keep the vehicles for an additional 15 years with an option for another three years and be available to the succeeding transportation company as a service provider. The term of the contract was criticized by the Berlin Court of Justice. To avoid long-lasting litigation with the European Court of Justice, the contracts were revised and tendered once again on 11 April 2013, this time with a term of 15 years.

Similar to the regional rail, the competition for the Berlin S-Bahn will result in a higher quality requirements being arranged in the contracts. The employees of the S-Bahn Berlin GmbH will be protected by the regulations of a corporate transition; for new hires a minimum wage has been stipulated.

Underway with the bus, tram and ferry

The districts and municipalities not associated with a district in the State of Brandenburg are responsible for guaranteeing mobility. The possibility of reaching destinations with public transportation is an important component of public services for citizens and visitors to the region. The communities charge companies with providing public transportation with busses, trams and, if necessary, ferries. The State of Brandenburg finances the important line 618 between the Potsdam main station and Wünsdorf-Waldstadt. VBB was charged with the awarding and controlling of this service.

Leitfaden hilft bei Vergabe

Die Aufgabenträger des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs, also der U-Bahnen, Trams, Busse und Fähren, haben nach der EU-Verordnung 1370/2007 die Wahl: Entweder sie vergeben die Verkehrsleistung direkt an ein eigenes Unternehmen oder sie schreiben aus. Ein Beispiel für die Direktvergabe ist die Beauftragung der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) durch die Stadt Berlin. Für die Kreise und Kommunen hat der VBB einen Leitfaden für Vergabeverfahren als Hilfestellung entwickelt. Darin sind die wichtigsten Kriterien aufgeführt, die bei der Erstellung der Vertragsunterlagen berücksichtigt werden müssen, um eine Integration des Verkehrsunternehmens in den Verkehrsverbund sicherzustellen.

In Berlin plant und prüft das CNB

Das Center Nahverkehr Berlin (CNB), das vom VBB sowie der KCW GmbH und traffic-Kontor GmbH gebildet wird, übernahm auch 2012 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 liegt ebenfalls in der Hand des CNB.

Guidelines help with the awarding contracts

The client bodies of the other means of public transportation, i.e. underground, trams, busses and ferries have a choice according to the EU Regulation 1370/2007: either they award the transportation service directly to an own company or they tender the service. One example of the direct awarding is the contracting of the Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) by the City of Berlin. The VBB has developed a set of guidelines for the contracting procedures as an aid for the districts and communes. This lists the important criteria that must be taken into consideration in writing the contracting documents so as to assure the integration of the transportation company in the transportation network.

In Berlin the CNB plans and reviews

Again in 2012, the Center Nahverkehr Berlin (CNB), which was established by the VBB and the KCW GmbH and traffic-Kontor GmbH, assumed the strategic service planning and the timetable synchronization of the S-Bahn, underground, tram and busses, the service and financial controlling and the contract management with the BVG. The quality controlling is also in the hands of the CNB.



Potsdam



Moskau



Belfast



Pécs

Zufriedenheit im Mittelpunkt des Qualitätsmanagements

Ein großer Teil der rund sechs Millionen Menschen in Berlin und Brandenburg ist mehr oder weniger regelmäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs: zur Arbeit, zu Verwandten und Freunden, zum Einkaufsbummel, zum Arzt, ins Theater oder ins Grüne. Sie verlangen zu Recht, pünktlich, zuverlässig und sicher mit Bahnen oder Bussen ans Ziel gebracht zu werden. Um dies zu gewährleisten, werden in den Verkehrsverträgen zwischen den Ländern und Kommunen als Auftraggebern und den Verkehrsunternehmen im Verbund Qualitätsvorgaben vereinbart und festgeschrieben. Die erbrachten Verkehrsleistungen durchlaufen im Anschluss ein feinmaschiges Netz im Controllingverfahren. Ein wesentlicher Bestandteil in der Bewertung ist unter anderem die Zufriedenheit der Kunden, die regelmäßig erhoben wird.

Zug um Zug im Regionalverkehr

Das Jahr 2012 stand im Schatten umfangreicher Baumaßnahmen, Schwierigkeiten beim Einsatz neuer Fahrzeuge sowie der abgesagten Eröffnung des neuen Flughafens BER. Dass die Kunden trotzdem zufriedener sind, ist dem insgesamt guten Management von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund zu verdanken. Die Kunden bleiben dem Nahverkehr auch in schwierigen Zeiten treu.

Vertragspartner und Verkehrsleistung

Im Jahr 2012 wurden insgesamt 38,7 Millionen Zugkilometer bestellt. Anreizsysteme zu Vertrieb, Fahrgastnachfrage und Kundenzufriedenheit sowie das kontinuierliche Monitoring und das Engagement der Unternehmen sichern eine hohe Qualität der Verkehrsdienstleistung. Verkehrsverträge enthalten umfangreiche Qualitätsstandards, welche regelmäßig überprüft werden. Seit Dezember 2012 werden sämtliche Verkehrsverträge im Eisenbahnregionalverkehr als Bruttoanreizverträge geführt. Damit tragen die Länder nun das volle Einnahmenrisiko.

Neue Verträge, neue Zuordnungen

Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das bestehende Vertragsgefüge bezüglich der Linienzuordnung zu den Verkehrsverträgen und der Art der Vertragsgestaltung umgestellt. Der „Große Verkehrsvertrag“ mit der DB Regio AG und der Vertrag mit der Prignitzer Eisenbahn (PEG) endeten. In der Prignitz wurden die Leistungen an die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) im Wettbewerb vergeben. Die PEG schied als Anbieter von SPNV-Leistungen aus, da auch die Leistungen der PEG auf der RB12 an die DB Regio AG vergeben wurden.

Zweite Stufe der Stadtbahnverträge

Nachdem im Dezember 2011 die Regionalbahnlinien, die vorher im „Großen Verkehrsvertrag“ enthalten waren, in die Stadtbahnverträge übergangen, wurden ab Dezember 2012 die Leistungen auf den Linien RE1, RE7 und RE11 nun über den Verkehrsvertrag Stadtbahn 1 von der DB Regio AG erbracht (DB Regio AG, Vertrag 4). Die Leistungen auf den Linien RE2 und RE4 sind seit dem Fahrplanwechsel Teil des Verkehrsvertrages Stadtbahn 2 mit der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG). Nach wie vor sind es vier Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen im Regionalverkehr erbringen.

Satisfaction the Focus of Quality Management

A major portion of the approximately six million persons in Berlin and Brandenburg is more or less regularly underway with public transportation: to work, to relatives and friends, shopping, to the doctor, in the theatre or to the countryside. They demand the right to be brought to their destination punctually, reliably and safely with trains or busses. To guarantee this, quality requirements are stipulated and agreed upon in the transportation contracts between the states and communities as the contracting parties and the transportation companies in the network. The transportation services provided are then subjected to a tight mesh with the controlling process. An essential component in the evaluation is, amongst other things, the satisfaction of the customers, which is determined on a regular basis.

Train for train in regional traffic

The year 2012 was overshadowed by extensive construction measures, difficulties in the use of new vehicles and the cancellation of the opening of the new airport BER. That the customers are nevertheless satisfied is in general thanks to the good management of the transportation companies and the Verkehrsverbund. The customers remain loyal to public transportation even in difficult times.

Contract partners and transportation service

A total of 38.7 million train-kilometres were ordered in the year 2012. Incentive systems for the sale, passenger demand and customer satisfaction as well as the continuous monitoring and the engagement of the companies assured a high quality of the transportation services. Transportation contracts contain extensive quality standards which are reviewed on a regular basis. Since December 2012 all contracts in the regional rail transportation have been concluded as gross incentive contracts. With these, the states now bear the entire income risk.

New contracts, new categories

Since the timetable change on 9 December 2012, the existing contract system regarding the classification of lines and the type of contracting have been converted. The "major transportation contract" with the DB Regio AG and the contract with the Prignitzer Eisenbahn (PEG) came to term. In the Prignitz, the services were awarded to the Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) in a competition. The PEG withdrew as a provider of rail public transportation services, because the PEG services on RB12 were awarded to the DB Regio AG.

Second stage of the city rail contracts

After the regional lines, which were previously contained in the "major transportation contract", were converted to the city rail contracts in December 2011, as of December 2012 the services on lines RE1, RE7 and RE11 are now being provided through the Transportation Contact Stadtbahn 1 by the DB Regio AG (DB Regio AG, Contract 4). The services on lines RE2 and RE4 have become a part of the Transportation Contract Stadtbahn 2 with the Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG). There remain four railway companies that provide services in regional transportation.

Betreiber 2012 nach Verkehrsverträgen | 2012 operators according to transportation contracts

Betreiber / Netz/Vertrag / Linien Operator / Network / Contract / Lines	Leistung gesamt* Total service	Berlin*	Brandenburg*
DB Regio AG, Regio Nordost Vertrag 1** (bis 08.12.2012), Vertrag 8 (ab 09.12.2012) RB13 (ST), RB30, RB31, RB45, RB51(ST), RB54, RB55, RB66, RB91, RB93 bis 08.12.2012: RE1, RE2, RE4, RE7, RE11, RB12 (anteilig) ab 09.12.2012: RE3, RE5, RE6, RE11 (SN), RE15, RE18	23,61	3,93	19,68
DB Regio AG, Regio Nordost Netz Cottbus-Leipzig / Vertrag 3 RE10, RB43	1,01	0,00	1,01
DB Regio AG, Regio Nordost Netz Stadtbahn 1 / Vertrag 4 RB10, RB13, RB14, RB20, RB21, RB22, RB23, RE9*** ab 09.12.2012: RE1, RE7, RE11	5,81	1,31	4,50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) Netz Ost / Vertrag 1 RB25, RB36, RB60, RB63	3,28	0,64	2,64
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) Netz Spree-Neiße / Vertrag 3 RB46, OE65	0,65	0,00	0,65
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) Netz Stadtbahn 2 / Vertrag 4 RB33, RB35; RB51 ab 09.12.2012: RE2, RE4	1,63	0,10	1,53
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH (PEG) bis 08.12.2012: PE73, PE74, RB12 (anteilig)	0,97	0,12	0,85
NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB) Vertrag 1 RB27	0,74	0,18	0,56
NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB) Vertrag 2 RB26	0,98	0,12	0,86
Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) Netz Prignitz seit 09.12.2012: RB73, RB74	0,01	0,00	0,01
Betriebsleistung Regionalverkehr Operational service in regional transportation	38,69	6,40	32,29

* Basis: Soll-Leistung Fortschreibung Anlage V Verkehrsvertrag; vorläufiger Wert, Angaben in Mio. Zugkm | Basis: Target performance – Update Appendix V Transportation Contract; preliminary value, in million train-kilometres

** inklusive Schienenersatzverkehr | Including rail replacement transportation

*** RE9 wegen Nichtinbetriebnahme BER kein Betrieb | RE9 not in operation due to failure to open BER

Herausforderungen 2012

Ein Jahr lang war die wichtige Verbindung zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Charlottenburg wegen Bauarbeiten komplett gesperrt. Dies führte zu umfangreichen Umleitungen der Züge der Linien RE1 und RE7. Alternativ nutzten die meisten Kunden zwischen

Challenges 2012

The important connection between Berlin-Wannsee and Berlin-Charlottenburg was completely closed for one year due to construction work. This resulted in extensive detours of trains on lines RE1 and RE7. Alternatively, most customers between Potsdam

Potsdam und Berlin in der Zeit die S-Bahnlinie S7. Seit Juni 2012 kommt es im Zuge des Streckenausbaus Berlin – Rostock zudem zu umfangreichen Sperrungen und Ersatzmaßnahmen auf der Nordbahn, die voraussichtlich noch bis zum Juni 2013 andauern werden. Die Geduld der Fahrgäste wurde auch durch Schwierigkeiten an den Fahrzeugen auf die Probe gestellt. So fuhrten wegen technischer Probleme mit den Fahrzeugen der Baureihe 646 (GTW) und daraus resultierenden Zugausfällen im Februar 2012 auf den Linien RB33 und RB51 der ODEG zeitweise Regioshuttle (RS1) als Ersatzfahrzeuge, die weniger Platz für Fahrgäste boten. Zwischen Treuenbrietzen und Jüterbog fuhrten Busse.

Talent-2-Fahrzeuge

Probleme bei der Zulassung und Auslieferung der neuen Regionaltriebwagen des Typs Talent-2 (Baureihe 442) im Netz Stadtbahn DB (Vertrag DB 4) sorgten dafür, dass erst ab Juni die neuen Fahrzeuge schrittweise auf den Regionalbahn-Linien rund um Potsdam (RB13, RB20, RB22, RB23 und RB21) eingesetzt werden konnten. Ab 9. Dezember 2012 folgte die Linie RE7. Zu Beginn des II. Quartals 2013 verkehren nun die Talent-2-Fahrzeuge auch auf der Linie RB10 und auf der RB14 zwischen Berlin Schönefeld Flughafen und Nauen. Auf den Linien RE10 und RB43 im Netz Cottbus – Leipzig sind die neuen Fahrzeuge seit Mitte Januar 2013 unterwegs. Entsprechend heutiger Zulassungsbedingungen und aufgrund der technischen Konzeption der Talent-2 Fahrzeuge benötigen die Fahrgäste jedoch länger für den Ein- und Ausstieg, da bei Türöffnung erst ein Zwischentritt ausgefahren wird. Dadurch kam es nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 zu erheblichen Betriebsproblemen, die durch Fahrplanänderungen inzwischen teilweise behoben sind.

KISS kam später

Auch die Betriebsaufnahme im Netz Stadtbahn 2 der ODEG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 war von Fahrzeugproblemen belastet. Aufgrund von Verzögerungen bei der Fahrzeugzulassung der KISS-Züge (Baureihe 445) musste die ODEG ersatzweise andere Fahrzeuge einsetzen. Auf der Linie RE2 verkehrten von der DB Regio AG angemietete Fahrzeuge. Die Fahrgäste der Linie RE4 mussten zunächst

and Berlin used S-Bahn line S7 for that period. Since June of 2012, in the framework of expanding the Berlin – Rostock line, there have also been numerous closures and replacement measures on the northern rail, which will probably be concluded by June of 2013. The passengers' patience has also been put to the test by the difficulties with the vehicles. For instance, there were technical difficulties with the vehicles of the Series 646 (GTW) and the resultant lack of trains in February 2012 on ODEG lines RB33 and RB51 partially Regioshuttle (RS1) as substitute vehicles that offered less room. Buses travelled between Treuenbrietzen and Jüterbog.

Talent-2 vehicles

Problems with the approval and delivery of the new Talent-2 regional multiple units (Series 442) in the Stadtbahn DB network (Contract DB 4) resulted in the new vehicles only being able to be phased in on the regional lines around Potsdam (RB13, RB20, RB22, RB23 and RB21) as of June. As of 9 December 2012, RE7 followed. At the beginning of the second quarter of 2013, the Talent-2 vehicles began operations on RB10 and on RB14 between Berlin Schönefeld Airport and Nauen. The new vehicles have been in service on lines RE10 and RB43 in the Cottbus – Leipzig network since mid-January 2013. In accordance with the new licensing conditions and as a result of the technical design of the Talent-2 vehicles passengers do, however, need longer for entering and exiting due to the fact that a step must be extended before the doors open. Consequently, there were considerable operational difficulties following the timetable change in December 2012. In the meantime some of these difficulties could be eliminated by modifying the timetables.

KISS came later

The initiation of operations in the ODEG Stadtbahn 2 network was also burdened with problems with the timetable change in December 2012. As a result of delays in the approval of KISS trains (Series 445), ODEG had to use other vehicles. Line RE2 was serviced by the DB Regio AG with rented vehicles. The RE4 passengers had to accept a colorful mixture of sometimes older vehicles. When the first four KISS ve-

mit einer bunten Mischung teils älterer Fahrzeuge vorlieb nehmen. Nachdem am 21. Dezember 2012 die ersten vier KISS-Fahrzeuge eine Zulassung erhalten hatten, wurden sie ab 8. Januar 2013 auf der Linie RE4 eingesetzt. Seit 10. März 2013 sind sie teilweise auch auf der Linie RE2 unterwegs. Auch Ende Mai 2013 sind noch immer nicht alle bestellten KISS-Doppelstockzüge ausgeliefert.

Höhere Zuverlässigkeit

Im Vergleich zum Vorjahr (3,04 Prozent) wurden 2012 weniger Zugausfälle registriert. Insgesamt fielen nur 1,69 Prozent der Verkehrsleistung aus. Die Zuverlässigkeitsquote beträgt 98,31 Prozent, wobei alle Zugausfälle vermindert um die Ersatzleistung ohne Unterscheidung der Verursacher berücksichtigt werden. Wesentlich: Es gab keine großen Streiks im Öffentlichen Personennahverkehr. Für gut 80 Prozent der Ausfälle waren die umfangreichen Bauarbeiten verantwortlich. Etwa 15 Prozent der ausgefallenen Kilometer verantwortete das jeweilige Verkehrsunternehmen. Weitere Gründe für Ausfälle waren Störungen an der Infrastruktur wie defekte Weichen und Oberleitungen, aber auch externe Probleme.

Zugausfälle im Regionalverkehr 2012* | Trains cancelled in regional transportation 2012

Unternehmen / Vertrag Company / Contract	Leistung* Service	Ausfälle gesamt** Total cancellations	Ausfall Verursacher Unternehmen** Company causing cancellation
DB Regio AG / 1/8	23,61	1,47	0,22***
DB Regio AG / 3	1,01	0,80	0,11***
DB Regio AG / 4	5,81	1,25	0,55***
ODEG / 1	3,28	4,04	0,03
ODEG / 3	0,65	0,19	0,01
ODEG / 4	1,63	3,37	0,94
PEG	0,97	0,34	0,34
NEB / 1	0,74	0,39	0,02
NEB / 2	0,98	2,90	0,20
EGP	0,01	0,83	0,83
Gesamt Total	38,69	1,69	0,27

* Basis: Fortschreibung Anlage V zum Verkehrsvertrag; Angaben in Mio. Zugkm | Basis: Target performance – Update Appendix V Transportation Contract; in million train-kilometres

** vorläufige Werte, Angaben in Prozent der Leistung | Preliminary value, in per cent of service

*** Inklusive Verursacher Dritte | Including third party causes

hicles were approved on 21 December 2012, they went into service on 8 January 2013 on line RE4. They have also been underway in part on line RE2. As of the end of May 2013, all of the KISS double-deck coaches had still not been delivered.

High reliability

This year only 1.69 per cent of the transportation services were cancelled – compared to 3.04 per cent in last year. The reliability rate was 98.31 per cent. It is important to note that there were no major strikes in public transportation. The extensive construction work was responsible for about 80 per cent of the cancellations. The individual transportation companies were responsible for about 15 per cent of the cancelled kilometres. Other reasons for cancellations were disruptions in the infrastructure such as defective switches and overhead lines and other external reasons.

Pünktlichkeit genauer betrachtet

Der VBB erhält von den Eisenbahnverkehrsunternehmen regelmäßig Daten zur Pünktlichkeit der einzelnen Fahrten. Insgesamt liegen im VBB-Gebiet 63 Messpunkte, die Abfahrt und Ankunft registrieren. Aus Vergleichsgründen werden nachfolgend Verspätungen bei der Ankunft ab fünf Minuten dargestellt und ausgewertet. Den Verkehrsverträgen liegen allerdings teilweise strengere Vorschriften zugrunde. Im Internet auf VBB.de wird die Pünktlichkeit des Regionalverkehrs monatlich veröffentlicht.

A closer look at punctuality

VBB regularly receives data on the punctuality of trains from the rail transportation companies. There are a total of 63 measuring points in the VBB area where arrivals and departures are registered. For comparative purposes, delays of more than five minutes in arrival times are presented and evaluated below. The transportation contracts are, however, in part subject to more rigid conditions. The punctuality of regional transportation is published monthly in the Internet at VBB.de.

Pünktlichkeit im Regionalverkehr | Punctuality in regional transportation

Pünktlichkeit nach Vertrag Punctuality according to contract	2011 in %	2012* in %
DB Regio AG / 1/8	86,07	84,62
DB Regio AG / 3	82,18	82,47
DB Regio AG / 4 (ab 11.12.2011)	86,11	86,73
ODEG / 1	96,08	93,72
ODEG / 2 (bis 10.12.2011)	96,20	–
ODEG / 3	96,98	96,72
ODEG / 4 (ab 11.12.2011)	91,14	91,91
PEG (bis 08.12.2012)	95,30	97,66
NEB / 1	97,89	97,01
NEB / 2	98,17	98,87
OLA (bis 10.12.2011)	97,92	–
EGP (ab 09.12.2012)	–	96,42
Mittelwert Average	89,31	87,92

* vorläufige Werte | Preliminary value

Anmerkung: Leistungen aus den Verträgen mit der OLA und ODEG (OE35) sind seit 11.12.2011 im Netz Stadtbahn der ODEG enthalten (Vertrag ODEG 4). Die Leistungen der PEG auf den Linien RB73 und RB74 sind seit 9.12.2012 in dem Vertrag mit der EGP enthalten. Anteilige Leistungen der PEG an der RB12 sind seit 9.12.2012 Gegenstand des Vertrages DB Regio AG 8. Note: Services from the contracts with OLA and ODEG (OE35) have been contained in the ODEG Stadtbahn network (Contract ODEG 4) since 11 December 2011. The services of the PEG on lines RB73 and RB74 have been contained in the contract with the EGP since 9 December 2012. Proportional services of the PEG on RB12 have been the subject of the Contract DB Regio AG 8 since 9 December 2012.

Insgesamt mehr Verspätungen

Von 89,31 auf 87,92 Prozent hat sich der Pünktlichkeitsgrad der Züge im Verbundgebiet verringert. Die Gründe hierfür sind bekannt: stark befahrene Strecken, wo Verspätungen schnell von einem Zug auf andere Züge übertragen werden, aber auch infrastrukturell bedingte Engpässe sowie die umfassenden Baumaßnahmen. Zunehmend sorgen Kabeldiebstähle für Verspätungen.

Overall more delays

The degree of punctuality of trains in the network decreased from 89.31 to 87.92 per cent. The reasons for this are known – highly travelled lines where delays are quickly transferred from one train to another, but also infrastructure-related bottlenecks and extensive construction. Cable thefts are increasingly a cause of delays.

Pünktlichkeit auf den Linien

Bei den Zügen der Linie RE2 zwischen Wismar und Cottbus entstanden Verspätungen vielfach im Knotenpunkt Spandau durch Konflikte in der Zugfolge mit dem Fern- und Regionalverkehr. Die Eingleisigkeit im Abschnitt Lübbenau – Cottbus überträgt oft Verspätungen auf die Gegenzüge der Linie RE2. Im Vergleich zum Jahr 2011 fuhren die Züge der Linie RE3 zwischen Stralsund und Elsterwerda etwas pünktlicher. Aufgrund von Bauarbeiten auf der Dresdner Bahn, Geschwindigkeitseinschränkungen im Nord-Süd-Tunnel sowie kurzfristigen Einschränkungen im Bahnsteigbereich im Bahnhof Zossen nahmen die Verspätungen in der zweiten Jahreshälfte jedoch wieder zu. Negativ auf die Pünktlichkeit auch anderer Linien wirkte sich seit Sommer 2012 die kurzfristige Streckensperrung wegen Gleisschäden auf der Verbindung Bitterfeld – Halle (Saale) aus. Auch die Linien im Netz Ost der ODEG hatten Probleme, unter anderem durch eine beschädigte Brücke auf der Strecke Bernau – Eberswalde, die wiederum auch die Pünktlichkeit der RE3 beeinträchtigte.

Sauber und ohne Schäden

Die Kunden möchten mit gepflegten Fahrzeugen unterwegs sein. Deshalb werden die Züge nach einem einheitlichen Verfahren und anhand von Kriterien durch unabhängige Qualitätstester regelmäßig überprüft. Im Jahr 2012 wurden 844 Züge unter die Lupe genommen – die Mehrheit der Züge entsprach den Anforderungen an Sauberkeit und Schadensfreiheit. Problematisch bleiben mutwillige Verschmutzungen und Zerstörungen, die nicht nur im Nahverkehr, sondern im gesamten öffentlichen Raum auftreten.

Punctuality of the lines

With the trains on line RE2 between Wismar and Cottbus there were many delays at the Spandau node as a result of conflicts with the succession of other trains. The single-track section Lübbenau – Cottbus frequently caused delays in opposite trains on line RE2. Compared with 2011, the trains on line RE3 between Stralsund and Elsterwerda were somewhat more punctual. As a result of construction work on the Dresden line, speed limits in the north-south tunnel and short-term restrictions in the platform area of the Zossen train station, delays did again increase in the second half of the year. The unplanned closure due to damages to the tracks on the Bitterfeld – Halle (Saale) line has also had a negative impact on the punctuality of other lines since the summer of 2012. The ODEG Network East lines also had problems, amongst others from the damage to a bridge on the Bernau – Eberswalde line, which in turn impacted on the punctuality of RE3.

Clean and free of damage

Customers would like to travel in well-groomed vehicles. For that reason, the trains are regularly inspected by quality inspectors using a uniform procedure and on the basis of criteria. In 2012, 844 trains were examined – the majority of the trains passed muster for cleanliness and lack of damage. Malicious dirtying and destruction remain problems not only for public transportation, but throughout the entire public domain.

Sauberkeit Unternehmen / Vertrag Cleanliness Company / Contract	2011	2012
DB Regio AG / 1	86	86
DB Regio AG / 3	88	90
DB Regio AG / 4	–	84
ODEG / 1	96	95
ODEG / 3	91	91
ODEG / 4	–	88
PEG	90	92
NEB / 1	83	83
NEB / 2	79	80
Gesamt VBB Total VBB	87	88

Basis: 863 (2011); 844 (2012) Züge; Angaben in Prozent, Soll 100 % | Basis: 863 (2011); 844 (2012) trains; data in per cent, target 100%

Kunden gaben Bestnoten

Die Sicht der Kunden auf die Qualität im Regionalverkehr fiel 2012 trotz des Sorgenkinds Pünktlichkeit erfreulich positiv aus. Solch gute Noten wie 2012 vergaben die Kunden noch nie. Seit 2005 werden im Auftrag des VBB von einem unabhängigen Dienstleister Zufriedenheitsbefragungen im Regionalverkehr bei ca. 3.700 Kunden durchgeführt. Es wird eine Sechskerskala wie bei Schulnoten verwendet. Bester Leistungsanbieter aus Kundensicht wurde die NEB Betriebsgesellschaft mit der Heidekrautbahn (Vertrag 1), dicht gefolgt von der ODEG GmbH auf dem Netz Spree-Neiße (Vertrag 3), dem Vorjahressieger. Einen prima Start mit den Regionalbahnlinien bescheinigten die Kunden der DB Regio AG und der ODEG auf den Netzen der Stadtbahn.

Kundenzufriedenheit Regionalverkehr (Unternehmen / Vertrag) Customer satisfaction in regional transportation (Company / Contract)	2011	2012
DB Regio AG / 1	2,00	1,87
DB Regio AG / 3	2,01	2,05
DB Regio AG / 4	–	1,56
ODEG / 1	1,53	1,64
ODEG / 3	1,37	1,43
ODEG / 4	–	1,45
PEG	1,52	1,49
NEB / 1	1,32	1,39
NEB / 2	1,58	1,43
Gesamt Total	1,91	1,77

Basis: ca. 3.700 Befragte, gewichtete Bewertungsskala 1–6 (1 = sehr zufrieden) | Basis: ca. 3.700 persons, ranking 1–6 (1 = very satisfied)

Schadensfreiheit Unternehmen / Vertrag Lack of damage Company / Contract	2011	2012
DB Regio AG / 1	92	93
DB Regio AG / 3	93	95
DB Regio AG / 4	–	88
ODEG / 1	99	99
ODEG / 3	93	93
ODEG / 4	–	95
PEG	95	94
NEB / 1	84	84
NEB / 2	84	84
Gesamt VBB Total VBB	92	93

Customers give best grades

The opinion of customers regarding quality in regional transportation was quite positive in 2012 despite the difficulties with punctuality. Customers have never given grades as high as those of 2012. Customer satisfaction surveys in regional transportation have been being conducted by an independent service provider on behalf of VBB with ca. 3,700 costumers since 2005. Ranking is performed on a scale of one-to-six. The best service provider from the customer perspective was the NEB Betriebsgesellschaft with the Heidekrautbahn (Contract 1), followed closely by the ODEG GmbH on the Spree-Neiße network (Contract 3), last year's winner. Customers felt that DB Regio AG with the regional lines and ODEG on the Stadtbahn networks had gotten off to great starts.

Kundenzufriedenheit Regionalverkehr (Züge) Customer satisfaction regional transportation (trains)	2011	2012
Pünktlichkeit der Züge Punctuality of trains	2,59	2,24
Sauberkeit der Züge Cleanliness of trains	1,95	1,88
Ausstattung der Züge Furnishings of trains	1,62	1,59
Schadensfreiheit der Züge Lack of damage to trains	1,80	1,70
Sicherheit vor Kriminalität / Belästigung / Bedrohung im Zug Safety from crime / annoyance / threats in trains	1,81	1,66
Sitzplatzangebot im Zug Seating availability in trains	2,04	1,96
Information im Regelfall im Zug Information in normal cases in trains	1,60	1,59
Information zu Unregelmäßigkeiten im Zug Information about disruptions in trains	2,43	2,15
Freundlichkeit u. Kompetenz des Zugpersonals Friendliness / Competence of train personnel	1,71	1,60
Fahrkartenerwerbsmöglichkeit Possibility to obtain tickets	1,71	1,65
Mittelwert Züge Average value for trains	1,91	1,77

Basis: ca. 3.700 Befragte, gewichtete Bewertungsskala 1–6 (1 = sehr zufrieden) | Basis: ca. 3.700 persons, weighted ranking 1–6 (1 = very satisfied)

Kundenzufriedenheit Regionalverkehr (Bahnhöfe) Customer satisfaction regional transportation (train stations)	2011	2012
Sauberkeit der Bahnhöfe Cleanliness of train stations	2,22	2,07
Schadensfreiheit der Bahnhöfe Lack of damage in train stations	2,10	1,92
Sicherheit im Bahnhof Security in train stations	2,33	2,09
Ausstattung der Bahnhöfe Furnishings of stations	2,20	1,99
Information im Regelfall Bahnhof Information in normal cases in train stations	2,02	1,84
Information zu Unregelmäßigkeiten Bahnhof Information about disruptions in train stations	2,73	2,30
Fahrkartenerwerbsmöglichkeiten Bahnhof Possibility to obtain tickets in train stations	1,98	1,79
Verknüpfung ÖPNV Connections to public transportation	2,09	1,92
Mittelwert Bahnhöfe Average value for train stations	2,19	1,95

Basis: ca. 3.700 Befragte, gewichtete Bewertungsskala 1–6 (1 = sehr zufrieden) | Basis: ca. 3.700 persons, weighted ranking 1–6 (1 = very satisfied)

Besser informiert

Die Pünktlichkeit der Züge und die Informationen im Störfall wurden deutlich besser bewertet – aber immer noch kritisch gesehen. Sehr zufrieden waren die Fahrgäste mit dem Servicepersonal und den Kundenbetreuern in den Zügen. Ganz besonders verbessert hat sich aus Kundensicht die Qualität der Bahnhöfe. Alle dementsprechenden Kriterien schnitten wesentlich besser ab, auch die Information bei Abweichungen im Fahrplan. Dennoch sind hier unverändert weitere Anstrengungen zur Optimierung nötig.

Better informed

The punctuality of the trains and the information in cases of disruptions were ranked significantly better – but they are still viewed critically. The passengers were very satisfied with the service personnel and the customer care agents in the trains. The quality of the train stations has improved significantly in the eyes of the customers. All of the corresponding criteria improved significantly, even the information regarding deviations from the timetable. Nevertheless, continuing efforts toward optimization are necessary.

Ausgleichszahlungen

Die EU-Verordnung 1370/2007 verpflichtet die zuständige Behörde, einmal jährlich über die in ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen sowie die dafür gewährten Ausgleichszahlungen zu berichten.

Compensations

The EU Regulation 1370/2007 obligates the responsible authorities to annually report on the transportation services in their area and the compensation paid in that regard.

Ausgleichszahlungen 2012 | Compensation 2012

Unternehmen / Vertrag Company / Contract	Land Berlin* State of Berlin	Land Brandenburg* State of Brandenburg
DB Regio AG 1/8	33.609	200.227
DB Regio AG 3	–	5.997
DB Regio AG 4	9.535	38.953
ODEG 1	1.487	25.377
ODEG 3	–	4.858
ODEG 4	593	16.920
PEG (bis 8.12.2012)	–	9.330
NEB 1	697	5.247
NEB 2	755	6.491
EGP	–	150

* Angaben in Tausend Euro | In thousand euros

Die Zahlungen beinhalten die im Jahr 2012 von den Ländern geleisteten finanziellen Beiträge unter Berücksichtigung unterjähriger Änderungen und des Ausgleichs von Rechnungsabschlüssen aus dem Vorjahr, Stand Februar 2013 | The payments include the financial contributions made by the states in 2012, taking into consideration changes occurring in the year and the settlement of invoices from the previous year, as of February 2013

Weitere Zahlungen im Sinne der Verordnung erfolgten an die DB Fernverkehr AG, wobei das Land Berlin 58 Tausend Euro und das Land Brandenburg 397 Tausend Euro für die VBB-Tarifierkennung in ausgewählten Fernverkehrszügen zahlten.

Additional payments in terms of the regulation were made to DB Fernverkehr AG, whereby the State of Berlin paid 58 thousand euros and the State of Brandenburg 397 thousand euros for the VBB acceptance of rates in selected long-distance trains.

Das Land Brandenburg hat als vorläufige Ausgleichszahlung für das Mobilitätsticket an die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Stand Februar 2013 384 Tausend Euro, darunter an die DB Regio 312, die ODEG 57, die PEG 10 und die NEB 5 Tausend Euro gezahlt.

The State of Brandenburg paid a preliminary compensation of 384 thousand euros as of February 2013 to DB Regio (312), ODEG (57), PEG (10) and NEB (5) for the Mobility Ticket.



S-Bahn nach wie vor auf schwierigem Kurs

Auch im vierten Jahr der S-Bahn-Krise gelang der S-Bahn Berlin GmbH die bereits in den Vorjahren versprochene Rückkehr zur Normalität noch nicht. Zwar wurden intensive Anstrengungen zur Lösung der aus dem übertriebenen Sparkurs früherer Jahre resultierenden Probleme unternommen, doch wurden vielfach die selbst gestellten Ziele nicht erreicht und es traten neue Schwierigkeiten auf. Die S-Bahn Berlin GmbH muss weiter an der Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit arbeiten. Die DB Netz AG als zuständige Infrastrukturbetreiberin hat beim Schienennetz noch Verbesserungspotenzial.

Personalabbau wirkt nach

In den vorangegangenen Jahren hatte die S-Bahn Berlin GmbH massiv Personal abgebaut. Die mit geplanten 100 Neueinstellungen bei Triebfahrzeugführern, Rangierern und Rangierbegleitern im Jahr 2012 begonnene Vergrößerung des Personalbestandes wirkte noch nicht ausreichend. Im 1. Quartal waren die Auswirkungen des Personalmangels besonders stark. Ab April trat eine Entspannung ein. Trotzdem kam es auch weiterhin zu Zugausfällen. Bei Krankmeldungen stand häufig kein Ersatzpersonal zur Verfügung.

Zu wenig Fahrzeuge verfügbar

Die Fahrzeugverfügbarkeit blieb weiter hinter den Ankündigungen der S-Bahn Berlin GmbH zurück. So konnte der bereits für Dezember 2011 versprochene Einsatz von 500 Viertelzügen im Linienverkehr erst im Mai an einzelnen Tagen erreicht werden. Es dauerte noch bis zum Sommer, bis sich die Fahrzeugverfügbarkeit auf diesem Niveau stabilisierte. Der leichte Zuwachs ergibt sich größtenteils aus der Nachrüstung der Fahrzeuge der Baureihen 481 und 480 mit einer elektronischen Füllstandskontrolle für die zur Bremsanlage gehörenden Sandstreueinrichtungen. Die vorher für die manuelle Prüfung gebundenen Fahrzeuge stehen nun für den Linieneinsatz zur Verfügung. Zögerlich verlief noch immer die Wiederinbetriebnahme abgestellter Fahrzeuge der Baureihe 485, die nach Angaben der S-Bahn Berlin GmbH immer wieder neue technische Probleme zeigten.

S-Bahn still on a difficult course

Even in the fourth year of the S-Bahn crisis, the S-Bahn Berlin GmbH has not managed to return to the promised normal status of previous years. While intensive efforts have been made to overcome the problems resulting from the excessive savings program of the previous years, many of the goals set by the organization itself have not been achieved and new difficulties have arisen. The S-Bahn Berlin GmbH still has to work on improving the availability of vehicles. The DB Netz AG, as the responsible operator of the infrastructure, still has room for improvement in the tracks.

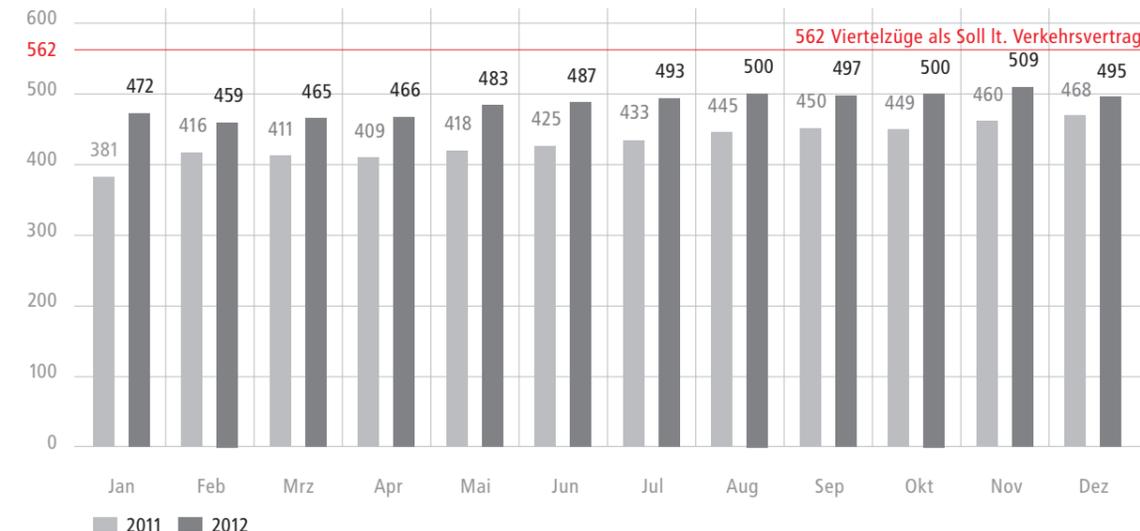
Personnel cuts continue to have impact

The S-Bahn Berlin GmbH massively reduced personnel in the preceding years. The increase of staff beginning with the budgeted 100 new hires of drivers, shunters and shunter assistants in 2012 has not had a sufficient effect. In the first quarter, the impact of the lack of personnel was particularly strong. Starting in April the situation became less tense. Nevertheless, cancellations of trains continued. In cases of illness there were frequently no substitutes available.

Too few vehicles available

The availability of vehicles remains well behind the announcements made by the S-Bahn Berlin GmbH. The use of 500 quarter trains promised for scheduled service in December 2012 was only reached on some days in May. It took until summer until the vehicle availability stabilized at this level. The slight growth resulted for the most part from the retrofitting of Series 481 and 480 vehicles with an electronic filling control for the sanding equipment in the brake systems. The previous vehicles subject to manual inspection are now available for scheduled service. The reinstatement of vehicles from the Series 485 continues to be delayed due to repeated new technical difficulties according information from the S-Bahn Berlin GmbH.

Fahrzeugverfügbarkeit S-Bahn;
Fahrzeuge im Linieneinsatz (ohne Besandungsprüfzüge) gemäß 7:00-Uhr-Meldung; Monatsmittel |
Vehicle availability S-Bahn;
Vehicles in use (without sanding inspection trains) for the 7:00 AM report, middle of month



Hochlaufstufen nicht eingehalten

Auch die für den Herbst 2012 vereinbarten Hochlaufstufen mit einem Einsatz von 511 beziehungsweise später 518 Viertelzügen wurden nur an wenigen Tagen eingehalten. Trotzdem plante die S-Bahn Berlin GmbH mehrfach im Jahresverlauf die Wiedereinführung der Verstärkerlinie S85 zwischen Waidmannslust und Grünau, die bereits seit 2009 nicht mehr verkehrt. Die Aufgabenträger räumten jedoch der Stabilisierung des vorhandenen Angebots eine höhere Priorität gegenüber der Rückkehr der S85 ein. Diese Einschätzung erwies sich als richtig.

Ramp-up stages not achieved

The ramp-up stages arranged in the autumn of 2012 with the use of 511 and then 518 quarter trains was only achieved on several days. Despite that, the S-Bahn Berlin GmbH repeatedly planned to reintroduce the booster line S85 between Waidmannslust and Grünau, which had not run since 2009. The client bodies placed a higher priority on the stabilization of the existing service than the return of the S85. This estimate proved to be correct.

Betriebsleistung | Operating performance

Unternehmen / Vertrag / Linien Company / Contract / Lines	Leistung* Gesamt Total performance	Leistung* Berlin Berlin performance	Leistung* Brandenburg Brandenburg performance
S-Bahn Berlin GmbH (S-Bahn Berlin) S1, S2, S25, S3, S41 S42, S45, S46, S47, S5, S7, S75, S8, S9	31,38	27,88	3,51

Basis: IST-Betriebsleistung in Mio Zugkilometer | Basis: Actual operating performance in million train kilometres
* vorläufiger Wert nach VBB-Abrechnungssystematik | Preliminary value according to VBB settlement system

Zuverlässiger

Die Zuverlässigkeit im S-Bahnverkehr lag im Jahresverlauf größtenteils über dem Niveau des Vorjahres, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Das ist jedoch nicht in erster Linie auf einen Rückgang von Zugausfällen zurückzuführen, sondern vor allem auf die sukzessive gesteigerte Fahrzeugverfügbarkeit, auch wenn diese immer noch nicht den Anforderungen entspricht.

Zuverlässigkeit der S-Bahn Berlin | Reliability of S-Bahn Berlin

Kriterien Criteria	2011*	2012*
Zuverlässigkeit Reliability	87,90	92,70
Ausfallquote Rate of cancellations	12,10	7,30

Basis: Sollzugfahrten lt. Anlage Verkehrsvertrag in Mio Fahrten | Basis: Target trains according to the Transportation Contract Appendix in million trains
* vorläufiger Wert nach VBB-Abrechnungssystematik | Preliminary value according to VBB settlement system

Pünktlicher

Die Pünktlichkeit der Berliner S-Bahnen hat sich in den vergangenen zwei Jahren verbessert. 2011 waren 82,47 Prozent der Fahrten pünktlich (ab vier Minuten Ankunftsverspätung), 2012 wurde dieser Wert auf 87,02 Prozent gesteigert. Jedoch wurde in keinem Monat die Vorgabe von mindestens 96 Prozent pünktlichen Fahrten erreicht. Die Einführung der elektronischen Füllstandskontrolle für die Sandbehälter, die ab Mai zu einer leichten Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit führte, wirkte sich leider negativ auf die Pünktlichkeit aus. Züge mit zu geringem Sandfüllstand dürfen nur mit einer verringerten Höchstgeschwindigkeit fahren. An der Lösung dieses technischen Problems wird nun gearbeitet. Einzelne Linien waren in besonderem Maße von Verspätungen und Zugausfällen betroffen. Hierzu gehören die durch Bauarbeiten beeinträchtigten Linien S7 und S3.

More reliable

The reliability of S-Bahn transportation over the course of the year was mostly above the level of the previous year, especially in the first half of the year. This is not, however, primarily due to a lower number of cancelled trains, but above all to the successively greater number of trains available, even if this still does not meet the requirements.

Ausgefallene Fahrten der S-Bahn Berlin | S-Bahn Berlin trains cancelled

Verursacher Caused by	2011*	2012*
S-Bahn Berlin S-Bahn Berlin	60,5	79,7
Dritte Third parties	23,7	11,6
DB Netz AG DB Netz AG	15,7	7,9
Witterung Weather	0,1	0,8
Gesamt Total	100	100

More punctual

The punctuality of the Berlin S-Bahn has improved in the last two years. In 2011, 82.47 per cent of the trains were punctual (less than four minutes late in arriving), in 2012 this figure had increased to 87.02 per cent. Nevertheless, the requirement of at least 96 per cent punctuality was not met in any of the months. The introduction of the electronic filling control for the sand tanks, which resulted in a slight increase of vehicle availability as of May, resulted, unfortunately, negatively on the punctuality. Trains with a low level of sand could only travel at a reduced speed. Work is proceeding on a solution to this technical problem. Some lines were especially susceptible to delays and cancellations of trains. Amongst these were the lines S7 and S3, which were affected by construction work.

S7 mit Problemen

Die S7, die während der baubedingten Unterbrechung des Regionalverkehrs im Grunewald eine zuverlässige Fahrtalternative zwischen Berlin und Potsdam bieten sollte, war von den Arbeiten am Brückenbauwerk in Nikolassee auch selbst betroffen. Zugausfälle und Verspätungen waren die Folge. Die Fahrgäste zwischen Potsdam und Berlin waren damit in starkem Maß belastet. Erst im Spätsommer gelang es der S-Bahn Berlin GmbH, die Situation leicht zu entspannen.

S3 eingleisig

Auf der S3 erfordert die Erneuerung der Brücken über die Treskowallee seit Mai 2012 eine eingleisige Betriebsführung in Karlshorst. Zusammen mit dem bereits seit Dezember 2011 bestehenden provisorischen Endpunkt am Ostkreuz, wo ebenfalls nur ein Gleis zur Verfügung steht, kam es auf dieser Linie vermehrt zu gegenseitigen Behinderungen der Züge. Hinzu kamen häufige Fahrzeugstörungen der dort eingesetzten Baureihe 485 und verspätete Abfahrten am Bahnhof Ostkreuz. Die eingleisige Betriebsführung der S3 in Karlshorst soll voraussichtlich im Sommer 2013 enden.

Ziel: innen und außen sauber

Die Grund- und Grobreinigung der Fahrzeuginnenräume sowie die Graffitibeseitigung funktionierte 2012. Der Zielwert von 97 Prozent für die Einhaltung der Fristen in der Fahrzeugreinigung wurde in allen Quartalen übertroffen. Gleich mehrere Probleme gab es allerdings bei der Fahrzeugaußenreinigung. Bauarbeiten behinderten teilweise die Zuführung der Fahrzeuge zu den Werkstätten. Die Außenreinigungsanlage Grünau fiel zeitweise aus und durch die planmäßige Instandhaltung der Außenreinigungsanlage Wannsee stand auch diese nicht durchgängig zur Verfügung. Die Zielwerte wurden in keinem Quartal erreicht.

S7 has problems

The S7, which was intended to provide a reliable alternative between Berlin and Potsdam during the construction-related interruption of the regional traffic in Grunewald, was affected itself by the bridge-work in Nikolassee. Cancellations of trains and delays resulted. This impacted severely on passengers between Potsdam and Berlin. Only in late summer did the S-Bahn Berlin GmbH manage to provide some slight relief.

S3 a single track

The renewal of the bridges over Treskowallee since May 2012 has meant that S3 can only be operated on a single track in Karlshorst. Together with the temporary terminal point at Ostkreuz since December 2011, where only a single track is available as well, there have been an increased number of hindrances of the trains. In addition, there are frequently vehicle disruptions of the Series 485 trains used there and delayed departures from the Ostkreuz train station. The single track operation of S3 in Karlshorst should be ended in the summer of 2013.

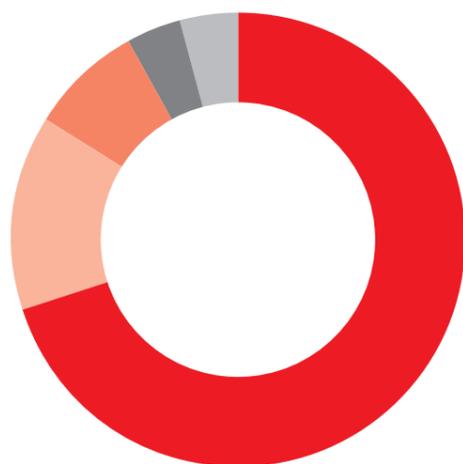
Goal: clean inside and out

The basic and primary cleaning of the vehicle interiors as well as the removal of graffiti worked in 2012. The objective of meeting 97 per cent of the deadlines in cleaning vehicles was exceeded in every quarter. There were, however, several problems in the cleaning of the exterior of the vehicles. Construction work hindered some of the trains from entering the workshops. The Grünau washing plant was temporarily out of order and due to the scheduled maintenance of the Wannsee washing plant, this was also not available at all times. The objectives were not achieved in any of the quarters.

Neue Info-Technik

Das 2011 begonnene Programm zur Ausrüstung von Bahnhöfen mit LCD-Zugzielanzeigern beziehungsweise dynamischen Schriftanzeigern wurde fortgesetzt. Doch gerade in Störungssituationen, in denen eine schnelle und umfassende Information der Reisenden besonders wichtig ist, waren die angezeigten Informationen häufig fehlerhaft beziehungsweise unzureichend. Die S-Bahn Berlin GmbH nutzt seit 2012 als zusätzliches Informationsmedium den Webdienst Twitter, doch die Informationen vor Ort, auf der Website des Unternehmens und in den Verkehrsmeldungen an die Medien waren in vielen Fällen unzureichend.

Ausstattung Fahrgastinformation Zugzielanzeiger | Passenger information destination display



- LCD-Anzeigen | LCD displays 71 %
- Fallblattanzeiger | Split-flap display 13 %
- Festschilder | Signs 8 %
- Tableauanzeiger | Panel displays 4 %
- dynamische Schriftanzeiger | Dynamic displays 4 %

Basis: 363 Bahnsteiggleise | Basis: 363 platforms
Stand: 13. Januar 2013 | Status: 13 January 2013

Kunden fordern Qualität

Die Kunden fordern eindeutig wieder mehr Qualität in allen Bereichen. Das ist das Ergebnis der Befragungen von S-Bahn-Nutzern, die zweimal jährlich stattfinden. Aus den Ergebnissen wird der Passenger Satisfaction Index (PSI) als Maßstab der Kundenzufriedenheit ermittelt. Die Messlatte für gute Qualität aus Kundensicht wurde im Verkehrsvertrag mit dem Wert 2,60 festgelegt. Seit November 2009 wurde dieses Ziel jedoch nicht wieder erreicht. Fahrgäste kritisieren insbesondere fehlende Ansprechpartner auf dem Bahnsteig sowie Unpünktlichkeit. Unzufrieden waren sie auch mit der Sauberkeit in den Zügen und auf den Bahnhöfen.

New Info-Technology

The program initiated in 2011 for equipping train stations with LCD destination displays or dynamic displays has been continued. But in cases of disruptions, where quick and comprehensive information is especially important for the passengers, the information displayed has frequently been erroneous or insufficient. The S-Bahn Berlin GmbH has been using Twitter as an additional information medium since 2012, but the information on site, on the company's website and in the media's traffic reports was frequently not sufficient.

Customers demand quality

The customers are again demanding more quality in all areas. That is the result of surveys of S-Bahn users that are performed twice annually. The Passenger Satisfaction Index (PSI) is determined from the results. The standard for good quality from the perspective of the customer was stipulated in the Transportation Contract with the value of 2.60. This goal has, however, not been met since November 2009. Passengers criticize in particular the lack of a contact person on the platform and unpunctuality. They were also unsatisfied with the cleanliness of the trains and at the train stations.

Kundenzufriedenheit S-Bahn Customer satisfaction S-Bahn	Mai 2011	November 2011	Mai 2012	November 2012
Züge Trains	2,70	2,72	2,63	2,75
Bahnhöfe Train stations	2,63	2,66	2,53	2,69
Service Service	2,75	2,78	2,66	2,79
PSI* Gesamt PSI* total	2,69	2,72	2,61	2,74

* PSI = Passenger Satisfaction Index

Basis: ca. 500 Befragte, fünfstufige Bewertungsskala (1 = sehr zufrieden) | Basis: ca. 500 persons surveyed, ranking scale of 5 (1=very satisfied)

Qualitätsmerkmale der Teilindizes (PSI – Passenger Satisfaction Index)

S-Bahn-Züge: Häufiges Fahren tagsüber; Anschlüsse zu anderen S-Bahnen; Pünktlichkeit der Züge; Ausreichendes Sitzplatzangebot; Anschlüsse zu U-Bahn, Bus, Tram; Angenehme Atmosphäre im Wagen; Sauberkeit im Wagen; Häufiges Fahren nach 20 Uhr; Platz für Kinderwagen/Fahrräder

S-Bahn-Bahnhöfe: Einkaufsmöglichkeit im Bahnhof; Hinweise zum Bahnhofsumfeld; Angemessene Beleuchtung/Helligkeit; Bequeme Zugänge zu den Bahnsteigen; Informationen zum Zugverkehr; Angenehme Atmosphäre im Bahnhof; Sauberkeit im Bahnhof; Abstellplätze für Fahrräder; Parkplätze für Autos

S-Bahn-Service: Service-/Verkaufsstellen; Persönliche Beratung und Information am Schalter; Freundliches Personal; Ausreichende und genaue Fahrplaninformation; Bedienungsfreundliche Automaten; Ansprechpartner auf dem Bahnsteig

Ausgleichszahlungen

Die EU-Verordnung 1370/2007 verpflichtet die zuständige Behörde, einmal jährlich über die in ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen sowie die dafür gewährten Ausgleichszahlungen zu berichten. Im Jahr 2012 wurden mit Stand 28. Februar 2013 an die S-Bahn Berlin GmbH vom Land Berlin Ausgleichszahlungen in Höhe von 232.367 Tausend Euro auf Grundlage des abgeschlossenen Verkehrsvertrages für die Verkehrsleistung gewährt. Die endgültige Höhe wird mit der Schlussabrechnung 2012 ermittelt. Die vorläufigen Ausgleichszahlungen des Landes Brandenburg für die Verkehrsleistung betragen 29.488 Tausend Euro und für das Mobilitätsticket 154 Tausend Euro.

Quality characteristics of the indices (PSI – Passenger Satisfaction Index)

S-Bahn trains: Frequent trains during the day; connections to other S-Bahn trains; punctuality of the trains; enough seats available; connection to the underground, tram, bus; pleasant atmosphere in the trains; cleanliness of the trains; frequent trains after 8 PM; space for baby buggies/bicycles

S-Bahn train stations: Shopping in the train station; signs about surrounding area; sufficient illumination; easy access to the platforms; information about trains; pleasant atmosphere in the train station; cleanliness of the train station; parking places for bicycles; parking places for cars

S-Bahn service: Service/Sales offices; personal advice and information at counter; friendly personnel; sufficient and accurate timetable information; user-friendly vending machines; contact person on the platform

Compensations

The EU Regulation 1370/2007 obligates the responsible authorities to annually report on the transportation services in their area and the compensation paid in that regard. In 2012, as of 28 February 2013, the State of Berlin paid the S-Bahn Berlin GmbH 232,367 thousand euros for transportation services provided on the basis of the transportation contract concluded. The final amount will be determined with the 2012 final settlement. The preliminary compensation from the State of Brandenburg for transportation services was 29,488 thousand euros and 154 thousand euros for the Mobility Ticket.



Vilnius



Istanbul



Tel. (8 5) 273 2040, mob. 8 659 96973
Šnipiškų g. 2, Kauno g. 3A,
Šeškinės g. 59

ALDASA

LANGŲ
IR ŠARVJOTŲ DURŲ

CENTRAS

10 METŲ PATIRTIS



Verkehrsbund

Ost-Brandenburg

PLASTIKINIAI IR
ME... LANGA

1660

BALKONŲ STIKLINIMO
SYSTEMOS

Berliner Verkehrsbetriebe für eine Stadt im Wandel

Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs ist es, dafür zu sorgen, dass die positiven Auswirkungen von Wandel und Wachstum der Metropole Berlin für alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt räumlich und zeitlich zugänglich sind. Die von den Berliner Verkehrsbetrieben, der BVG, betriebenen Busse und Bahnen sorgen dafür, dass die Ziele in der Stadt zu jeder Tages- und Nachtzeit gut erreichbar sind.

Geplant, umgesetzt und geprüft

An der Planung, Umsetzung und Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs arbeiten das Land Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG AöR) gemeinsam. Grundlage ist seit dem 1. Januar 2008 der zwischen beiden geschlossene Verkehrsvertrag. Bei dessen Umsetzung wird das Land durch das Center Nahverkehr Berlin (CNB), eine Kooperation von KCW GmbH, traffic-Kontor GmbH und VBB, unterstützt. Zu den Aufgaben des CNB gehören die strategische (Nahverkehrs-)Planung, die Unterstützung bei der Fahrplanabstimmung von S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busverkehr sowie das Leistungs-, Qualitäts- und Finanzcontrolling.

Verkehrsleistung

Die Leistungsmengen, welche die BVG erbringen soll, sind im Verkehrsvertrag festgelegt:

U-Bahn: 20,30 Mio. Nutzzugkm/Jahr
Straßenbahn: 20,00 Mio. Nutzzugkm/Jahr
Bus: 88,70 Mio. Nutzwagenkm/Jahr
Fähre: 18.366 Betriebsstunden/Jahr

Berliner Verkehrsbetriebe for a changing city

The task of public transportation is to assure that the positive effects of change and growth in the city of Berlin is accessible for all the city's residents. The busses and trains operated by the Berliner Verkehrsbetriebe, the BVG, assure that the city's destinations are easily accessible at any time of the day or night.

Planned, implemented and inspected

The State of Berlin and the Berliner Verkehrsbetriebe (BVG AöR) work together on the planning, implementation and organization of the public transportation. The basis is the transportation contract concluded between the two parties on 1 January 2008. The state is supported in its implementation by the Center Nahverkehr (CNB), a joint venture of the KCW GmbH, traffic-Kontor GmbH and VBB. CNB's tasks include the strategic (public transportation) planning, support in harmonizing timetables of the S-Bahn, underground, tram and bus traffic and the service, quality and financial controlling.

Transportation service

The amount of service which the BVG is to provide is stipulated in the transportation contract:

Underground: 20.30 million train kilometres/year
Tram: 20.00 million train kilometres/year
Bus: 88.70 million coach kilometres/year
Ferry: 18,366 operational hours/year

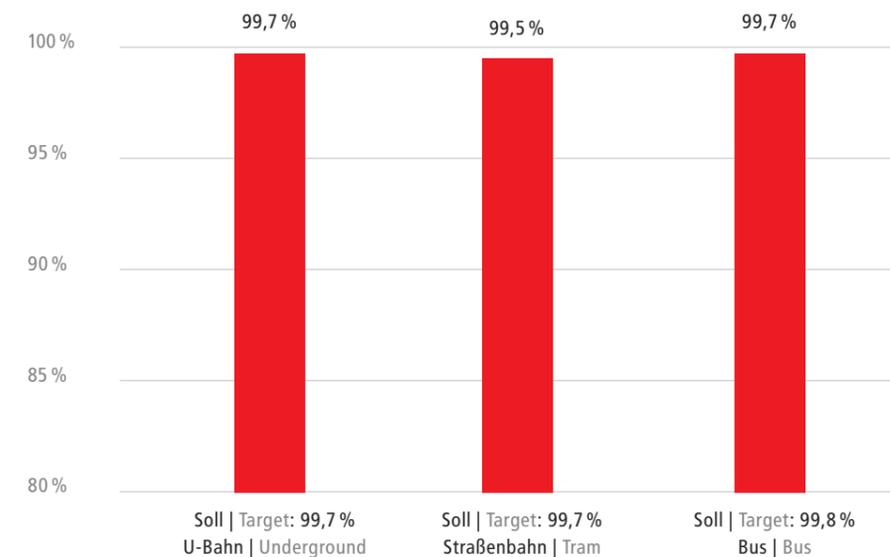
Anreiz für gute Qualität

Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit – für diese und weitere Kriterien enthält der Verkehrsvertrag konkrete Soll- und Zielvorgaben, an denen die erbrachte Qualität gemessen wird. Ein Anreizsystem für bessere Leistung bietet dem Unternehmen die Möglichkeit, zusätzliche Bonus-Zahlungen zu erhalten, wenn die erbrachte Qualität eine gesetzte Grenze überschreitet. Im Gegenzug werden jedoch auch Abzüge bei den Zahlungen vorgenommen, wenn die Qualität nicht stimmt.

Zuverlässig oder nicht?

Die Zuverlässigkeitsquote gibt an, wie viel Prozent aller geplanten Fahrten wirklich durchgeführt worden sind. Die Daten belegen grundsätzlich den hohen Zuverlässigkeitsgrad von U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Sie zeigen jedoch auch, dass es gerade bei Straßenbahn und Bus, die oft mit den Autos auf der gleichen Verkehrsfläche fahren, noch Handlungsbedarf gibt. Hier konnte der Soll-Wert nicht erreicht werden. Dafür gibt es viele Gründe. Zu diesen gehören Baustellen, Staus, Umleitungen, Sperrungen, Demonstrationen oder Veranstaltungen im Straßenraum, die Bus und Bahn behindern.

Zuverlässigkeitsquote 2012 | Reliability rate 2012



Incentive for good quality

Reliability, punctuality, passenger information and barrier-free access – the transportation contract contains concrete targets for measuring the quality provided for these and additional criteria. An incentive system for better performance offers the company the opportunity to receive additional bonuses if the quality provided exceeds a certain level. By contrast, however, reductions in payment will be made if the quality is not good.

Reliable or not?

The rate of reliability reflects what per cent of all the planned trains/busses actually ran. The data prove the generally high level of reliability of the underground train, trams and busses. They do, however, show that with trams and busses, which often use the same transportation routes as automobiles, there is still room for improvement. The target has not yet been achieved. There are a number of reasons for this. Amongst these are construction sites, traffic jams, detours, closures, demonstrations and street events that hinder busses and trains.

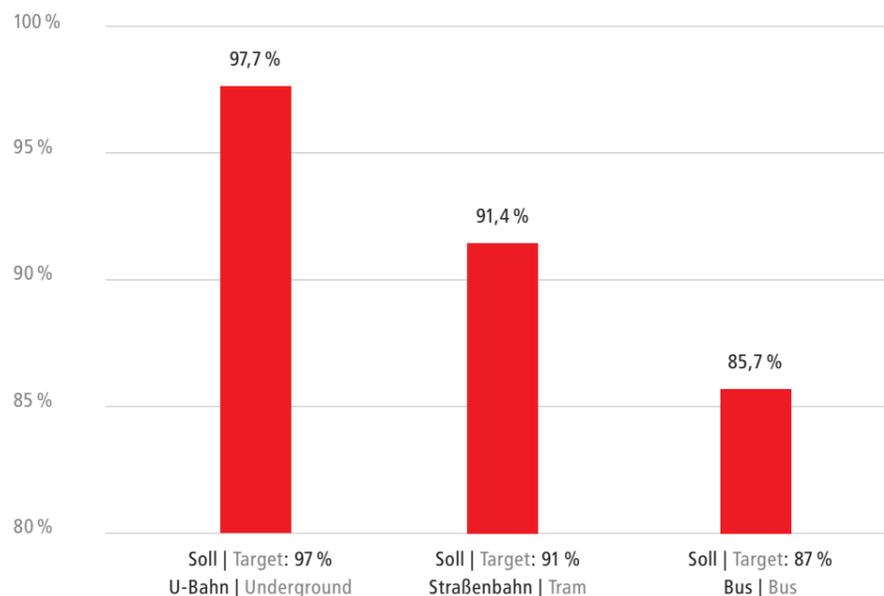
Pünktlich – genau!

Vertraglich gesehen gilt eine Fahrt als pünktlich, wenn sie zwischen eineinhalb Minuten vor und dreieinhalb Minuten nach der im Fahrplan veröffentlichten Abfahrtszeit stattfindet. Jede einzelne Abfahrt wird damit hinsichtlich ihrer Pünktlichkeit ausgewertet. Die Daten dazu liefert das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL). Im Jahresdurchschnitt 2012 übertreffen U-Bahn und Straßenbahn die Anforderungen sogar. Beim Bus konnte die Soll-Vorgabe zwar nicht erreicht werden, gegenüber den beiden Vorjahren hat sich die Pünktlichkeit jedoch weiter verbessert.

Right, on time!

From the contractual perspective, a train, tram or bus is considered punctual if it departs between one-and-a-half minutes before and three-and-a-half minutes after the departure time published in the timetable. Every individual departure is evaluated according to its punctuality. The data for this evaluation is delivered by the computerized operations control system. The annual average for the underground and the tram actually exceed the requirements. While the target value for the bus could not be achieved, there has been a continued improvement of the punctuality in the last two years.

Pünktlichkeitsquote 2012 | Punctuality rate 2012



Information und Zugänge

Ein häufiges Bild: Ein Fahrgast betritt den Bahnsteig – und sofort geht sein Blick nach oben, hin zu „Daisy“, dem dynamischen Auskunftssystem, das mittlerweile auf allen U-Bahnstationen, sowie an vielen Straßenbahn- und Bushaltestellen zu finden ist. Aktuelle, verlässliche und korrekte Informationen sind eine Grundanforderung im fahrplanmäßigen Betrieb, erst recht jedoch dann, wenn Unregelmäßigkeiten oder Störungen auftreten (Soll-Vorgabe: 97 Prozent). Im Jahresdurchschnitt 2012 waren die vorhandenen Systeme zu über 99 Prozent funktionsfähig.

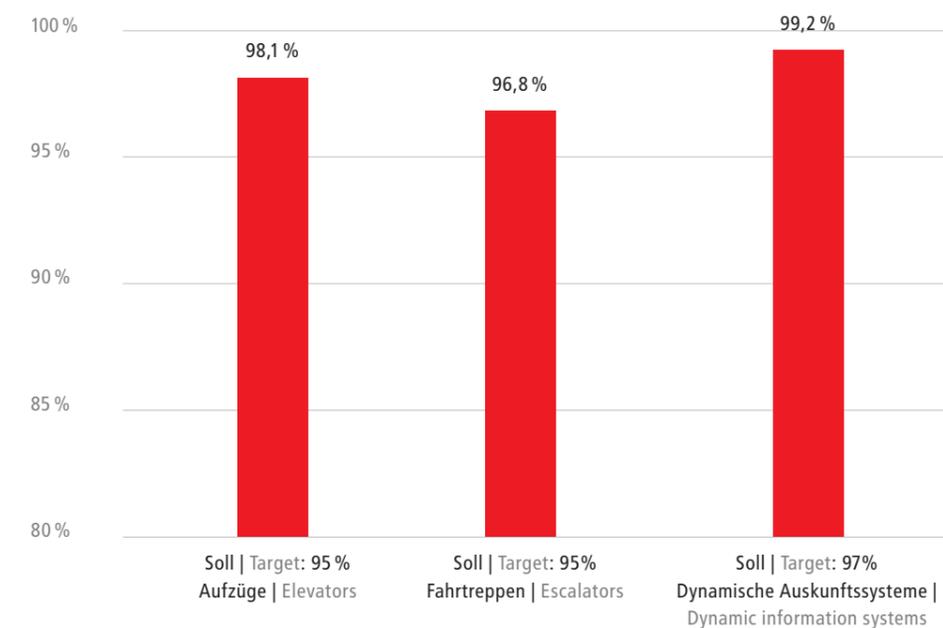
Über die Hälfte der Berliner U-Bahnstationen sind bereits mit Aufzügen oder Rampen ausgestattet, die den barrierefreien Zugang ermöglichen. Das Ausbauprogramm der BVG läuft kontinuierlich weiter, so dass die Barrierefreiheit mit jedem Jahr weiter verbessert wird. Häufig erleichtern auch Fahrtreppen den Zugang. Diese technischen Einrichtungen arbeiten zuverlässig.

Information and access

A common picture: A passenger steps onto the platform and he/she immediately looks up to “Daisy”, the dynamic information system that in the meantime can be found at all underground stations and many tram and bus stops. Up-to-date, reliable and correct information are the basic requirements for the regular operation, but especially when irregularities or disruptions occur (target: 97 per cent). The existing systems were on average 99 per cent operational in 2012.

More than half of Berlin’s underground stations are already equipped with elevators and ramps that allow for barrier-free access. The BVG expansion program continues so that barrier-free access is improving every year. Frequently escalators also make access easier. This technical equipment functions reliably.

Verfügbarkeit und Funktionalität von Zugängen und Informationssystemen 2012 | Availability and functionality of accesses and information systems 2012



Kundenmeinung gefragt

In einem komplexen Verkehrssystem lassen sich Ausfälle, Verspätungen, längere Fahrzeiten oder andere Unregelmäßigkeiten leider nicht immer vermeiden. Es ist das gute Recht eines jeden Fahrgastes, sich nicht nur zu ärgern, sondern diesem Ärger auch Ausdruck zu verleihen. Befragt nach ihrer grundsätzlichen Meinung und Zufriedenheit zeigt sich jedoch, dass die meisten Fahrgäste der BVG ein gutes Zeugnis ausstellen.

Einmal jährlich werden 2.000 Berliner telefonisch befragt. Sie werden gebeten, ihre Zufriedenheit nach einzelnen Qualitätskriterien, aber auch insgesamt zu den Verkehrsmitteln nach Schulnoten zu bewerten.

Kundenzufriedenheit Verkehrsmittel 2012 | Customer satisfaction modes of transportation 2012

Kriterien Criteria	U-Bahn Underground	Straßenbahn Tram	Bus Bus
Pünktlichkeit Punctuality	1,97	2,26	2,98
Sauberkeit Cleanliness	2,67	2,57	2,54
Information Information	2,49	2,55	2,78
Barrierefreiheit Barrier-free access	2,89	2,91	2,22
Wartezeit Waiting time	2,53	2,73	2,93
Sicherheit Safety	2,82	2,52	2,50
Freundlichkeit Friendliness	2,64	2,56	2,59

Bewertungsskala: Schulnoten (1 = sehr gut bis 5 = mangelhaft) | Grading scale (1=very good to 5=poor)

Im Jahr 2012 attestierten die Kunden – wie bereits in den Vorjahren – der BVG gute Leistungen. Besonders gut wurden erneut die Pünktlichkeit der U-Bahn sowie die Barrierefreiheit beim Bus bewertet. Zu den Qualitäten, welche die Kunden ebenfalls positiv und in Teilen sogar besser als im Vorjahr bewertet haben, gehören zum Beispiel die Informationsbereitstellung bei U-Bahn und Straßenbahn, Wartezeiten sowie die Sauberkeit von Haltestellen und Fahrzeugen. Nicht ganz so positiv beziehungsweise etwas schlechter als im Vorjahr fiel vor allem die Bewertung der Pünktlichkeit und der Wartezeit beim Bus aus. Als besonders positiv hervorzuheben sind die Verbesserungen bei der Bewertung der Sicherheit im ÖPNV. Diese Entwicklung soll weiter gefördert werden, unter anderem mit der laufenden Umsetzung des Sicherheitspakets.

Customer opinion sought

In a complex transportation system it is, unfortunately, not always possible to avoid cancellations, delays, longer travel times or other irregularities. It is every passenger's right to not only get angry, but to express that anger. When asked about their basic opinion and satisfaction, however, most BVG passengers offer good grades.

Once a year, 2,000 Berliners are surveyed on the phone. They are asked about their satisfaction regarding certain quality criteria, but also to grade the modes of transportation in general.

In 2012 the customers confirmed – as in the previous years – the BVG performs well. The punctuality of the underground and the barrier-free access to busses was again graded especially well. Amongst those qualities which customers also graded positively and in some cases even better than in the previous year were, for instance, the information provided in the underground and trams, waiting times as well as cleanliness of the stops and vehicles. The punctuality and waiting time for busses was not graded quite so positively or even somewhat worse than in the previous year. Improvements in the evaluation of the safety of public transportation deserve special mention. This development will continue to be promoted, amongst other things with the on-going implementation of the safety package.

Ausgleichszahlungen

Auf Grundlage des Verkehrsvertrags hat die BVG – wenn sie die Verkehre in Leistung und Qualität so erbringt, wie der Aufgabenträger sie bestellt hat – inklusive Preisgleitung einen Ausgleichsanspruch von jährlich rund 80 Millionen Euro. Darüber hinaus hat sie einen Anspruch in Höhe von jährlich rund 182,6 Millionen Euro für die Instandhaltung der Infrastruktur. Weitere 64,5 Millionen Euro erhält sie als Ausgleich für die vergünstigten Tarife im Schüler- und Ausbildungsverkehr. Die tatsächlichen Zahlungen ergeben sich aus dem genannten Ausgleichsanspruch gemindert um Malusbeträge für nicht erbrachte Qualität plus dem Ausgleich für Mehr-Verkehre sowie erzielter Bonus-Zahlungen. Die genauen Summen werden derzeit noch ermittelt und geprüft. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend der Berichtspflichten nach der EU-VO 1370 im „ÖPNV Gesamtbericht des Landes Berlin“ im Internet unter www.stadtentwicklung.berlin.de sowie unter www.cnb-online.de veröffentlicht.

Compensation

On the basis of the transportation contract, the BVG has – if it has provided the services and quality as ordered by the client bodies – a claim for compensation of about 80 million euros annually including the price adjustment. Furthermore, it has claims of about 182.6 million euros for the maintenance of the infrastructure. It receives another 64.5 million euros as compensation for the reduced rates for schoolchildren and students. The actual payments are calculated from the compensation claims less the penalties for poor quality plus payment for additional traffic and bonuses. The exact sums are currently being determined and reviewed. They will be published in the Internet at a later date in accordance with the reporting obligations as per EU Regulation 1370 in the “Public Transportation Report of the State of Berlin” at www.stadtentwicklung.berlin.de and www.cnb-online.de.



Hongkong

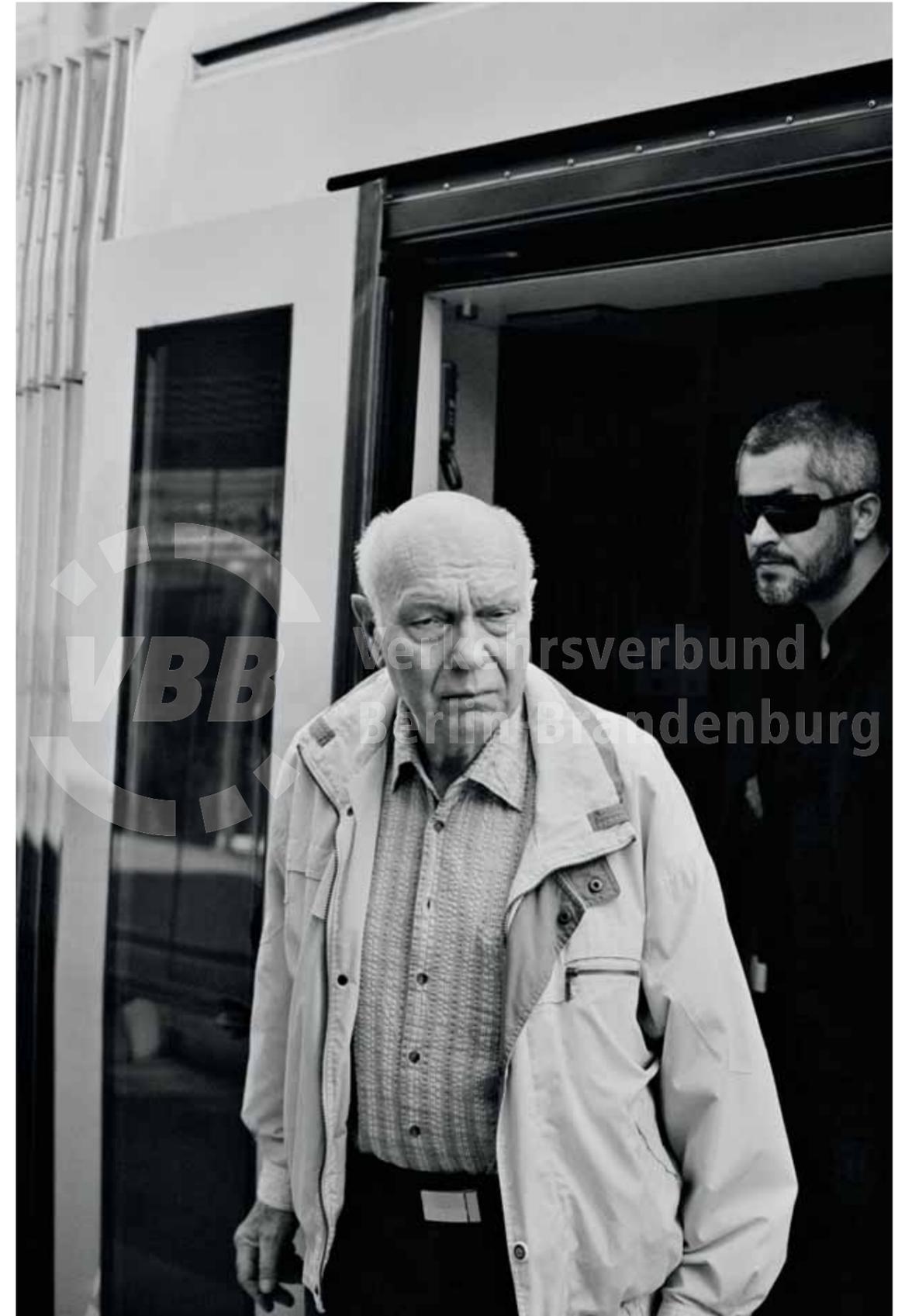


Budapest





Hongkong



Istanbul

Infrastruktur – Basis rollenden Verkehrs

Auch der modernste Zug und der versierteste Triebfahrzeugführer sind auf ein intaktes Schienennetz angewiesen. Diese grundlegende Infrastruktur auf einem hochwertigen Stand zu halten, ist unabdingbar, um Fahrzeitverluste oder gar Zugausfälle zu verhindern. Die Länder Berlin und Brandenburg geben jährlich rund 360 Millionen Euro für den Regionalverkehr aus. Davon rund 216 Millionen Euro allein für die Nutzung der Strecken und Stationen. Diese Netzentgelte fließen in die Kassen des Infrastrukturbetreibers Deutsche Bahn AG. Aus Sicht des VBB werden davon allerdings nicht genügend Mittel wieder für Betrieb, Erhalt und Ausbau des Netzes eingesetzt. Instandhaltung, Modernisierung und Ausbau des Schienennetzes müssen von der DB AG mit deutlich mehr Einsatz betrieben werden.

Netzqualität hat sich verbessert

Weniger Fahrzeitverluste

Die aktuelle Ausgabe der seit 2006 durchgeführten Netzzustandsanalyse zeigt, dass sich das Schienennetz des Regionalverkehrs in Berlin und Brandenburg weiter verbessert hat. Im Vergleich zum Vorjahr (Fahrzeitverlust von zwei Stunden 40 Minuten) verringerten sich die Fahrzeitverluste durch Geschwindigkeitseinbrüche um zwölf Minuten und 51 Sekunden. Trotzdem sind immer noch 9,4 Prozent des Netzes nicht mit der eigentlichen Streckengeschwindigkeit befahrbar. Verbesserungen gab es auf 20 Abschnitten (zum Beispiel Hosena – Falkenberg (Elster), Wittstock (Dosse) – Wittenberge, Berlin – Wannsee – Michendorf), Verschlechterungen auf sieben Abschnitten (zum Beispiel Oranienburg – Fürstenberg, Eberswalde – Frankfurt (Oder)).

Vollsperrungen genau prüfen

Berücksichtigt wurden in der Netzzustandsanalyse jedoch nicht die für die Fahrgäste besonders spürbaren Auswirkungen der ganzjährigen Vollsperrungen auf den Abschnitten Berlin-Charlottenburg –

Berlin-Wannsee und Frankfurt (Oder) – Frankfurt (Oder) Neuberesinchen. In einer zusätzlichen Untersuchung wurden diese deshalb gesondert analysiert.

Hohe Fahrzeitverluste

Allein die Fahrzeitverluste für alle Fahrgäste auf der Strecke Berlin-Charlottenburg – Berlin-Wannsee betragen täglich 4.661 Stunden. Dieser hohe Grad an Betroffenheit zeigt, dass auch weiterhin jede Baustelle sorgfältig mit allen zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vorbereitet werden muss. Bei jeder Baumaßnahme wird im Einzelfall geprüft, wie hoch die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste ausfallen. Manchmal ist eine zeitlich begrenzte Vollsperrung sinnvoller als eine Bautätigkeit in einzelnen Abschnitten, die sich über mehrere Jahre hinzieht.

Rahmenbedingungen ändern

Netzbetreiber wie die DB Netz AG können aus den notwendigen Umfahrungsstrecken und Mehrkilometern während der baubedingten Vollsperrungen gegenwärtig noch profitieren, indem für die längeren Umleitungsstrecken auch entsprechend höhere Trassenpreise verlangt werden dürfen. Diese gegenwärtig noch geltenden Rahmenbedingungen müssen

Infrastructure – The Basis of Rolling Transportation

Even the most modern train and the most experienced driver depend on an intact railway network. To maintain this basic infrastructure at a high standard is absolutely essential to avoid increases in travel time or even cancellations of trains. The states of Berlin and Brandenburg pay about 360 million euros a year for the regional transportation. Of this, 216 million euros alone are for the use of the tracks and stations. The railway fees are paid into the coffers of the infrastructure operator Deutsche Bahn AG. From the perspective of the VBB, however, not enough funding is provided for the operation, maintenance and expansion of the railroad network. DB AG has to invest significantly more in the maintenance, modernization and expansion of the railroad network.

Network quality improved

Less travel time

The current issue of the network status analysis conducted since 2006 shows that the railway network of the regional traffic in Berlin and Brandenburg has continued to improve. Compared to the previous year (two hours and 40 minutes more travel time lost), the amount of additional travel time caused by speed reductions was reduced by 12 minutes and 51 seconds. Nevertheless, there is still 9.4 per cent of the network that cannot be travelled at the actual planned speed. There were improvements in 20 sections (for instance, Hosena – Falkenberg (Elster), Wittstock (Dosse) – Wittenberge, Berlin – Wannsee – Michendorf), and declines in seven sections (for instance, Oranienburg – Fürstenberg, Eberswalde – Frankfurt (Oder)).

Thorough analysis of complete closures

The network status analysis did not, however, consider the complete closures for a year, which have an especially hard impact on the passengers; closures of sections such as Berlin-Charlottenburg – Berlin-

Wannsee and Frankfurt (Oder) – Frankfurt (Oder) Neuberesinchen. These were therefore examined separately in an additional study.

High loss of travel time

The extended travel time for all the passengers on the Berlin-Charlottenburg – Berlin-Wannsee-line alone was 4,661 hours daily. This high level of impact shows that every construction site still has to be carefully prepared with all the responsible client bodies and transportation companies. For every construction measure it is necessary to check how high the loss will be for the passengers. Sometimes a temporary complete closure is more reasonable than construction activities for individual sections that may take years.

General conditions change

Network operators such as DB Netz AG may still profit from the necessary detours and the additional kilometres currently caused by construction related closures by charging corresponding higher track fees for the longer routes resulting from the detours. These currently applicable general conditions must be modified. Additional costs may not be incurred for the

西鐵綫往尖東至屯門
West Rail Line to Tuen Mun through East Tsim Sha Tsui



Verkehrsbund
Berlin-Brandenburg



geändert werden. Für die Länder als Besteller der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr dürfen hierdurch keine Mehrkosten entstehen.

Untersucht und analysiert

Der Prignitz-Express soll direkt nach Berlin rollen

Der VBB beauftragte eine Studie zur direkten Einbindung des Prignitz-Express nach Berlin-Gesundbrunnen. Im Ergebnis wird eine gemeinsame Entscheidung der Länder Berlin und Brandenburg vorbereitet. Das ist die Grundlage für eine wichtige infrastrukturelle Weichenstellung, die weit über die Stadtgrenzen Berlins hinausreicht. Als nächster Schritt ist die Abstimmung und Einordnung der Finanzierung zur Reaktivierung der Strecke im Berliner Bereich notwendig. Die Studie hat als Vorzugsvariante eine gemeinsame Gleisnutzung mit der S-Bahn zwischen Hennigsdorf und Tegel und ein separates Gleis für den Prignitz-Express zwischen Tegel und Schönholz ausgewiesen. Die Nutzbarkeit und der Ausbaubedarf der existierenden Gleisanlagen zwischen Schönholz und Gesundbrunnen müssen noch geklärt werden.

Mehr Ein- und Aussteiger gewünscht

Es gibt Bahnstationen im Verbundgebiet, an denen pro Tag weniger als 50 Ein- und Aussteiger gezählt werden. Ist das effektiv? Was kann getan werden, um der Daseinsvorsorge weiter gerecht zu werden, ohne die Finanzierbarkeit aus den Augen zu verlieren? VBB, Land Brandenburg, Landkreise, Gebietskörperschaften und regionale Planungsgemeinschaften stehen aktuell im Dialog, um für viele betroffene Stationen eine Perspektive abzustimmen. Dabei sollen so viele Stationen wie es volkswirtschaftlich vertretbar ist, erhalten werden. Wichtigstes Kriterium ist der Anstieg der Fahrgastzahlen. Dazu werden Planungen und Ideen aus dem unmittelbaren Umfeld der Stationen berücksichtigt. Wenn trotz aller Maßnahmen künftig nicht mehr Fahrgäste als zuvor die Station nutzen, muss in Einzelfällen eine Konzentration auf benachbarte Stationen und damit eine Schließung von einzelnen Zugangsstellen erwogen werden. Zurzeit werden notwendige Investitionen am

states as the contactor of the rail passenger transportation services.

Investigated and analysed

The Prignitz-Express should roll right into Berlin

The VBB ordered a study to investigate the direct connection of the Prignitz-Express with Berlin-Gesundbrunnen. The results should prepare for a joint decision by the states of Berlin and Brandenburg. That is the basis for an important infrastructure resolution that goes well beyond the borders of Berlin. The next step requires the approval and indexing of the financing for the reactivation of the tracks in the Berlin area. The study identified the joint use of tracks with the S-Bahn between Hennigsdorf and Tegel and a separate track for the Prignitz-Express between Tegel and Schönholz as the preferred variation. The usability and the need for expanding the existing tracks between Schönholz and Gesundbrunnen still needs to be clarified.

More coming and going desired

There are railway stations in the network area where less than 50 passengers come and go. Is that effective? What can be done to provide the public service without losing track of the affordability? VBB, the State of Brandenburg, districts, communities and regional planning boards are currently discussing these issues to provide the affected stations with prospects. The aim is to keep as many stations as is economically responsible. To that end, planning and ideas from the stations' immediate surroundings are being taken into consideration. If, despite all the measures, no more passengers use the stations than before, in some cases the concentration at neighbouring stations and therefore the closure of individual points of access will be considered. Currently, necessary investments at the stops Schönborn (near Doberlug) for line RB43 and the new construction of a number of stations required as a result of the expansion of the Dresdner Bahn will have to be reconsidered. In this

Haltepunkt Schönborn (b. Doberlug) der Linie RB43 sowie die im Zuge des Streckenausbaus der Dresdner Bahn erforderliche Neuanlage mehrerer Stationen abschließend geprüft. In diesem Zusammenhang wird ein langfristig tragbares und kundenfreundliches Bedienungskonzept der Stationen zwischen Blankenfelde und Elsterwerda erarbeitet. Es gilt in jedem Fall, mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bekommen, sei es durch die Aufwertung von Stationen oder aber die Beschleunigung der Strecken.

Infrastruktur wird besser

Planung begleitet

Für die umfangreichen Arbeiten an der Ausbaustrecke Rostock – Berlin (Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h, Achslaststeigerung auf 25 Tonnen) entstehen dem VBB umfangreiche Mitwirkungsverpflichtungen. So wird zum Beispiel die Planung für die Modernisierung der Stationen intensiv begleitet. Für die Vorbereitungsarbeiten des Streckenausbaus erfolgten im Jahr 2012 einseitige Gleissperrungen. Ab dem 10. September wurde die Strecke vollständig gesperrt. Ursprünglich sollte zum 26. April 2013 die Sperrung aufgehoben werden. In zwei der drei Bauabschnitten erfolgte die eingleisige Wiederinbetriebnahme bis zum 9. Juni. Grund dafür war eine vorher nicht absehbare, aufwendige Munitionssuche – Relikt des Zweiten Weltkrieges, sowie ein Baustopp, den das Bundesverwaltungsgericht wegen einer Klage zum Planfeststellungsbeschluss verhängt hatte.

Seit September 2012 werden auf insgesamt 63 Kilometern Gleise und technische Ausrüstung erneuert und die Strecke damit bis 2015 für schnellen Personen- und Güterverkehr ausgebaut. Unter anderem mussten Moorabschnitte zwischen Nassenheide und Löwenberg mit 7.200 bis zu 21 Meter langen Ramppfählen sowie zwischen Fürstenberg und Neustrelitz mit 16.000 Rüttelstopfsäulen stabilisiert werden. Eisenbahnbrücken, Bahnübergänge und Bahnhöfe werden erneuert, 55 Weichen sowie fünf Elektronische Stellwerke gebaut. Die 196 Kilometer lange Eisenbahnstrecke Berlin – Rostock ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Sie verlängert die Magistrale Berlin – Mailand – Neapel in Rich-

connection, a sustainable and customer-friendly service concept of the stations between Blankenfelde and Elsterwerda is being developed. In any case, the aim is to have more passengers on the lines, be that through upgrading the stations or by speeding up the routes.

Infrastructure improves

Planning supported

For the extensive work on the expansion route Rostock – Berlin (speed to 160 km/hr., axle load increased to 25 tons), the VBB has extensive cooperative obligations. For instance, the planning for the modernization of the stations will be intensively supported. For the preparatory work involved in the expansion, there were single-track closures in 2012. As of 10 September, the route was completely closed. Originally the closure was scheduled to end on 26 April 2013. In two of the three sections under construction, single-track operations were reintroduced by 9 June. The reason for this was the unforeseen, extensive search for ammunition – a relic of the Second World War – as well as a construction stop that the Federal Administrative Court imposed due to litigation aimed at the Planning Stipulation Decision.

Tracks and technical equipment have been being renewed on a total of 63 kilometres since September 2012. The route will therefore be expanded for faster passenger and freight traffic by 2015. Amongst other things, the moor sections between Nassenheide and Löwenberg are being stabilized with 7,200 ram piles of up to 21 meters in length. And with 16,000 vibrating stone columns. Railway bridges, crossings and stations are being renewed, 55 shunting switches and five electronic signal boxes built. The 196 kilometre long Berlin – Rostock route is a component of the Trans-European Transportation Network. It expands the Berlin – Milan – Naples route in the direction of Scandinavia and is very important for the Baltic

tung Skandinavien und hat eine große Bedeutung für die Ostseeregion. Europäische Union, Bund und Bahn investieren insgesamt rund 850 Millionen Euro.

Dresdner Bahn

Die Deutsche Bahn baut die Strecke Blankenfelde – Dresden derzeit umfassend aus. Die Geschwindigkeit auf der Strecke soll für den Fernverkehr auf 200 km/h angehoben werden, was auch den Regionalverkehr attraktiver werden lässt. Auch die Bahnhöfe und Bahnsteiganlagen werden teilweise umgebaut und dem Bedarf angepasst. Der VBB überprüft in jeder der Bauphasen die Umsteigebeziehungen zum übrigen Öffentlichen Personennahverkehr und erarbeitet mit den Verkehrsunternehmen Lösungen im Interesse der Kunden dort, wo es hakt.

Ludwigsfelde-Struveshof

Der Haltepunkt Ludwigsfelde-Struveshof ist Ende 2012 eröffnet worden und ersetzt den Halt der RB22 im Bahnhof Genshagener Heide. Entstanden ist eine moderne bauliche Anlage mit zwei Außenbahnsteigen, einer Fußgängerüberführung mit Aufzügen und Treppen, einem Park&Ride-Parkplatz sowie einer Verknüpfung zum übrigen Öffentlichen Personennahverkehr. Sie erfüllt nach Abschluss der noch ausstehenden Restbaumaßnahmen alle Anforderungen an eine zeitgemäße, barrierefreie Gestaltung.

Bahnhof Prenzlau barrierefrei

Mit neuen Bahnsteigen und Bahnsteigzügen sowie einer Fußgängerunterführung und Aufzugsanlagen wurde der Bahnhof Prenzlau barrierefrei erschlossen. Damit ist pünktlich vor der Landesgartenschau 2013 eine barrierefreie Nutzung für die erwarteten Besucherströme fertig geworden. Die neue Fußgängerunterführung führt auch auf die Ostseite des Bahnhofs und bindet dabei einen neuen Park&Ride-Parkplatz sowie weitere Stadtgebiete direkt an den Bahnhof an.

region. The European Union, Germany and the Deutsche Bahn are investing a total of 850 million euros.

Dresdner Bahn

The Deutsche Bahn is currently extensively expanding the Blankenfelde – Dresden route. The speed on the route for long-distance travel is to be increased to 200 kilometres/hour, which will also improve the attractiveness of the regional transportation. Some of the train stations and the platforms are also being redone and adapted as necessary. The VBB is reviewing the transfer conditions to public transportation in every construction phase and, where there is friction, works with the regional bus operators to develop solutions in the customers' interests.

Ludwigsfelde-Struveshof

The Ludwigsfelde-Struveshof stop opened at the end of 2012 and replaces the RB22 stop in the Genshagener Heide train station. The result is a modern facility with two outdoor platforms, a pedestrian crossing with elevators and stairs, a Park&Ride parking lot and a connection to the local bus service. When the remaining construction measures are concluded it will fulfil all the requirements for a modern, barrier-free design.

Prenzlau station barrier-free

With the new platforms and platform access as well as a pedestrian underpass and elevators, the access to the Prenzlau train station has become barrier-free. This means that punctually for the State Garden Exhibition 2013, barrier-free access has been completed for the streams of visitors that are expected. The new pedestrian underpass also leads to the east side of the train station and thereby connects the new Park&Ride parking lot and other parts of the city directly to the train station.

Projektarbeitskreise

Der VBB organisiert im Auftrag des Landes Brandenburg Projektarbeitskreise zur Verbesserung der Infrastruktur, um die Interessen aller Beteiligten in Einklang zu bringen. Die Arbeitskreise erarbeiten Lösungsansätze in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht sowie eine Ablaufplanung unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen. Folgende Arbeitskreise sind derzeit tätig:

Bahnhof Fürstenberg

Die barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Fürstenberg/Havel hat mit dem Ausbau des P&R-Parkplatzes sowie des Bahnhofsvorplatzes begonnen. In einem 2. Bauabschnitt wird in den nächsten Jahren ein stufenfreier Zugang zum vorhandenen Inselbahnsteig errichtet.

Ausbau der Ostbahn

Mit dem Schwerpunkt um den Bereich Strausberg wird der Ausbau der Ostbahn begleitet. Dort sind drei Bauvorhaben in Arbeit: Der zweigleisige Begegnungsabschnitt der S-Bahn zwischen Strausberg und Hegermühle ermöglicht künftig eine Verdichtung des Abschnittes Strausberg – Strausberg Nord auf einen 20-Minuten-Takt. Die Entflechtung von S-Bahn und Regionalverkehr im Bahnhof Strausberg beseitigt die starken gegenseitigen betrieblichen Behinderungen zwischen S-Bahn- und Regionalverkehr. Der Bau eines zweigleisigen Begegnungsabschnittes der Regionalbahn zwischen Strausberg und Rehfelde ist Voraussetzung für die Verlängerung der Linie RB26 von Berlin-Lichtenberg bis Berlin-Ostkreuz.

Bahnhof Königs Wusterhausen

Für den Bahnhof Königs Wusterhausen wurde umfangreich geplant: Die Personenunterführung soll durchbunden, die Eisenbahnüberführung Storkower Straße erneuert, die Bahnsteiganlagen sollen modernisiert werden. Für die künftig dort endende und beginnende RB22 entsteht ein Kehrgleis.

Project teams

On behalf of the State of Brandenburg, the VBB organizes project teams for the improvement of the infrastructure so as to harmonize the interests of all the parties involved. The teams develop ideas for the technical and economic solutions as well as the process planning, taking the general financial conditions into consideration. The following teams are currently active:

Fürstenberg train station

The barrier-free design of the station's forecourt in Fürstenberg/Havel began with the P&R parking lot and the station's forecourt. In a second construction phase, an access without steps to the current island platform will be erected in the coming years.

Expansion of the eastern railway

The expansion of the eastern railway will be accompanied with an emphasis on the Strausberg area. Here, three construction projects are planned: The S-Bahn double-track encounter section between Strausberg and Hegermühle will allow for a reduction of the Strausberg – Strausberg Nord section to a 20-minute interval. The separating of the S-Bahn and regional traffic in the Strausberg station eliminates the operational hindrances between the S-Bahn and the regional traffic. The construction of a double-track encounter section for the regional railway between Strausberg and Rehfelde is prerequisite for the extension of the RB26 line from Berlin-Lichtenberg to Berlin-Ostkreuz.

Königs Wusterhausen station

Extensive planning has been conducted for the Königs Wusterhausen train station: The pedestrian underpass is to be completed, the railway overpass Storkower Straße renewed, the platforms modernized. A turn-around track will be constructed for RB22, which will begin and end there in the future.







Hermannstadt (Sibiu)

Auswahl durchgeführter / begonnener Maßnahmen an Stationen 2012 | Selected station measures commenced / completed 2012

Busverknüpfung Bus connection	Brandenburg a. d. H., Fürstenberg (Havel), Luckau-Uckro, Spremberg, Velten
P+R P+R	Birkenstein, Friesack (Mark), Fürstenberg, Luckau-Uckro, Ludwigsfelde-Struveshof, Prenzlau, Velten
B+R B+R	Bernau, Fürstenberg (Havel), Luckau-Uckro, Velten
Empfangsgebäude Reception building	Brandenburg a.d.H., Rehfelde
Bahnsteiganlagen Platforms	Altes Lager, Buchholz (Zauche), Erkner, Forst (Lausitz), Grüneberg, Kraftwerke Finkenheerd, Ludwigsfelde-Struveshof, Löwenberg (Mark), Nassenheide (Potsdam-Rehbrücke), Prenzlau, Templin, Templin Stadt, Treuenbrietzen, Wildau

Für 2013 in Planung | In planning for 2013

Für 2013 stehen Baumaßnahmen an folgenden Stationen an: | Construction measures are planned for the following stations in 2013

P+R P+R	Bad Belzig (Erweiterung), Baitz, Chorin, Dahlewitz
B+R und P+R B+R and P+R	Schwante, Seelow (Mark)
Aufzüge Elevators	Birkenstein, Michendorf, Potsdam-Charlottenhof, Wustermark
Bahnsteiganlagen Platforms	Ahrensfelde-Rehhahn, Bad Liebenwerda, Blumberg, Friedersdorf (Königs Wusterhausen), Mixdorf, Mühlrose, Ortrand, Wustermark, Zehlendorf, Zernsdorf

Analysiert: Qualität der Stationen

Stimmt die Qualität der Stationen im Schienenpersonennahverkehr? Wo muss gehandelt werden, um den Zustand und die Funktionalität der Bahnhöfe zu verbessern? Um das herauszufinden, hat der VBB 100 Stationen, die nach dem Zufallsprinzip ausgewählt wurden, nach den Kriterien Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität untersucht. Dabei wurden die Bahnsteige, Zugänge, Empfangsgebäude sowie die Bahnhofsvorplätze mit Umsteigemöglichkeiten unter die Lupe genommen. Die Ergebnisse wurden in drei Kategorien zusammengefasst.

Circa einem Drittel aller Stationen konnte beobachtet werden, dass alles oder fast alles in bester Ordnung ist, ca. 40 Prozent aller Stationen zeigen erkennbaren Handlungsbedarf und bei einem Drittel besteht dringender Handlungsbedarf. Dieser ist mit den jeweiligen Stellen abzustimmen.

Analysed: Quality of the stations

Is the quality of stations in public transportation satisfactory? What must be done to improve the functionality of train stations? To determine the answers to those questions, the VBB selected 100 stations at random and investigated them according to the criteria barrier-free access, passenger information and quality of the atmosphere. To accomplish this, the platforms, accesses, reception buildings and the forecourts with transfer opportunities were examined. The results were divided into three categories.

About one-third of all the stations were either completely or almost completely satisfactory; ca. 40 per cent of all the stations demonstrated a clear need for action and about one-third required urgent action. This is to be agreed upon with the specific offices responsible.

Über 50 Prozent barrierefrei

Untersucht wurde auch, ob die Bahnhöfe über ein Leitsystem für Sehbehinderte, stufenlose Zugänge zu allen Bahnsteigen und eine Bahnsteighöhe von mindestens 55 cm verfügen. Soweit vorhanden, wurde die behindertengerechte Ausstattung von WC-Anlagen, Aufzügen und Parkplätzen einbezogen. Das Ergebnis lässt noch zu wünschen übrig. Ca. 50 Prozent der Stationen erfüllt die Anforderungen vollständig, bei der Hälfte besteht sogar dringender Handlungsbedarf. Dabei gab es kaum Unterschiede zwischen großen und kleinen Bahnhöfen.

Infos für den Fahrgast

Wegeleitsystem, Informationen im Regelfall, Informationen bei Abweichungen sowie eine Anzeige der Uhrzeit müssen vorhanden und mängelfrei sein. Das sind die Anforderungen, die der VBB an die Fahrgastinformation stellt. Das Ergebnis: Deutlich über ein Drittel der Stationen wurde als weitgehend mängelfrei eingestuft. Bei etwas mehr als einem Viertel aller Stationen besteht jedoch dringender Handlungsbedarf, vor allem bei fehlenden Ansagen von Zügen oder Lücken im Wegeleitsystem. Bei einem Fünftel der Stationen existieren weder Lautsprecher noch dynamische Schriftanzeiger. Die großen Stationen schnitten in der Regel besser als die kleinen mit geringer Fahrgastfrequenz ab.

Schutz gegen Regen und Wind

Die Aufenthaltsqualität einer Station ist gut, wenn die Fahrgäste sich in ausreichendem Umfang gegen die Unbilden des Wetters schützen können, wenn Sitzgelegenheiten und Beleuchtung vorhanden sind und alles auch noch sauber und mängelfrei ist. Die Untersuchungen ergaben einen dringenden Handlungsbedarf bei sieben Prozent und einen erkennbaren Handlungsbedarf bei 38 Prozent der Stationen. Vandalismus, besonders Graffiti, ist dabei eines der größten Probleme. Auch unebene Bahnsteigoberflächen oder Zugänge wirkten sich auf das Ergebnis aus. Tendenziell erhielten die großen Stationen bessere Noten als die kleinen.

More than 50 per cent barrier-free

It was investigated whether the train stations had a guidance system for the visually impaired, step-free accesses to all platforms and a platform height of at least 55 cm. If available, toilets for the handicapped, elevators and parking places were included. The results left something to be desired. Ca. 50 per cent of the stations completely fulfilled the requirements, half required urgent action. There was hardly any difference between large and small train stations.

Passenger information

Guidance systems, standard information, information for disruptions and display of the time must be available and free of defects. Those are the requirements that the VBB makes for passenger information. The result: Well over a third of the stations were ranked as for the most part free of defects. By a little more than a quarter of the stations there was an urgent need for action, above all, the failure to announce trains or gaps in the guidance system. One-fifth of the stations had neither loudspeakers nor dynamic text displays. The large stations generally ranked better than those with fewer passengers.

Protection from wind and rain

The quality of a station's atmosphere is good if the passengers are able to sufficiently protect themselves from inclement weather, if there are seats and lighting and if everything is clean and free of defects. The investigations demonstrated an urgent need for action in seven per cent and a clear need in 38 per cent of the stations. Vandalism, especially graffiti, is one of the greatest problems. Uneven platforms or accesses also impacted on the results. The larger stations tended to rank better than the smaller ones.

Bewertung Evaluation	Gesamt Total	Barrierefreiheit Barrier-free	Fahrgast-information Passenger information	Aufenthalts-qualität Quality of atmosphere
Kriterien Criteria		Stufenloser Zugang, Bahnsteighöhe ab 55 cm (ü. SO) Leitsystem für Sehbehinderte Step-free access, platform height at least 55 cm, guidance system for visually impaired	Wegeleitsystem, Information im Regel- und Störfall, Uhrzeit Signage system, information in standard situations and for disruptions, time	Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Sauberkeit Shelter, seating, lighting, cleanliness
Handlungsbedarf Need for action				
Kein oder geringer $\geq 90\%$ None or low	31	51	38	55
Beispiel Example	Angermünde	Schwedt (Oder)	Falkenberg (Elster)	Senftenberg
Erkennbarer 70 – 89% Clear	37	8	36	38
Beispiel Example	Luckau-Uckro	Kirchmöser	Prösen	Jüterbog
Dringender < 70% Urgent	32	41	26	7
Beispiel Example	Hosena	Potsdam Charlottenhof	Heiligengrabe	Görden

Basis: 100 Stationen, Erfassung: 17.10. – 31.12.2012

Angaben: prozentualer = absoluter Anteil der untersuchten Stationen |

Basis: 100 stations, investigation 17 October – 31 December 2012

Data: per cent and absolute number of stations

Nachrüsten nötig

Nach einem aktuellen Urteil des Kölner Verwaltungsgerichtes muss die Deutsche Bahn AG bundesweit auf rund 1.900 Bahnhöfen nachbessern. Das Eisenbahnbundesamt hatte geklagt, weil die Bahn verpflichtet ist, alle wartenden Fahrgäste auch auf kleineren Bahnhöfen und Kleinststationen über Zugausfälle und Verspätungen aktiv zu informieren. Die bisherige Regelung, Telefonnummern auf Plakaten zu weiteren Informationen für die Kunden zu veröffentlichen, ist nicht ausreichend. Bereits seit Jahren fordert der VBB aktive Informationen, sowohl im Regel- als auch Störfall eine entsprechende Möglichkeit.

Retrofitting necessary

According to a current ruling of the Administrative Court of Cologne, the Deutsche Bahn must improve about 1,900 train stations throughout Germany. The Eisenbahnbundesamt filed a suit because the Deutsche Bahn is obligated to inform all waiting passengers, even in smaller and tiny train stations, about cancelled or delayed trains. The previous arrangement of posting telephone numbers on posters for additional information for the customers is not sufficient. The VBB has been demanding active information for years both for standard situations as well as in case of disruptions.

Stationspreisverfahren

Das Kammergericht hat Ende 2012/Anfang 2013 fünf Entscheidungen bei Stationspreisverfahren getroffen. Sie betreffen unter anderem die Stationspreisverfahren der PEG und der ODEG, die beide gegen die DB Station&Service AG gewonnen haben. Das Kammergericht hat entschieden, dass die DB Station&Service AG die Entgelte nach dem Stationspreissystem 2005 nicht transparent nachweisen kann und den Nahverkehr zu Gunsten des Fernverkehrs benachteiligt, also quersubventioniert. Aufgrund dieser Urteile kann die DB Station&Service AG nicht höhere Entgelte als nach dem Stationspreissystem 1999 mit dem Preisstand 2004 beanspruchen.

Derzeit befasst sich der Bundesgerichtshof in mehreren Nichtzulassungsbeschwerden abschließend mit den Stationspreisfällen und der Frage, ob über-teuerte Stationsentgelte zivilgerichtlich zurückgefordert werden können. Der Bundesgerichtshof hat im Oktober 2011 in einem ähnlich gelagerten Fall zu den Stornierungsentgelten der DB Netz AG bereits zu Lasten der DB Netz AG eine Grundsatzentscheidung getroffen. Bereits die Spruchpraxis des Kammergerichts bedeutet Rechtssicherheit für zahlreiche weitere erstinstanzliche Verfahren, die Verkehre in zahlreichen Regionen Deutschlands betreffen.

Station price procedure

The Superior Court of Justice made five rulings on the station price procedure at the end of 2012/beginning of 2013. Amongst other things, they deal with the PEG and ODEG station price procedures, both of which won against the DB Station&Service AG. The Court ruled that DB Station&Service AG cannot transparently prove the fees in accordance with the Station Price System 2005 and gave long distance traffic an advantage over public transportation, in other words, gave long-distance traffic a cross-subsidy. As a result of this ruling, DB Station&Service AG may not claim higher fees than with the Station Price System 1999 with the price level of 2004.

Currently, the Federal Superior Court is dealing with the station price cases in a number of complaints on the leave of appeals and the question whether excessive station fees can be reclaimed. The Federal Superior Court made a basic ruling in October 2011 in a similar case on the cancellation fees of DB Netz AG that was not in DB Netz AG's favour. The ruling of the Court of Justice itself represents a victory for numerous cases dealing with transportation in many regions of Germany.



Potsdam



Porto



Berlin



Istanbul

Kluge Angebote mit Blick in die Zukunft

Welche Verkehrswege und Verkehrsmittel werden in naher und weiterer Zukunft nachgefragt? Welche Faktoren haben Einfluss auf die Nutzung von Bahnen und Bussen? Wie kann öffentlicher und individueller Verkehr so verknüpft werden, dass die Fahrgäste komfortabel und unter Beachtung von Umweltaspekten zum Ziel kommen? Alle diese Faktoren fließen in das Management und die Planung der Angebote für den Öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene und der Straße ein.

BER-Anbindung steht

Die Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) lässt auf sich warten, seine Erreichbarkeit mit Bahnen und Bussen ist jedoch gut vorbereitet. Es wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, das sowohl die Schienen- als auch die Busanbindung nach Berlin sowie in die Region einbezieht. Dazu wurde prognostiziert, wie sich in Abhängigkeit der zu erwartenden Flugreisenden und der Arbeitsplätze am Flughafen und im Flughafenumfeld neue Verkehrsbeziehungen ergeben.

Schiene und Bus

Weil der BER noch nicht in Betrieb ist, wird der bisherige Bahnhof Berlin-Schönefeld Flughafen weiterhin mit den Linien RE7, RB14 und RB22 angefahren. Die geplante Betriebsaufnahme der neuen Regional-Expresslinie RE9 entfällt vorerst. Weiterhin enden die S-Bahn-Linien S9 und S45 am bisherigen Bahnhof Berlin-Schönefeld Flughafen. Auch die bereits fertigen Planungen für die Busanbindung liegen im Wesentlichen auf Eis. Nach Bekanntgabe des neuen Eröffnungstermins wird die bisherige Planung überprüft, um sie dann an die aktuellen Fluggastprognosen anzupassen.

Neue Buslinie 600

Ein wesentlicher Verkehrszuwachs wird über die Südtangente Potsdam – Teltow – Großbeeren –

Mahlow – Flughafen Westgelände – Flughafen Terminal erwartet, auch ohne den neuen Flughafen. In Anlehnung an die Konzeptgedanken zur Flughafenanbindung wurde 2012 deshalb eine neue Buslinie 600 im Abschnitt S-Bahnhof Teltow – Mahlow umgesetzt. Sie kann bei Flughafen-Eröffnung bis zum S-Bahnhof Waßmannsdorf verlängert werden. Die ersten Betriebswochen haben gezeigt, dass diese Linie gut angenommen wird, besonders zwischen den Gewerbestandorten in Großbeeren und dem S-Bahnhof Teltow. Auch in den Früh- und Spätstunden besteht eine hohe Nachfrage, die mit zu einer guten Grundauslastung der Linie führt.

Kommunikation gut vorbereitet

Zahlreiche, auf die speziellen Bedürfnisse der Kunden abgestimmte Informationsprodukte sind in der BER-Warteschleife. Wenn die Eröffnung näherückt, wird ein zweisprachiges Faltblatt über alle Verkehrsangebote informieren. Selbstverständlich werden alle Angebote in die konventionellen und elektronischen Medien des VBB übernommen. Zusätzlich wird der VBB für die Verkehrsunternehmen weitere Kommunikationsmaßnahmen wie Anzeigenschaltungen, redaktionelle Beiträge und Sonderbeilagen in Tageszeitungen sowie öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen koordinieren.

Clever Offers with an Eye on the Future

Which transportation routes and means of transportation will be in demand in the near and distant future? Which factors have an impact on the use of trains and busses? How can public and private transportation be linked so that passengers arrive at their destinations comfortably and in conjunction with environmental factors? All these factors are considered in the management and planning of services for public transportation on rails and roads.

BER connection ready

The opening of the new Airport Berlin Brandenburg (BER) is taking its time, but its accessibility with trains and busses is already well prepared. A transportation concept was developed that includes connections to Berlin and the region with both trains and busses. To that end, forecasts were made for new transportation conditions depending on the expected number of passengers and working places at the airport and surrounding area.

Trains and busses

Due to the fact that BER has not yet commenced operations, the Berlin-Schönefeld Flughafen station is still serviced by the lines RE7, RB14 and RB22. The planned commencement of operations of the new regional express line RE9 has been postponed. The S-Bahn lines S9 and S45 still end at the Berlin-Schönefeld Flughafen station. And the completed planning for the bus connection has basically been put on ice. When the new opening date is announced, the previous planning will be reviewed to adapt it to the current passenger count predictions.

New bus line 600

An important new addition to transportation is expected via the south tangent Potsdam – Teltow –

Großbeeren – Mahlow – Flughafen Westgelände – Airport Terminal, even without the new airport. In conjunction with the design concept for the connection of the airport, a new bus line 600 was therefore implemented in 2012 in the section S-Bahn station Teltow – Mahlow. When the airport opens it can be extended to S-Bahn station Waßmannsdorf. The first weeks of operation demonstrated that this line will be well accepted, especially between the industrial parks in Großbeeren and S-Bahn station Teltow. There is even great demand in the early and late hours, which has led to a good basic utilization of the line.

Communication well prepared

Numerous information products especially designed for the needs of the customers are in the BER holding pattern. When the opening approaches, a bilingual flyer will provide information about all the transportation services. Of course, all the offers will be included in the VBB's conventional and electronic media. In addition, the VBB will also coordinate further communication measures such as placing of advertisements, writing of articles and special inserts in newspapers as well as public relations events for the transportation companies.

Gut verknüpft

Die Bahn-Bus-Verknüpfung und das allgemeine Fahrplanangebot wurden 2012 weiter verbessert, weitere Bahnhöfe zu modernen Verknüpfungspunkten ausgebaut. Der S-Bahnhof Birkenstein und der komplett umgestaltete Bahnhofsvorplatz von Falkenberg zum Beispiel bieten nun neue Stellplätze für PKW und Fahrräder, neu angelegte Bushaltestellen sowie moderne und saubere Wegeverbindungen.

Anschlussmanagement

Der VBB hat seine jährliche Erhebung zu den Anschlussbeziehungen an 32 Verknüpfungspunkten abgeschlossen. Die ermittelten Daten helfen, die Angebotskonzeption den Fahrgastwünschen entsprechend anzupassen. Vor allem Verknüpfungspunkte mit gut vertakteten Linien, kurzen Wegebeziehungen und kurzen Umsteigezeiten sind Voraussetzung für eine hohe Nachfrage bei den Umsteigern zwischen Bus und Bahn. Die Ergebnisse der Erhebung werden den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.

Anschluss-Check

Ein auf der VBB-Fahrinfo basierendes Anschlussprogramm zur Überprüfung aller Anschlüsse zwischen Bahn und Bus im Verbundgebiet unterstützt neuerdings die Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und die Planungsabteilung des VBB bei der Arbeit. Mit dem neuen Programm können Umsteigerelationen schneller dargestellt und somit überprüft und bewertet, Umsteigezeiten ausgewertet, aber auch knapp verpasste Anschlüsse angezeigt werden. Auch die Simulation von zukünftigen Fahrplanänderungen ist möglich. Die Planung und Überprüfung von Anschlussbeziehungen kann damit zukünftig deutlich vereinfacht werden.

Infos per Faltblatt

Im Jahr 2012 erschienen VBB-Infofaltblätter zu den neuen Bahnhofsvorplätzen und -umfeldern für Birkenstein und Falkenberg (Elster) und zu den neuen Angeboten für Bad Freienwalde und Werneuchen.

Well-connected

The rail-bus connection and the general offer was further improved in 2012, more train stations expanded to modern connecting points. The Birkenstein S-Bahn station and the completely redesigned forecourt in Falkenberg offer new parking places for cars and bicycles, new bus stops and modern and clean walkways.

Connection management

The VBB has concluded its annual survey on the connections at 32 interchange stations. The data assists in adapting the service concept to the passengers' wishes. Above all, the interchange stations with well-synchronized lines, short connecting ways and transfer times are prerequisite for a greater demand when transferring between busses and trains. The results of the survey will be made available to the client bodies and the transportation companies.

Connection check

A connection program for checking all the connections between trains and busses in the network based on the VBB transportation information has been introduced to support the client bodies, the transportation companies and the VBB Planning Department. With the new program, the transfer relations can be more quickly visualized and therefore checked and evaluated. Also connections that were just missed are displayed. The simulation of future changes to the timetable is also possible. It will therefore be much easier to plan and review connections.

Information with flyers

In 2012, VBB flyers were published for the new forecourts and surrounding areas of the train stations for Birkenstein and Falkenberg (Elster) and on the new services for Bad Freienwalde and Werneuchen. A flyer

Für den Landkreis Märkisch-Oderland wurde ein Faltblatt zur Rufbuseinführung am 8. Juni 2012 erstellt.

was developed for the County of Märkisch-Oderland for the introduction of the call bus on 8 June 2012.

Bauen für bessere Verbindungen

Wannsee – Charlottenburg saniert

Vom 11. Dezember 2011 bis zum 8. Dezember 2012 wurde die Berliner Bahnstrecke zwischen Charlottenburg und Wannsee voll gesperrt, um Gleisanlagen und Brücken zu erneuern. In dieser Zeit wurde ein umfangreiches Ersatz- und Umleitungskonzept angeboten. Nach Abschluss der Baumaßnahmen fahren nun mehr Züge im Regionalverkehr zwischen Potsdam und Berlin: in den Hauptverkehrszeiten vier Züge pro Stunde.

Rostock – Berlin gesperrt

Der Streckenausbau Oranienburg – Neustrelitz – Rostock beeinträchtigt den Regionalverkehr der Linien RE5, RB12 und RB20 seit dem 10. September 2012 erheblich. Erschwert wird die Situation durch die Sperrung des Bahnhofs Oranienburg wegen notwendiger Kampfmittelberäumung. Entsprechende Ersatz- und Umleitungsverkehre haben die Auswirkungen für die Fahrgäste gelindert. Die Sperrung des Abschnitts Oranienburg – Neustrelitz dauerte bis 8. Juni 2013. Nach Abschluss weiterer Baumaßnahmen soll die Höchstgeschwindigkeit der Strecke Mitte 2014 auf 160 km/h erhöht werden.

Die Fahrpläne heute und morgen

Von und nach Golm

Im Jahr 2010 wurde die Auslastung der Züge im Studentenverkehr Berlin – Potsdam und innerhalb Potsdams zwischen den einzelnen Universitätsstandorten detailliert untersucht. Anlass waren die teils voll besetzten Züge kurz vor Beginn und nach Ende

Building for better connections

Wannsee – Charlottenburg redone

The route between Charlottenburg and Wannsee was completely closed from 11 December 2011 to 8 December 2012 so as to renew the tracks and bridges. An extensive replacement and detour concept was provided during this period. After the conclusion of the construction measures, more trains are now travelling in the regional traffic between Potsdam and Berlin – four trains per hour during rush hours.

Rostock – Berlin closed

The expansion of the Oranienburg – Neustrelitz – Rostock route has been significantly impairing regional traffic on the lines RE5, RB12 and RB20 since 10 September 2012. The situation is aggravated by the closure of the Oranienburg train station due to the necessity of removing ordnance from the Second World War. Appropriate replacements and detoured traffic have ameliorated the impact on the passengers; the closure of the Oranienburg – Neustrelitz section will last until 8 June 2013. When other construction measures are completed by mid-2014, the speed on the route is to be increased to 160 km/hr.

The timetables today and tomorrow

To and from Golm

The utilization of the trains in student transportation Berlin – Potsdam and within Potsdam between the various university campuses was investigated in detail in 2010. Part of the reason was the crowded trains shortly before and after university events and

der Univeranstaltungen und die gering ausgelasteten Züge in den anderen Zeiten. In Abstimmung mit der Universität Potsdam, mit der ViP Verkehrsbetrieb in Potsdam GmbH und der Stadt Potsdam wurde mit verschiedenen Maßnahmen gegengesteuert. Zwei Jahre nach der ersten Erhebung und der Einführung der Verdichterzüge RE1 (RB21/RB22) wird nun ermittelt, welche Wirkungen mit den Maßnahmen erzielt werden konnten.

Stadtbus Bad Belzig

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 ergaben sich auf der Linie RE7 neue Fahrplanlagen. Dank neuer Fahrzeuge sind die Züge auf dem südlichen Linienabschnitt schneller. Die Reisezeit hat sich verkürzt; gleichzeitig änderten sich die Fahrzeiten. Die Anschlüsse des Stadtbusse passten nicht mehr. Die neuen Ankunftszeiten der RE7 wären für die Fahrgäste mit sehr langen Übergangszeiten zum Bus verbunden gewesen. Deshalb hat die Verkehrsgesellschaft Belzig eine Taktverdichtung des Stadtbusse im Halbstundentakt eingeführt und die An- und Abfahrtszeit am Bahnhof angepasst.

Jahresfahrplan 2013 gut vorbereitet

Die Angebotskonzeptionen für den Jahresfahrplan 2013 wurden mit den Aufgabenträgern Berlin und Brandenburg und den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt. Im Netz Stadtbahn gab es einen Betreiberwechsel. Auf den Linien RE2 und RE4 fährt nun die ODEG (bisher DB Regio AG). Die Linien RE7, RE1 und RE11 werden weiterhin von der DB Regio bedient. Teilweise wird ein neues Fahrplankonzept umgesetzt. Die Fahrgäste kommen nach und nach in den Genuss des Einsatzes neuer oder modernisierter Fahrzeuge. Das Land Brandenburg musste für das Fahrplanjahr 2013 aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten in Höhe von etwa zehn Millionen Euro das Angebot anpassen. Angebotsausweitungen aus dem Jahr 2012 mussten rückgängig gemacht und einzelne sehr schwach nachgefragte Fahrten eingestellt werden. Hiervon betroffen sind insbesondere die Linien RE1 (im Abschnitt Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt), RE6, RB33 (Beelitz Stadt–Jüterbog), RB36, RB51, RB73 und RB74.

the low utilization at other times. In conjunction with the University of Potsdam, the ViP Verkehrsbetrieb in Potsdam GmbH and the City of Potsdam, various measures were developed to counteract this. Two years after the first survey and the introduction of the high-frequency trains RE1 (RB21/RB22), a survey will determine what impact the measures have had.

Bad Belzig city bus

The timetable change 2012/2013 resulted in new schedules on the RE7 line. Thanks to new vehicles, the trains on the southern route are faster. The travel time has been cut; at the same time the schedule changed. The connections to the city busses no longer fit. The new arrival times of the RE7 were connected with very long transfer times to the bus for the passengers. For that reason, the Verkehrsgesellschaft Belzig introduced a shortening of the city bus intervals to half an hour and adapted them to the arrival and departure time at the station.

Timetable 2013 well prepared

The service concept for the annual timetable 2013 has been agreed upon by the client bodies and the railway companies. There was a change of operator in the Stadtbahn network. The ODEG now handles the lines RE2 and RE4 (previously DB Regio AG). The lines RE7, RE1 and RE11 continued to be serviced by DB Regio. In some cases a new timetable concept will be implemented. The passengers are slowly coming to enjoy the use of new or modernized trains. The State of Brandenburg had to adapt the service in the 2013 timetable due to a ca. 10 million euro lack of financing. Extensions of service from 2012 had to be eliminated and some trains that were not always well-utilized had to be cancelled. In particular the lines RE1 (in the section Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt), RE6, RB33 (Beelitz Stadt – Jüterbog), RB36, RB51, RB73 and RB74 were affected by the cuts.

Jahresfahrplan 2014 im Blick

Ohne langfristige Planung geht es nicht: Mit der Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig wird die Mitteldeutsche S-Bahn ihren Betrieb aufnehmen. Die bisherige Linie RE11 Sachsen von Hoyerswerda über Ruhland, Falkenberg (Elster) nach Leipzig Hauptbahnhof wird in dieses Netz integriert und künftig als Linie S4 mit neuen Triebwagen durch den Leipziger City-Tunnel nach Geithain verlängert. Außerdem wird geprüft, die Linie RE6 wieder mit einzelnen Fahrten nach Gesundbrunnen zu führen, den südlichen Teil der Linie RB14 aus Senftenberg ab Schönefeld Flughafen über die Strecke des geplanten Flughafen-Expresses in die Berliner Mitte einzubinden und die Linie RB22 vom Flughafen Schönefeld nach Königs Wusterhausen zu verlängern. Auf den anderen Linien des Regionalverkehrs und im Berliner S-Bahn-Netz wird das Angebot 2014 weitgehend dem Jahresfahrplan 2013 entsprechen.

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Das Land Brandenburg hat einen neuen Landesnahverkehrsplan für die Jahre 2013 bis 2017 verabschiedet. Er enthält die Eckpunkte zur Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr. Schwerpunkte sind unter anderem die barrierefreie Gestaltung von Zugangsstellen sowie die Einschätzung der Perspektiven von Stationen mit geringem Verkehrsaufkommen. Ein Ergebnis: Auf die weitere Ausdehnung des Berliner S-Bahn-Netzes in Brandenburg (Falkensee, Velten und Rangsdorf) verzichtet das Land Brandenburg zugunsten von Regionalverkehrslinien, die dem Verkehrsbedürfnis besser entsprechen.

Nahverkehrsplan Berlin

Das Land Berlin schreibt seinen Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum von 2014 bis 2018 fort. Als erster Schritt wurde vom Center Nahverkehr Berlin der Monitoringbericht zum aktuellen Nahverkehrsplan als Entwurf erarbeitet. Es wurden die Entwicklungen der letzten Jahre nachvollzogen, in Bezug auf die Zielstellungen des NVP bewertet und Entwicklungstrends identifiziert. Der NVP Monitoring-Bericht ist Grundlage des NVP 2014 bis 2018. Der VBB leistet einen wesentlichen Teil der Zuarbeiten.

Timetable 2014 in view

Nothing works without long-term planning. With the opening of the Leipzig city tunnel, the Mitteldeutsche S-Bahn will commence its operations. The former line RE11 Saxony from Hoyerswerda via Ruhland, Falkenberg (Elster) to Leipzig main station will be integrated into the network and in the future be extended as S4 with new multiple units through the Leipzig city tunnel to Geithain. In addition, there are considerations to extend some trains of RE6 to Gesundbrunnen again, to include the southern part of RB14 from Senftenberg into the planned Airport Express into Berlin Mitte after the Schönefeld Airport and to extend RB22 from Schönefeld Airport to Königs Wusterhausen. The 2014 timetable will, for the most part, correspond with the 2013 timetable for the other regional lines and in the Berlin S-Bahn network.

Brandenburg Public Transport Plan

The State of Brandenburg has approved a new Public Transportation Plan for 2013 to 2017. It contains the outline for the development of railway public transportation. The emphasis will be, amongst other things, on barrier-free access as well as the estimation of the prospects for stations with little traffic. One result is that the State of Brandenburg will forgo the expansion of the Berlin S-Bahn network (Falkensee, Velten and Rangsdorf) in favour of the regional transportation lines, which better serve the transportation needs.

Berlin Public Transport Plan

The State of Berlin is continuing its Public Transportation Plan (PTP) for the period of 2014 to 2018. The Center Nahverkehr Berlin has drafted the Monitoring Report for the current Public Transportation Plan as a first step. The developments of the last few years were reported, evaluated with regard to the objects of the PTP and developmental trends identified. The PTP Monitoring Report is the basis for the PTP 2014 to 2018. The VBB performs a good part of the preparatory work.



Demografie und Verkehr

In vielen Regionen Brandenburgs leben zunehmend weniger Menschen, der Altersdurchschnitt steigt. In diesen dünnbesiedelten Regionen muss die Daseinsvorsorge zukunftsfähig gestaltet werden. Dabei werden auch innovative Handlungsansätze aus anderen ländlichen Regionen Deutschlands für Brandenburg adaptiert. Andererseits wecken Brandenburger Beispiele in anderen Regionen Interesse.

Bei Anruf Bus

Im dünn besiedelten Raum an der Oder östlich der Achse Neuhardenberg – Seelow – Lebus fährt seit August 2012 der Rufbus Oderbruch Süd. Er verkehrt Montag bis Freitag zwischen 5 und 20 Uhr und holt die Fahrgäste von zu Hause oder der nächstgelegenen Haltestelle ab und bringt sie ans gewünschte Ziel oder zur nächsten Umsteigehaltestelle. Der Bus fährt, wenn er telefonisch vorbestellt wurde. Der Rufbus Oderbruch Süd ist ein erweitertes Angebot, das aber nur bei Nachfrage zum Einsatz kommt und damit Ressourcen spart.

Patientenbus

Im Dezember 2012 startete im Landkreis Märkisch-Oderland der landesweit erste Patientenbus. Patienten, die schwer eine Praxis erreichen, können nun einmal pro Woche direkt zu ihren Ärzten in Müncheberg und Buckow und zurück fahren. Mit Unterstützung des VBB wurde ein Flyer mit Fahrplan und Linienführung des Busses erstellt, der an alle Haushalte im Einzugsgebiet verteilt wurde. Praxisabläufe und Bestellsysteme der regional tätigen Ärzte sind entsprechend organisiert. Finanziert wird der Bus durch den Landkreis Märkisch-Oderland, die Stadt Müncheberg, das Amt Märkische Schweiz, die Krankenkassen Barmer GEK und AOK Nordost sowie die Kassenärztliche Vereinigung Brandenburg. Das neue Angebot wird ein Jahr getestet und kann bei guter Nachfrage verlängert werden.

Demography and transportation

In many Brandenburg regions there are fewer and fewer residents; the average age is increasing. The public services in these sparsely populated regions have to be designed for the future. To that end, innovative approaches from other rural regions will be adapted to Brandenburg. On the other hand, examples from Brandenburg are awakening interest in other regions.

Call-a-bus

In the sparsely populated area near the Oder, east of the axis Neuhardenberg – Seelow – Lebus, the Call bus Oderbruch Süd has been in operation since August 2012. It operates from Monday to Friday between 5 AM and 8 PM and picks up passengers at home or the nearest bus stop and brings them to their destination or the next transfer bus stop. The bus comes when it is ordered in advance by phone. The Call bus Oderbruch Süd is an extended service which is only in service when called and therefore conserves resources.

Patient Bus

In December 2012, the first Patient Bus in the state started in the County of Märkisch-Oderland. Patients who have difficulties getting to a practice can now once a week travel to their doctors in Müncheberg and Buckow and back. With the support of the VBB, a flyer with the timetable and the routes was developed and distributed to the households in the affected region. The processes in the practice and the order systems of the physicians working in the region have been organized accordingly. The bus is financed by the County of Märkisch-Oderland, the City of Müncheberg, the Office of Märkische Schweiz, the Barmer GEK and AOK Nordost health insurances and the Kassenärztliche Vereinigung Brandenburg. The new service will be tested for a year and can be extended if the demand is satisfactory.

Kombibus

Seit September 2012 werden Busse der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) auch zum Transport von Lebensmitteln genutzt. Im Vorfeld wurden die Busse für kombinierte Transporte hergerichtet. Auch eine leistungsfähige Disposition wurde installiert. Umladepunkte wurden aufgerüstet, das Fahrpersonal weitergebildet und eine umfangreiche Marketingkampagne gestartet. Mit der Einführung des Kombibusses wurde in der Uckermark auch mit der schrittweisen Einführung des Integralen Taktfahrplans begonnen. Das Projekt ist Teil des Kombibus-Modellversuchs „Daseinsvorsorge 2030 – eine Antwort auf den demografischen Wandel“ des Beauftragten der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer.

Handbuch Bürgerbus

Bürgerbusse funktionieren als soziale Netzwerke in dünn besiedelten Regionen. Engagierte Bürger gründen einen Verein, der eine öffentliche Buslinie mit einem – im Land Brandenburg bisher aus öffentlichen Mitteln finanzierten – Kleinbus betreibt. Der Bürgerbus ist Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs und fährt dort, wo ein regulärer Busbetrieb durch die öffentliche Hand nicht finanziert werden kann. Gegenwärtig gibt es in Brandenburg vier Bürgerbusvereine in Gransee, im Hohen Fläming, in Brieselang und in Lieberose/Oberspreewald. Das Handbuch Bürgerbus wurde überarbeitet und steht unter VBB.de zum kostenlosen Herunterladen bereit, für alle, die sich für das Betreiben eines Bürgerbusses interessieren.

Bürgerläden mobil

Mit dem Aufbau und der Unterstützung des Bürgerladens in Wittbrietzen entstand in Brandenburg ein erstes Modell eines Nahversorgungszentrums, in dem auch Mobilität bestellt werden kann. In der Kleeblattregion Neustadt (Dosse) – Kyritz – Wusterhausen (Dosse) – Gumtow, werden 2012/13 weitere Konzepte für jeweils einen Laden beziehungsweise eine soziale Einrichtung in der jeweiligen Gemeinde erarbeitet. Ziel ist es, die Nahversorgung zu sichern und damit die Notwendigkeit vieler Fahrten zu vermeiden. Gleichzeitig soll natürlich Mobilität angebo-

Kombibus

Since September 2012, busses from the Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) are also being used for the transportation of groceries. The busses were prepared for the combined transport in advance. A powerful dispatching was also installed. Transfer points were equipped, the drivers trained and an extensive marketing campaign started. With the introduction of the Kombibus, the phased introduction of the integral synchronized timetable was also begun in the Uckermark. The project is part of the Pilot Kombibus Model "Public service 2030 – a response to the demographic change" by the Office of the German Government for the New States.

Citizens' Bus Handbook

Citizens' busses function like a social network in sparsely populated regions. Engaged citizens set up an association that operates a small bus – to date financed with public funds in the State of Brandenburg – that services a public bus line. The citizens' bus is a component of the public transportation and travels there where regular bus operations cannot be financed by the public. Currently, there are four citizens' busses in Gransee, Hohen Fläming, Brieselang and Lieberose/Oberspreewald. The Citizens' Bus Handbook has been revised and is available as a free download at VBB.de for anybody interested in operating a citizens' bus.

Mobile citizens' shops

With the establishment and support of the Citizens' Shop in Wittbrietzen, the first model for a local supply centre in which mobility can be ordered was founded in Brandenburg. In the cloverleaf region Neustadt (Dosse) – Kyritz – Wusterhausen (Dosse) – Gumtow, additional plans for one shop each or a social institution in the individual community are being developed in 2012/2013. The goal is to assure the local supply and therefore to avoid the necessity of many trips. At the same time, mobility should be offered such as the ordering of call busses,

ten werden, wie die Bestellung von Rufbussen, VBB-Fahrgastinformationen und der Kauf von Gutscheinen für das Fifty-Fifty-Taxi.

Dokumentation Mobilität

„Mobilitätssicherung in Zeiten demografischen Wandels“ ist der Titel einer Dokumentation, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegeben hat. In der Publikation werden erfolgversprechende Beispiele vorgestellt, wie Mobilität in den von demografischem Wandel besonders betroffenen Gebieten erhalten werden kann. Der VBB arbeitete als Autor mit und steuerte erfolgreiche Praxisbeispiele aus dem Land Brandenburg bei.

Linie 161 bleibt

Regelmäßig werden Angebot und Bedarf einzelner Linien überprüft. Dazu wurde im November 2011 eine so genannte Vollerhebung auf der Bus-Linie 161 durchgeführt. Die meisten Fahrgäste nutzen den Bus als Zubringer zur S-Bahn, einige fahren aber auch von Schöneiche nach Erkner durch. Es wurde untersucht, wie viele Fahrgäste durch Ausweitung des 20-Minuten-Taktes bis Schöneiche Dorfaue gewonnen werden können. Das Ergebnis: Der Fahrgastgewinn wäre relativ gering bei gleichzeitiger Abwanderung von Fahrgästen der Tram 88. Deshalb haben die Aufgabenträger entschieden, die bestehenden Fahrpläne beizubehalten.

Landstädtedreieck

Im Auftrag des Landkreises Potsdam-Mittelmark wurde für die „Landstädtedreieck“ genannte Region Niemeck – Treuenbrietzen – Brück das bestehende Verkehrskonzept analysiert. Das Konzept sah vor, das Angebot neu zu strukturieren und in Haupt- und Nebenlinien zu gliedern. Durch eine Vertaktung hätten Anschlüsse zum Schienenpersonennahverkehr und zwischen den Linien untereinander hergestellt werden können. Insgesamt war eine Ausweitung des Angebotes vorgesehen. Das Konzept konnte jedoch noch nicht umgesetzt werden. Grund sind zum einen

VBB passenger information and the purchase of vouchers for the fifty-fifty taxi.

Documentation of mobility

“Assuring mobility in times of demographic change” is the title of a documentation published by the Ministry for Transport, Building and Urban Affairs. The publication presents promising examples of how mobility can be maintained in areas affected by demographic change. The VBB worked as an author and provided successful examples of practices in the State of Brandenburg.

Line 161 stays

The service and need of individual lines are regularly reviewed. A so-called complete survey for bus line 161 was performed in November 2011. Most of the passengers use the bus as a feeder for the S-Bahn, some do, however, travel from Schöneiche to Erkner. It was investigated how many passengers could be obtained by extending the 20-minute intervals to Schöneiche Dorfaue. The result was that the gain in passengers was relatively low with a simultaneous exodus of passengers to Tram 88. The client bodies therefore decided to maintain the existing schedules.

Rural-City-Triangle

On behalf of the County of Potsdam-Mittelmark, the existing transportation concept for the region of Niemeck – Treuenbrietzen – Brück known as the “Rural-City-Triangle” was analysed. The concept intended to restructure service and to divide it into main and secondary lines. By means of synchronizing, it would have been able to connect buses with railway services and with other bus services. In general, an expansion of service was planned. The concept could not, however, be implemented. The reason was on the one hand the lack of funds, but also the lack of will-

fehlende finanzielle Mittel, aber auch die fehlende Bereitschaft der Verkehrsunternehmen, notwendige Konzessionsanpassungen vorzunehmen.

Projekte mit Zukunft

Von Tür zu Tür

In Berlin startete im Dezember 2012 nach langwierigen Vorarbeiten das Forschungsprojekt m4guide (mobile multi-modal mobility guide). Der Mobilitätshelfer soll Blinde und Sehingeschränkte mit Hilfe internetfähiger Mobiltelefone sicher auf Fußwegen zur Haltestelle, in den Verkehrsmitteln sowie innerhalb von Bahnhöfen und öffentlichen Gebäuden führen. Die Tür-zu-Tür-Mobilität beachtet auch Hindernisse und Gefahrenstellen. Dieses vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie finanzierte Reiseinformations- und Navigationssystem entsteht unter Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, gemeinsam mit dem VBB, dem Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband und weiteren Partnern und soll bei Projekterfolg auch Teil der VBB-Fahrinfo-Familie werden.

Rail Baltica Growth Corridor

Mit dem Projekt Rail Baltica Growth Corridor (RBGC) soll die Wettbewerbsfähigkeit der Ostseeregion durch eine verbesserte Anbindung der baltischen Staaten und Finnlands an das Zentrum Europas gefördert und ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum unterstützt werden. Die Projektpartner streben an, die Eisenbahnverbindungen entlang des Korridors zu verbessern. Aufgabe des VBB ist es, durch Erweiterung des bestehenden EU-Spirit-Netzwerkes, das internationale, multimodale Tür-zu-Tür Reiseplanungen in der jeweiligen Landessprache ermöglicht, Informationen über die nationalen und die grenzüberschreitenden Verkehrsangebote zu verbessern. Die Vernetzung mit Polen steht aus Sicht des VBB dabei im Vordergrund.

ingness on the part of the transportation companies to perform the adjustments of concessions required.

Projects with a future

From door-to-door

In Berlin, after lots of advance work, the m4guide (mobile multi-modal mobility guide) research project began in December 2012. The mobility aid is intended to guide the blind and visually impaired with the support of Internet-capable mobile telephones safely along paths to bus stops, in modes of transportation and within train stations and public buildings. The door-to-door mobility keeps an eye out for hindrances and hazards. This travel information and navigation system financed by the Ministry of Economics and Technology is being developed under the guidance of the Senate Department for Urban Development and the Environment, together with the VBB, the Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband and other partners and should become a part of the VBB Information Family if the project is successful.

Rail Baltica Growth Corridor

The Rail Baltica Growth Corridor (RBGC) project should promote the competitiveness of the Baltic Sea region and support a sustained economic growth by improving the Baltic states' and Finland's connection to central Europe. The project partners aim to improve the rail connections along the corridor. VBB's task is to allow the international, multi-modal door-to-door travel planning in the language of the specific country to improve information about national and cross-border transportation services by expanding the current EU Spirit network. The linking of Poland is, from the VBB perspective, of primary importance.

Grenzüberschreitend

Eisenbahnabkommen

Grundlage für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr ist das am 15. November 2012 unterzeichnete Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze. Es erleichtert die Zusammenarbeit beider Länder bei der Planung von Ausbaumaßnahmen bei Bahnverbindungen, des Durchgangsverkehrs, bei Sicherheitsfragen sowie in unternehmerischen Fragen der beteiligten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen.

Bald elektrisch nach Stettin?

Zwischen Deutschland und Polen wurde ein Abkommen zur weiteren Entwicklung der Strecke Angermünde – Stettin getroffen, welches perspektivisch eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, die Ausrüstung mit moderner Signaltechnik, die Elektrifizierung bis 2020 und in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen auch einen zweigleisigen Ausbau vorsieht.

Runder Tisch Verkehr

Im September 2012 und im Februar 2013 fanden weitere Zusammenkünfte des Projektes „Oder-Kom“, Runder Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft in Breslau und in Warschau statt. Im Oder-Kom-Projekt bearbeitet der VBB die langfristigen Planungen von Schienenverbindungen zwischen den aneinandergrenzenden Bundesländern und Wojewodschaften.

Fahrzeugbedarf

Mit einem Teilprojekt „Grenzüberschreitende Fahrzeugkonzepte“ ist der VBB am Projekt INTER-Regio-Rail beteiligt. Die Studienergebnisse liefern Angaben über die Anzahl der im grenzüberschreitenden Verkehr zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sowie über die erforderliche Fahrzeugtechnik und die damit verbundenen Mehrkosten der Fahrzeuge.

Cross-border

Railway agreement

The basis for cross-border railway transportation is the agreement signed by Poland and Germany on 15 November 2012 on cooperation in the area of railway transportation across the German-Polish border. This simplifies the cooperation of the two countries in the planning of expansion measures for rail connections, transit, safety issues and the corporate issues of the transportation and infrastructure companies involved.

Soon electric to Stettin?

An agreement for the further development of the route Angermünde – Stettin was reached between Germany and Poland that foresees a top speed of 160 km/hr., equipping the route with modern signal technology, electrification by 2020 and, depending on the volume of traffic, even expansion to a double-track.

Transportation roundtable

In September 2012 and in February 2013, there were additional meetings of the „Oder-Kom“ project, the transportation roundtable of the Oder Partnership in Breslau and Warsaw, respectively. In the Oder-Kom project, the VBB works on the long-term planning of rail connections between the bordering German states and the Polish voivodeships.

Vehicle need

The VBB is participating in the INTER-Regio-Rail project with a sub-project „Cross-border vehicle concepts“. The study results will provide data on the number of vehicles needed in cross-border traffic and about the vehicle technology required and the associated additional costs of the vehicles.

Bus Frankfurt (Oder) – Slubice

Seit Dezember 2012 verbindet die grenzüberschreitende Linie 983 der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH (SVF) die Stadt Frankfurt (Oder) mit dem polnischen Slubice. Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges sind damit die beiden Ortskerne, die bis 1945 zusammengehörten, erstmals wieder durch den öffentlichen Nahverkehr verbunden. Sechs Haltestellen auf polnischer Seite wurden errichtet. Der Bus über die Oderbrücke wird von den deutschen und polnischen Fahrgästen und insbesondere von den Studierenden gut angenommen. Der VBB-Tarif gilt auf der gesamten Linie. Bereits nach wenigen Monaten nutzen bis zu 800 Fahrgäste täglich die neue Linie.

Echtzeitinfos dies- und jenseits der Oder

Das Projekt „e-Kom“ – EchtzeitReisenden-Information für die Oderregion wurde bis Ende Mai 2013 verlängert, da die Abstimmung im Projekt etwas mehr Zeit beanspruchte als erwartet. Die Ergebnisse der Projektarbeit, werden nun in die Praxis überführt. Ab der zweiten Jahreshälfte 2013 werden in der VBB-Fahrinfo durchgehende Fahrtinformationen zwischen dem VBB und polnischen Bahnhöfen möglich sein. Auch die Einbindung des Stadtverkehrs Posen in das EU-Spirit-Netzwerk ist weiterhin geplant.

Elektromobilität fördern

Berlin gehört zu den vier Regionen in Deutschland, die der Bund für die Förderinitiative „Schaufenster Elektromobilität“ ausgewählt hat. Augenmerk wird dabei insbesondere auf das Zusammenwirken neuer, elektrischer Mobilitätsformen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr gelegt. Der dazu eingereichte Projektantrag „Effiziente Einbindung der Elektromobilität ins Verkehrssystem durch intermodale Informations-, Abrechnungs- und Vertriebssysteme“ (E3-VS) unter Beteiligung des VBB wurde Ende des Jahres 2012 bewilligt. Darin soll systematisch untersucht werden, wie die visionäre Idee einer umfassenden Mobilitätskarte unter Berücksichtigung rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen in Berlin und darüber hinaus eingeführt und nachhaltig betrieben werden kann.

Frankfurt (Oder) – Slubice bus

The cross-border line 983 of the Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH (SVF) has connected the City of Frankfurt (Oder) with the Polish city Slubice since December 2012. For the first time since the end of the Second World War the two city centres, which belonged together until 1945, were once again connected via public transportation. Six bus stops were set up on the Polish side. The bus across the Oder bridge has been well accepted by German and Polish passengers, especially by students. The VBB fare applies for the entire line. After just a few months up to 800 passengers use the line each day.

Real-time on both sides of the Oder

The „e-Kom“ – real-time travel information for the Oder region project was extended till the end of May 2013 because the approval process in the project required somewhat longer than expected. The results of the project work are now being converted into practice. As of the second half of 2013, it will be possible to obtain permanent trip information between VBB and Polish train stations in the VBB-Fahrinfo service. The inclusion of Posen city transportation in the EU Spirit network is planned.

Promoting electromobility

Berlin belongs to the four regions in Germany that the federal government selected for the „Electromobility Showcases“ initiative. The focus is especially on the interaction of new, electric forms of mobility with public transportation. The project application „Efficient inclusion of electromobility in traffic systems through intermodal information, invoicing and sales systems“ (E3-VS) with the involvement of VBB was approved at the end of 2012. This project is intended to systematically investigate how the visionary idea of a comprehensive mobility card, taking into consideration the statutory, contractual, economic and traffic conditions in Berlin and beyond, can be introduced and handled in the long run.



Berlin



Forli





Breslau



Minsk

Flexible Tarife – überzeugende Angebote

Spezielle Tarife für jede Lebensspanne, Angebote für jeden Bedarf. Wer in Brandenburg und Berlin mit Bussen und Bahnen fährt, kommt mit einem Ticket bequem durch beide Bundesländer. Das ist eine große Errungenschaft. Ein ausgeklügeltes Tarifsystem sorgt dafür, dass den verschiedenen Ansprüchen der Fahrgäste Rechnung getragen wird. Ob Gelegenheitsfahrer oder täglicher Nutzer, Kurzstreckenfahrer oder Pendler, ob Schüler oder Senior, Familie oder Tourist – regelmäßig werden die Tarife und Angebote für die einzelnen Fahrgastgruppen überprüft: Entsprechen sie noch dem Bedarf? Wie werden sie genutzt? Welche neuen Angebote sind sinnvoll? Was ist wirtschaftlich vertretbar?

Tarife unter der Lupe

Tarifanpassung umgesetzt

Zum 1. August 2012 hat der VBB nach 19 Monaten wieder eine Tarifanpassung umgesetzt. Die Fahrpreise in Berlin und Brandenburg wurden um durchschnittlich 2,8 Prozent angehoben. Das entspricht der durchschnittlichen Entwicklung der Verbraucherpreise insgesamt, die die erheblichen Kostensteigerungen bei den Energiepreisen beinhalten. Die Kurzstrecken in Berlin und in Potsdam sowie fast alle Einzelfahrausweise und Tageskarten des Lokaltarif im Land Brandenburg blieben preislich unverändert.

Neuerungen im Tarifgefüge

Im Tarifbereich Berlin ABC wird die 10-Uhr-Karte nun auch im Abonnement angeboten. Außerdem kann nun eine Monatskarte für das Fahrrad im Geltungsbereich Berlin ABC erworben werden. Am preisgünstigsten mit der VBB-Umweltkarte fährt man künftig mit einem Abonnement mit jährlicher Abbuchung. Das ist noch günstiger als die Jahreskarte mit Einmalzahlung und das Abo mit monatlicher Zahlweise.

Mobilitätsticket bleibt

Das Mobilitätsticket Brandenburg ermöglicht seit Jahren anspruchsberechtigten Menschen mit geringem Einkommen die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Preis beträgt 50 Prozent der regulären Monatskarte in der entsprechenden Tarifstufe. Der VBB-Aufsichtsrat beschloss, dass dieses Angebot auch 2013 erhalten bleibt. Das Land Brandenburg stellt für diesen Zweck 2,5 Millionen Euro zur Verfügung.

Berlin-Ticket S gesichert

Zum 1. Januar 2013 wurde für das Berlin-Ticket S erstmals seit sechs Jahren eine Preisanpassung vorgenommen. Es kostet nun 36 statt wie bisher 33,50 Euro. Das Angebot sichert die Mobilität einkommensschwacher Menschen in Berlin.

Bordpreis gibt's nicht mehr

Gegen einen Aufschlag konnten bisher Fahrausweise im Regionalverkehr der DB Regio beim Zugbegleiter erworben werden. Diese Regelung wurde zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 abgeschafft. Ein Nachlösen im Zug ist nun nur noch im Ausnahmefall möglich, wenn funktionstüchtige Automaten oder personalbediente Verkaufsstellen

Flexible Fares – Convincing Offers

Special fares for every span of life, services for every need. Whoever travels with busses or trains in Brandenburg or Berlin, readily travels through both states with one ticket. That is a big deal. An ingenious price system that takes into account the various passenger demands. Whether a rare rider or a daily user, short-distance traveller or a commuter, schoolchild or senior citizen, family or tourist – the prices and services for the individual groups of passengers are reviewed on a regular basis: Do they still correspond to needs? How are they being used? What new offers would make sense? What is economically reasonable?

A close look at prices

Price adjustment implemented

After 19 months, on 1 August 2012, the VBB introduced a price adjustment. The fares in Berlin and Brandenburg were increased on an average of 2.8 per cent. This corresponded to the average development of consumer prices in general, which contained the significant cost increases in the energy prices. The short trips in Berlin and in Potsdam as well as almost all the single-trip tickets and daily passes for local transportation in the State of Brandenburg remained unchanged.

Innovations in the pricing

In the area Berlin ABC, the 10 O'clock Ticket is now being offered as a subscription. In addition, it is now possible to acquire a monthly pass for bicycles in the Berlin ABC area. The least expensive way to travel is with the VBB Environmental Pass with a subscription debited annually. This ticket is even cheaper than an annual pass with a one-off payment or the subscription with a monthly payment.

Mobility Ticket continued

The Brandenburg Mobility Ticket has for years allowed qualified persons with a lower income to travel with public transportation. The price is 50 per cent of the regular monthly pass in the corresponding price category. The VBB Supervisory Board decided that this offer will remain in effect in 2013 as well. The State of Brandenburg provides 2.5 million euros for this purpose.

Berlin-Ticket S secured

On 1 January 2013, a price adjustment was made for the Berlin Ticket S for the first time in six years. It now costs 36 instead of the previous 33.50 euros. The offer assures the mobility of persons with a low income in Berlin.

On-board price ceases

For a surcharge it was previously possible to acquire a ticket from a conductor in regional transportation on the DB Regio. This was discontinued with the timetable change of 9 December 2012. Buying a ticket en route is now only possible in exceptional cases, if functioning vending machine or sales booths are not available. In such cases, the passenger must

nicht vorhanden sind. In solchen Fällen muss der Fahrgast sich unmittelbar nach dem Einsteigen beim Zugbegleiter melden, sonst wird das erhöhte Beförderungsentgelt von mindestens 40 Euro fällig. Damit gleicht sich der VBB-Tarif an den bundesweiten Standard an.

Kultur mit Kombiticket

Für viele Großveranstaltungen innerhalb des Verbundgebietes werden ÖPNV-Kombitickets angeboten. Damit kommen die Besucher mit der Eintrittskarte auch gleich zum Veranstaltungsort und wieder nach Hause. In der Regel wird eine vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlene Lösung für die Ermittlung eines Mischpreises genutzt.

Berlin – Szczecin für 10 Euro

Die Anzahl der Fahrgäste, die mit dem 10-Euro-Ticket die Strecke zwischen Berlin und der polnischen Stadt Szczecin zurücklegen, ist weiter gewachsen. Mit der Einführung dieses Tickets zum August 2010 haben die Menschen der beiden Metropolregionen ein günstiges Nahverkehrsangebot.

report to the conductor immediately after entering the train, otherwise an increased fare of at least 40 euros will be due. With this new regulation the VBB fares correspond to the national standards.

Culture with the combi-ticket

Public transportation combi-tickets are offered for many major events within the network area. With this ticket, visitors travel both to the venue and home again with their ticket to the event. As a rule, a solution recommended by the Verband Deutscher Verkehrsunternehmen is used for determining a mixed price.

Berlin – Szczecin for 10 euros

The number of passengers who travel the route between Berlin and the Polish city of Szczecin with the 10-Euro Ticket has continued to grow. Since the introduction of this ticket in August 2010, the citizens of both metropolitan regions have had a cheap public transportation offer.

Tarife fürs Leben

Schülerferienticket beworben

Mit dem Schülerferienticket fahren Schülerinnen und Schüler im Sommer sechs Wochen lang für nur 29,90 Euro durch ganz Berlin und Brandenburg. Sie sind unbegrenzt mobil in allen Linien des VBB-Gebiets. Der VBB bewirbt dieses Angebot durch: Laufpromotions, aufmerksamkeitsstarke Werbung bei Veranstaltungen, Infobildschirme in Berlin, Faltblätter und Anzeigen in Schülerzeitungen, Schulheften und Publikationen der Verkehrsunternehmen. 2013 erhält das Ticket eine eigene Seite auf Facebook für Informationen, Gewinnspiele und Meinungen rund um das Angebot.

Ermäßigtes Schülerticket Berlin AB

Seit August 2011 wird aus Mitteln des „Bildungs- und Teilhabepakets der Bundesregierung“ ein ermäßigtes Schülerticket Berlin AB gefördert. Das Ticket kostet 15 Euro.

Semesterticket

Studieren in Berlin und Brandenburg und die unbegrenzte Nutzung von Bussen und Bahnen – das bildet in der Region eine Einheit. Mehr als 40 Berliner und Brandenburger Hochschulen und Universitäten haben ihre Zustimmung zur Weiterführung der VBB-Semesterticketverträge ab dem Sommersemester 2012 erteilt. Damit ist das Ticket bis zum Wintersemester 2014/2015 gesichert.

Ab 65 mit Abo 65plus

Das VBB-Abo 65plus ist eine Erfolgsgeschichte: Im Jahr 2012 wurde der 80.000ste Abonnent begrüßt. Die notwendige Preisanpassung von 47 auf 48 Euro im Monat ab August 2012 tat der Beliebtheit dieses Angebots bei den reiseffreudigen Senioren keinen Abbruch.

Fares for life

School Holiday Ticket advertised

With the School Holiday Ticket, schoolchildren travel six weeks long in the summer throughout Berlin and Brandenburg for only 29.90 euros. Their mobility is unrestricted on all VBB lines. The VBB advertises this offer with walking teams, attention-grabbing advertising at events, info-displays in Berlin, flyers and advertisements in school newspapers, exercise books and publications from the transportation companies. In 2013, the ticket had its own page on Facebook for information, contests and opinions about the offer.

Discounted School Ticket Berlin AB

A discounted School Ticket Berlin AB has been subsidized since August 2011 with funding from the „Bildungs- und Teilhabepaket der Bundesregierung“. The ticket costs 15 euros.

Semester Ticket

Students in Berlin and Brandenburg benefit from unlimited use of busses and trains. More than 40 Berlin and Brandenburg institutions of higher education have agreed to continue the VBB Semester Ticket contracts after the summer semester of 2012. With that, the ticket is secured until winter semester of 2014/2015.

After 65 with Abo 65plus

The VBB-Abo 65plus is a success story. The 80,000th subscriber was welcomed to the club in 2012. The necessary price adjustment of 47 to 48 euros a month as of August 2012 did not detract from the popularity of this ticket with Berlin's and Brandenburg's senior citizens.

Elektronisches Ticketing kommt

VBB-fahrCard gestartet

Seit 1. Januar 2013 ist die VBB-fahrCard offiziell im Einsatz. Schrittweise erhalten Abonnement-Kunden in Berlin und Brandenburg statt der üblichen Wertmarkenabschnitte einen elektronischen Fahrausweis auf einer Chipkarte. Die bekannten Vorteile wie Übertragbarkeit und Mitnahmeregelungen bleiben erhalten. Bis Jahresende 2013 erhalten alle diese Kunden sowie ausgewählte Schüler und Auszubildende in den dargestellten Tarifbereichen für ausgewählte Tarifprodukte sowie in den Landkreisen Potsdam-Mittelmark, Oberhavel und Havelland die neue VBB-fahrCard. 13 Verkehrsunternehmen geben die Karte in diesem Jahr aus. Bis 2015 werden alle Abonnements im gesamten Verbundgebiet auf das elektronische Ticket umgestellt.

Handyticketing

Im Verbundraum werden zukünftig zwei unterschiedliche Handyticketsysteme existieren: Handyticket Deutschland und Touch&Travel. In beiden Systemen ist das Handy praktisch der mobile, persönliche Fahrkartensystem, der den Fahrgästen den Kauf eines elektronischen Tickets ermöglicht. Das Handyticket Deutschland soll zukünftig für den Verkauf von Einzelfahrausweisen, Tages- und Gruppenkarten angeboten werden. Das Handyticket Deutschland kann nicht nur im VBB, sondern auch in 19 weiteren Verkehrsverbänden und Regionen in Deutschland genutzt werden. Touch&Travel ist ein Check-In-Check-Out-System, das bisher im gesamten Tarifbereich Berlin ABC und Potsdam AB gilt. Mit der Touch&Travel-App bestätigt der Kunde vor der Fahrt den Fahrtbeginn. Nach der Fahrt meldet sich der Nutzer wieder ab, und der entsprechende Fahrpreis wird auf dem Handydisplay angezeigt. Die Abrechnung der Fahrten erfolgt per Lastschrift. Jeder Kunde kann wählen, welches System seinen Bedürfnissen am besten entspricht.

Electronic ticketing is coming

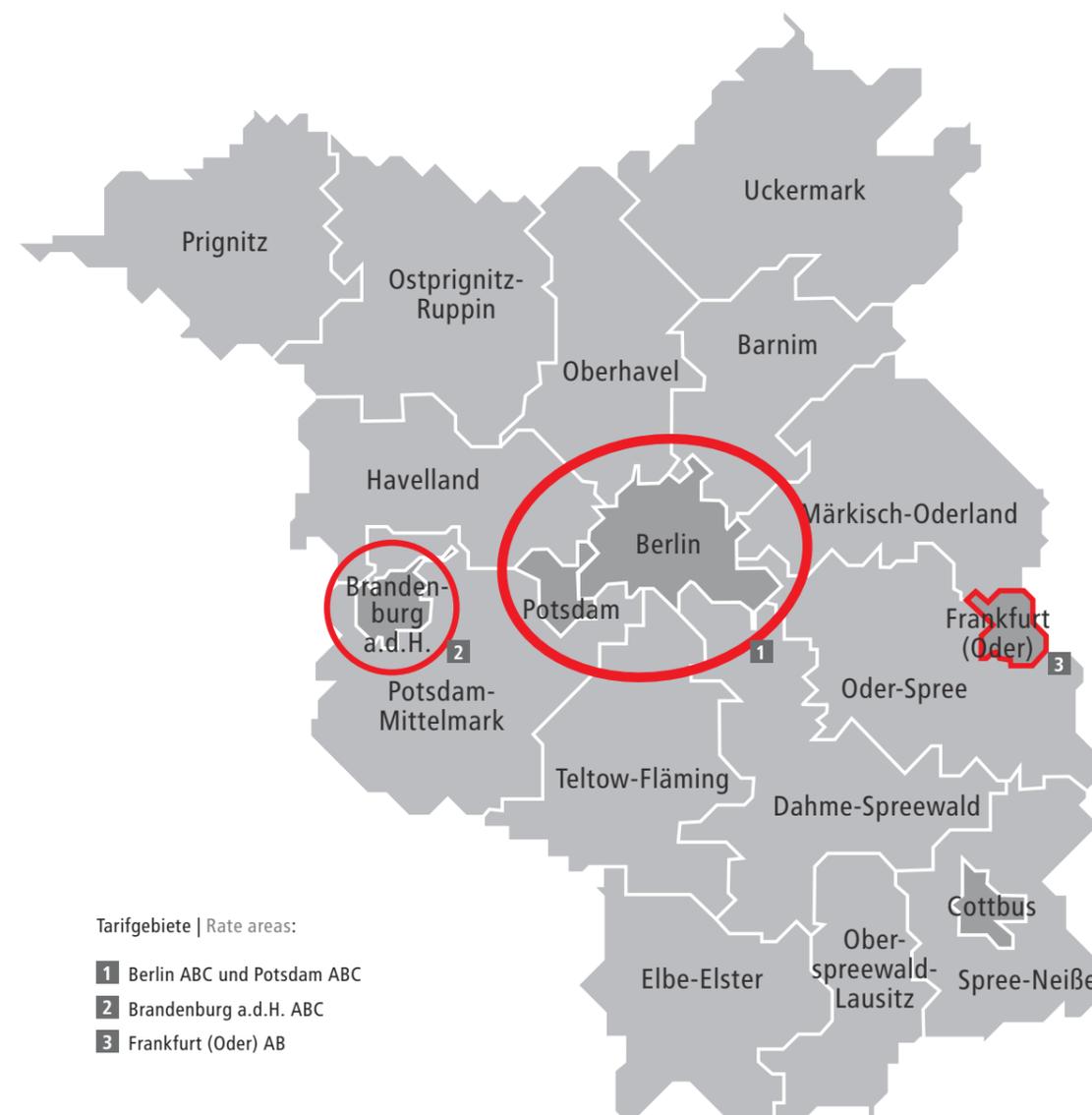
VBB-fahrCard started

The VBB-fahrCard has been officially in use since 1 January 2013. Step-by-step, subscribers in Berlin and Brandenburg are receiving an electronic ticket on a chip-card instead of the standard pass stamps. The familiar advantages such as transferability and accompaniment regulations remain the same. By the end of 2013, all these customers as well as selected schoolchildren and trainees within the illustrated areas and in the districts of Potsdam-Mittelmark, Oberhavel and Havelland will receive the new VBB-fahrCard. Thirteen transportation companies are issuing the card this year. By 2015, all subscribers in the entire network area will have been converted to the electronic ticket.

Mobile phone ticketing

There will be two different mobile phone ticketing systems in the network area: Handyticket Deutschland and Touch&Travel. With both the systems the mobile phone is practically a mobile, personal ticketing device that allows the passenger to purchase an electronic ticket. The Handyticket Deutschland is intended to be offered for the sale of single tickets, day passes and group passes. The Handyticket Deutschland is not only available for the VBB, but also for 19 other transportation networks and regions in Germany. Touch&Travel is a check-in – check-out system that is valid throughout the entire Berlin ABC and Potsdam AB areas. With the Touch&Travel app, the customer confirms the beginning of travel before commencing. After completing the trip, the user signs off and the price of the ticket is displayed on the mobile phone. The cost of the trip is then debited. Every customer can decide which system best suits his/her needs.

Einführung VBB-fahrCard zum 1. Januar 2013 |
Introduction of VBB-fahrCard in 1 January 2013



Beteiligte ausgebende Verkehrsunternehmen |
Issuing transportation companies

- Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG)
- DB Regio AG Regio Nordost
- Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)
- NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB)
- Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG)
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)
- S-Bahn Berlin GmbH
- Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS)
- Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF)
- Strausberger Eisenbahn GmbH (STE)
- Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)
- Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBBr)
- Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS)



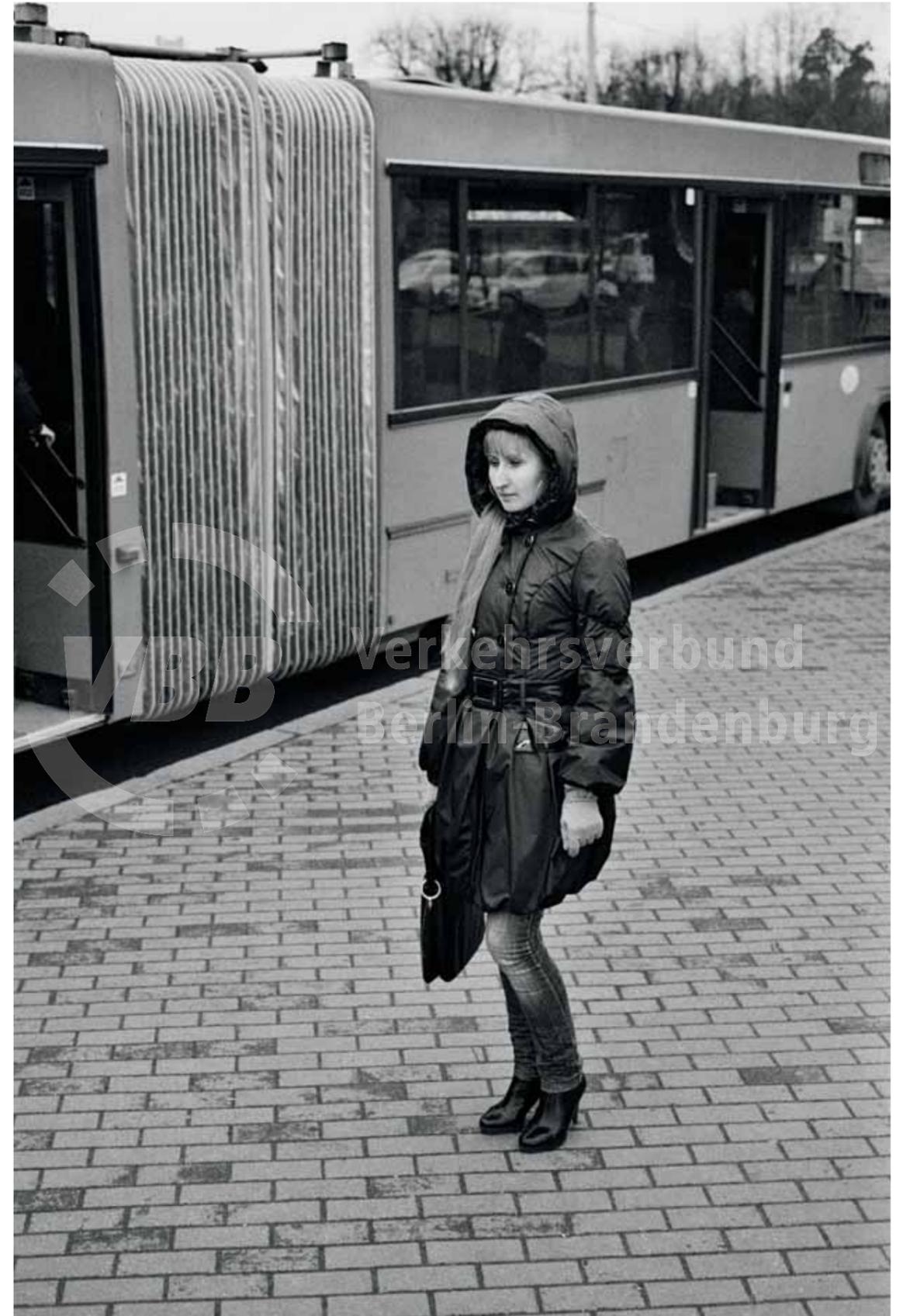
Berlin



Thessaloniki



Vilnius



Minsk

Fahrgäste – immer im Fokus

Der Kunde steht im Mittelpunkt der Aktivitäten des Verkehrsverbundes. Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit erwarten die Fahrgäste vom Öffentlichen Personennahverkehr. Der VBB ist in einem kontinuierlichen Wissens- und Erfahrungsaustausch mit den Fahrgästen, mit Interessenverbänden und allen Beteiligten der Verkehrsbranche. Die Bedürfnisse der Kunden und wirtschaftlich erfolgreiche Angebote sind vereinbar.

Gut informiert

Alles neu mit VBB.de und VBB-Fahrinfo

Unter dem Motto „VBBonline.de wird zu VBB.de“ wurde am 2. Juli 2012 der neue Internetauftritt ins Netz gestellt. Er präsentiert sich kundentfreundlicher sowie mit neuen Funktionen für die Nutzer. Die Einstiegsseite ist übersichtlicher geworden. Die am häufigsten nachgefragten Themen sind auf einen Blick zu finden: VBB-Fahrinfo, Tickets und Preise sowie die aktuellen Meldungen. Weitergehende Informationen gibt es über eine leicht verständliche Menüführung. Die umfangreiche Überarbeitung des Auftritts betraf das Design und die Technik. Ein Content-Management-System wurde eingeführt.

Neue Fahrinfo-Apps

Weiterentwickelt wurden die Applikationen für die gängigen Betriebssysteme der Mobiltelefone. So können jetzt auch für Fahrten, für die Echtzeitdaten vorliegen, Meldungen über Verspätungen abonniert werden. Einmal die Fahrt abonniert, werden Verspätungen, die diese Fahrt betreffen, als Meldung auf dem Mobiltelefon angezeigt. Integriert in die Apps wurden inzwischen auch Liniennetze des Regionalverkehrs, Berlins sowie der kreisfreien Städte. Die Nachfrage mobiler Informationsangebote ist weiterhin hoch. So wurden die Fahrinfo-Apps für iPhone, Android, Blackberry und für das Java-System seit Erscheinen rund 400.000-mal heruntergeladen. Für 2013 ist eine Erweiterung der Fahrinfo-Anwendungen um den mobilen Fahrscheinerwerb vorgesehen.

Echtzeit bei der Fahrinfo

Die Fahrgäste erhalten für immer mehr Verbindungen Informationen in Echtzeit. Im Frühjahr 2012 wurden die Verkehrsunternehmen ODEG und Havelbus mit Echtzeitdaten in die VBB-Fahrinfo integriert. Seit Dezember gelten erweiterte Anforderungen in den Zügen: Auf den Bildschirmen muss verpflichtend über alle Anschlüsse am nächsten Halt informiert werden. Sobald dafür alle inhaltlichen, technischen und organisatorischen Hürden genommen sind, werden die Monitore zentral über die Datenschnittstellen des VBB mit den Daten versorgt.

Kompetente Ansprechpartner

Das VBB-Infocenter bleibt für die Kunden auch 2012 kompetenter Ansprechpartner in allen Angelegenheiten rund um Bus und Bahn. Von den monatlich etwa 5.500 Anrufern erbaten fast alle Anrufer Informationen zu Fahrplan- und Tarifangeboten. Auskünfte über Fahrzeiten betrafen 48 Prozent und über Fahrpreise 42 Prozent der Telefonate. Etwa sieben Prozent der Anrufer erkundigten sich nach den mobilen Angeboten des VBB.

Immer erfolgreicher arbeitet das seit 2009 laufende Pilotprojekt mit dem Verkehrsbetrieb Potsdam (ViP). Das VBB-Infocenter übernahm dabei im Monat durchschnittlich fast 700 weitergeleitete Anrufe außerhalb der ViP-Öffnungszeiten. Gegenüber dem Jahr 2011 ist dies eine Steigerung von weiteren acht Prozent.

Passengers – Always in Focus

The customer is always at the centre of the Verkehrsverbund's activities. Public transportation passengers expect reliability, punctuality and safety. The VBB is in a constant exchange of knowledge and experience with passengers, interest groups and all the participants of the transportation sector. The needs of the customers and successful economic offers can be combined.

Well informed

Everything new with VBB.de and VBB-Fahrinfo

Under the motto "VBBonline becomes VBB.de", the new Internet website was presented on 2 July 2012. It is customer-friendlier and has new functions for the user. The homepage is clearer, the most frequently queried subjects can be found at a single glance: VBB-Fahrinfo, tickets and prices as well as up-to-date reports. More detailed information can be found using an easy-to-understand menu. The extensive revision of the website affected the design and technology. A content management system was introduced.

New trip information apps

The applications for the most common operating systems for mobile telephones were further developed. It is now possible to subscribe to information about trips where real-time data is available and reports on delays. When a subscription to a trip is made, delays impacting on the trip will be displayed on the mobile phone. In the meantime, also network plans have been integrated into the system. The demand for mobile information services remains high. The travel information apps for the iPhone, Android, Blackberry and Java systems have already been downloaded about 400,000 times since they were released. An extension of the application is planned for mobile ticketing in 2013.

Real-time trip information

Passengers are attaining more and more information about connections in real-time. In the spring of 2012, the transportation companies ODEG and Havelbus integrated real-time data into the VBB-Fahrinfo. Since December, expanded requirements apply in the trains – monitors must provide information about all the connections at the next stop. As soon as all the content, technical and organisational hurdles have been overcome, the displays will be centrally supplied with data through the VBB data interfaces.

Competent contact persons

In 2012 the VBB-Infocenter also remained the competent contact point for customers for any questions dealing with trains and busses. Of the almost 5,500 callers each month, almost all of them requested information about timetables and prices. Information about times was requested by 48 per cent and information about prices by 42 per cent. About seven per cent of the callers asked about VBB's mobile services.

The pilot project with the Verkehrsbetrieb Potsdam (ViP) initiated into 2009 has become ever more successful. The VBB-Infocenter assumed an average of almost 700 forwarded calls per month outside the ViP opening hours. That is an increase of another eight per cent over 2011.

Die Anzahl der schriftlichen Kundenanfragen stieg gegenüber dem Vorjahr im Jahr 2012 um 18 Prozent. Monatlich wurden im Schnitt 425 Anfragen bearbeitet. Der Anteil der Beschwerden lag dabei mit 15 Prozent knapp über dem langjährigen Mittel und betraf überwiegend Verspätungen und Ausfälle im S- und Regionalbahnverkehr. 60 Prozent der schriftlichen Anfragen bezogen sich auf die Fahrplan- und Tarifangebote des Verkehrsverbundes, ein Fünftel betraf die Verkaufs- und Informationsprodukte. Erfolgreich fortgesetzt wurde auch die Kooperation mit dem Car-sharing-Unternehmen Greenwheels GmbH: Monatlich wurden wie im Vorjahr über 430 Anmeldungen vorgenommen.

Fahrpläne gedruckt

Gedruckte Fahrpläne, die die Fahrgäste in die Hand nehmen können, gehören trotz aller Onlineangebote zum dauerhaften und begehrten Repertoire. Nach den Sommerferien erschienen VBB-Fahrplanbücher für die Landkreise Prignitz, Ostprignitz-Ruppin und Uckermark sowie eine Faltblattsammlung für Frankfurt (Oder). Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 sind die Fahrplanbücher für die Landkreise Havelland und Region Potsdam, Teltow-Fläming, Oder-Spree, Märkisch-Oderland, Barnim, Oberhavel und Uckermark sowie die Fahrplanhefte für die Städte Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde und Frankfurt (Oder) veröffentlicht worden. Die Produktion eines Fahrplanbuchs Berlin und Potsdam inklusive aller Fahrpläne zum und vom neuen Flughafen Berlin Brandenburg ist aufgrund der erneuten Verschiebung der Eröffnung des BER bisher nicht zustande gekommen. Eine Neuauflage eines VBB-Fahrplanbuches Berlin und Potsdam zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird geprüft.

Im Frühjahr 2013 wurde ein neues Informationsprodukt erstellt. Auf rund 640 Seiten enthält der VBB-Reiseplaner gebündelte Informationen zu den Mobilitätsangeboten des Bahn-Regional-, S-Bahn-, U-Bahn- und Busverkehrs im Verbundgebiet, ergänzt durch ausführliches Kartenmaterial und touristische Tipps. Er wurde in einer Auflage von knapp 11.000 Exemplaren produziert und kostenlos abgegeben.

The number of written customer queries compared to the year 2012 increased by 18 per cent. An average of 425 queries were handled per month. The portion of complaints was almost 15 per cent lower than the long-term average and primarily dealt with delays and cancellations of S-Bahn and regional traffic. Sixty per cent of the correspondence was related to Verkehrsverbund timetables and prices, one-fifth was for sales and information products. The cooperation with the car-sharing company Greenwheels GmbH was successfully continued – 430 registrations more were reported monthly than in the previous year.

Timetables printed

Printed timetables that passengers can hold in their hand remain part of the permanent and preferred repertoire, despite all the online services. After summer holidays, the VBB timetable books for the districts of Prignitz, Ostprignitz-Ruppin and Uckermark as well as a collection of flyers for Frankfurt (Oder) were published. With the timetable change on 9 December 2012, the timetable books were published for the districts of Havelland and region Potsdam, Teltow-Fläming, Oder-Spree, Märkisch-Oderland, Barnim, Oberhavel and Uckermark as well as the timetable booklets for the cities of Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde and Frankfurt (Oder). The production of the timetable book for Berlin and Potsdam, including all the timetables to and from the new Airport Berlin Brandenburg has not been completed due to the renewed postponement of the opening of BER. A new edition of the VBB timetable Berlin and Potsdam is being reviewed for the timetable change in December 2013.

A new information product was introduced in the spring of 2013. On about 640 pages, the VBB Travel Planner has solid information on the mobility services provided by the regional rail, S-Bahn, underground and bus transportation services in the network area, supplemented with detailed maps and tips for tourists. A run of about 11,000 copies were printed and distributed free of charge.

BB Panorama und BB Perspektiven

Die 65.000 Exemplare des Kundenmagazins BB Panorama werden an über 3.000 Stellen und Adressen vertrieben, der Anteil privater Abonnenten steigt dabei stetig. In den vier Ausgaben des Jahres 2012 wurden jeweils die zehn schönsten Bahnlinien, Bauernhöfe, Gärten und Parks sowie Winterfreuden vorgestellt. Aus den seit 2009 vorgestellten 150 Ausflugszielen wurde zum Jahresende ein Sonderheft mit den 100 schönsten Vorschlägen gestaltet. Die Startauflage von 7.500 war schnell vergriffen, so dass eine Nachauflage gedruckt wurde. Der Newsletter für Multiplikatoren BB Perspektiven bleibt Informationsmedium für Fachinteressenten.

„RE“ und „RB“ für alle

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurden einheitliche Produktbezeichnungen im Bahn-Regionalverkehr eingeführt. Alle schnellen Regional-Express-Linien tragen weiterhin das Kürzel „RE“, alle Regionalbahn-Linien das Kürzel „RB“ – unabhängig vom jeweiligen Verkehrsunternehmen, das die Linie betreibt. Fahrgäste müssen sich nicht mehr auf neue Produktbezeichnungen einstellen, wenn der Betreiber wechselt. Möglich wurde das durch eine bundesweit bisher einmalige Vereinbarung des VBB mit der Deutschen Bahn AG über die kostenfreie Nutzung von deren Produktbezeichnungen „RE“ und „RB“. Auch für die Berliner S-Bahn bleibt das Kürzel „S“ bei eventuellen künftigen Betreiberwechseln erhalten.

Kartenfamilie wächst

Die 2. Auflage der VBB-Karten-Sonderausgabe „ÖPNV und Verwaltung“ ist 2012 erschienen. Dank einer Kooperation mit pro agro (Verband zur Förderung des ländlichen Raumes im Land Brandenburg) wird der VBB zukünftig das Kartenmaterial für die „Brandenburger Landpartie“ zur Verfügung stellen. Für 2013 ist die 4. Auflage des „ADFC-Fahrrad-Stadtplan Berlin“ (Maßstäbe 1:30.000 und 1:15.000) und die 3. Auflage der Radwander- und Freizeitkarte „Berliner Umland und Übersichtskarte Brandenburg“ (Maßstäbe 1:75.000 und 1:200.000) vorgesehen.

BB Panorama and BB Perspektiven

The 65,000 copies of the customer magazine BB Panorama are distributed through 3,000 locations and addresses; the percentage of private subscribers is constantly increasing. The ten most scenic railway lines, farms, gardens and parks as well as the joys of winter were presented. Of the 150 destinations presented since 2009, a special issue with the 100 best recommendations was produced at the end of the year. The initial run of 7,500 copies disappeared quickly so that a reprint was made. The newsletter for propagators, BB Perspektiven remains the information medium for specialists.

“RE” and “RB” for everybody

Uniform product names were introduced for regional rail transportation with the timetable change on 9 December 2012. All Regional Express lines continue to have the abbreviation “RE”, all the Regional Rail lines have the abbreviation “RB”, independent of the specific transportation company that operates the line. Passengers no longer have to acquaint themselves with new product names if the operator changes. This was made possible through a to date unique agreement between the VBB and the Deutsche Bahn AG about the free use of the product names “RE” and “RB”. The abbreviation “S” will also remain in use for the Berlin S-Bahn, even if there is a change in the operator.

The family of maps grows

The second edition of the VBB special maps “ÖPNV und Verwaltung” (Public Transportation and Administration) appeared in 2012. Thanks to the cooperation with pro agro – Association for the promotion of rural space in the State of Brandenburg, the VBB will in the future provide maps for the “Brandenburg Landpartie”. The 4th edition of the “ADFC-Fahrrad-Stadtplan Berlin” (1:30,000 and 1:15,000) and the 3rd edition of the hiking and leisure map “Berliner Umland und Übersichtskarte Brandenburg” (1:75,000 and 1:200,000) are planned.

Messen, Picknick, Wandertage

Grüne Woche und ITB, der Brandenburgische Reisemarkt, die Messe „Miteinander Leben Berlin – Reha, Pflege und Mobilität“, das Umweltfestival der Grünen Liga in Berlin, der 4. Brandenburg-Tag in Berlin-Spandau und erstmalig die Messe VELOBerlin konnten auf eine Beteiligung des VBB zählen, der bei solchen und ähnlichen Gelegenheiten gern seine Angebote und Leistungen präsentiert. Bei der größten Tourismusmesse Polens, dem „Picnic an der Oder“, wurden die deutsch-polnischen Kontakte weiter ausgebaut. Auch bereicherte der VBB mit seinen Angeboten den 112. Deutschen Wandertag in Bad Belzig und den Brandenburg-Tag in Lübbenau. Er war außerdem mit einer Weihnachtstour unterwegs. Als Pilotprojekt wurde mit der Havelländischen Musikfestspiele gGmbH eine Kooperation zur Anbindung ausgewählter Festspielorte im Havelland an den ÖPNV inklusive gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit vereinbart.

Offene Verkehrsdaten

Eine Kombination der Fahrplanauskunft mit anderen Daten eröffnet viele Möglichkeiten. Zum Beispiel eine Verknüpfung von Wohnstätten oder anderen Einrichtungen (Kino, Ämter, Ärzte etc.) mit der ÖPNV-Erreichbarkeit. Dafür sind leicht zugängliche und aktuelle Verkehrsdaten erforderlich. In Berlin hat sich eine Initiative für frei verfügbare Daten (Open-Data) gegründet, die unter anderem maßgeblich von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung unterstützt wird. Anlässlich eines „Entwicklertags – Offene Verkehrsdaten“ wurden am 29. November 2012 Programmierer und Webentwickler eingeladen, die VBB-Fahrplandaten für Busse und Bahnen mit anderen Daten neu zu verknüpfen. Unter dem Motto „Apps & the City – Open Transport“ traten die Softwareentwickler mit dem VBB in einen Dialog, um mit den Fahrplandaten für Bahnen und Busse neue Anwendungen zu entwickeln. Das ist in der deutschen Nahverkehrsbranche bisher einmalig. Das mediale Interesse war groß, die zur Verfügung stehenden 150 Entwicklerplätze sofort ausgebucht. Auch zeigen sich weitere Verbünde und Verkehrsunternehmen sehr interessiert an diesem Thema.

Trade fairs, picnics, hiking days

The Green Week, and ITB, the Brandenburgische Reisemarkt, the „Miteinander Leben Berlin – Reha, Pflege und Mobilität“, the environmental festival of the Grünen Liga Berlin, the 4th Brandenburg Day in Berlin-Spandau and the first VELOBerlin trade fair can count on the participation of the VBB, which enjoys presenting its services and offers at such events. The German-Polish contacts were further intensified at Poland's largest tourism trade fair, the „Picnic on the Oder“. The VBB also enriched the 112th Deutscher Wandertag in Bad Belzig and the Brandenburg Day in Lübbenau. It was also underway with a Christmas tour. A cooperation was also arranged with the Havelländische Musikfestspiele gGmbH as a pilot project to connect selected festival venues in the Havelland with public transportation, including joint public relations.

Open traffic data

A combination of the timetable information with other data opens a wide range of possibilities, for instance, a link of residences with other facilities (cinemas, authorities, physicians, etc.). This requires readily accessible and up-to-date traffic data. In Berlin an initiative for freely available data (open data) was founded which is being supported by, amongst others, the Senate Department for Economics, Technology and Research. For a „Developer Day – Open Transportation Data“ on 29 November 2012, programmers and web-developers were invited to re-link the VBB timetable data for busses and trains with other data. Under the motto „Apps & the City – Open Transport“, the software developers entered into a dialogue with VBB to develop new applications with the timetable data for busses and trains. That is something new for the German public transportation sector. The media interest was great, the 150 developer places available were booked very quickly. Other networks and transportation companies were also very interested in the subject.

Noch müssen angesichts der Komplexität der Angebots- und Fahrplandatenstrukturen im VBB einige Hürden abgebaut werden, danach können hoffentlich bald erste Ergebnisse gezeigt werden.

DELFI und DELFIplus

Das deutschlandweite Auskunftsnetzwerk DELFI entwickelt sich. Nach einer Abstimmungszeit von rund drei Jahren wurde einem Konsortium, zu dem auch der VBB gehört, das Projekt DELFIplus zur Weiterentwicklung von DELFI durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigt. Die Arbeiten haben mit dem Ziel begonnen, die Inhalte und die technischen Grundlagen für DELFI auf einen neuen Stand zu bringen und so zu erweitern, dass auch barrierefreie Routeninformationen gegeben werden können.

Mobilitätsagentur Potsdam

Die Konzeption eines „multimodalen Informations- und Routingdienstes“ als Teil einer Mobilitätsagentur Potsdam steht. Nun erfolgen die Abstimmungen zwischen der VMZ Berlin GmbH, der Stadt Potsdam, den Verkehrsunternehmen, dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, dem Kreis Potsdam-Mittelmark sowie dem VBB. Der Aufbau eines Hintergrundsystems für diesen Dienst soll anteilig über ein Projekt aus dem Förderprogramm Elektromobilität finanziert werden. Die weitere Realisierung ist noch in der Diskussion.

A number of hurdles resulting from the complexity of the service and timetable structures in the VBB still have to be overcome, before the initial results can be provided – hopefully soon.

DELFI and DELFIplus

The Germany-wide DELFI information network is moving forward. After a harmonizing period of about three years, a consortium, to which the VBB belongs, has been charged by the Ministry for Transport, Building and Urban Affairs with the continued development of DELFI in DELFIplus. The work has commenced with the goal of raising the content and technical basis for DELFI to a new level and to expand it so that barrier-free route information can also be displayed.

Mobility agency Potsdam

The conception of a „multimodal information and routing service“ as part of a Potsdam mobility agency has been born. Now comes the coordination between the VMZ Berlin GmbH, the City of Potsdam, the transportation companies, the Ministry for Infrastructure and Agriculture, the District of Potsdam-Mittelmark and the VBB. The establishment of the background system for this service is to be partially financed through a project from the electromobility promotion program. The further realisation is still under discussion.

Fahrgäste und Interessenverbände werden eingebunden

Im Fahrgastforum aktiv

Bereits seit sieben Jahren treffen sich Vertreter der Fahrgäste und Interessenverbände im Fahrgastforum und bringen Kundenwünsche, Anregungen und Kritik in die Arbeit des VBB ein. Es werden außerdem Vorschläge und Empfehlungen zur Verbesserung des Nahverkehrsangebots erarbeitet. So hat sich 2012 das Fahrgastforum für eine Beibehaltung des Absenkens der BVG-Busse an Haltestellen, das so genannte Bus-Kneeling, ausgesprochen.

Scouts schauen genau hin

Seit dem Jahr 2005 sind rund 350 Fahrgäste ehrenamtlich als Qualitätsscouts aktiv. Sie informieren, wo aus Fahrgastsicht Verbesserungsbedarf im öffentlichen Personenverkehr besteht. Dank der Hinweise wurden auch 2012 veraltete Aushänge und Fahrpläne ausgewechselt, defekte Entwerter und Papierkörbe ersetzt, irreführende Linienbezeichnungen korrigiert und die Beschilderung einiger Bahnhöfe verbessert. 42 neue Scouts, überwiegend aus nicht an Berlin grenzenden ländlichen Regionen, konnten gewonnen werden. Von ihnen erhielt der VBB insgesamt 3.415 Hinweise, eine Steigerung von 11 Prozent gegenüber dem letzten Jahr (2011: 3.080 Beobachtungen). Die meisten Beobachtungen wurden zu den Kategorien Fahrgastinformationen (27 Prozent), Pünktlichkeit (24 Prozent) und Stationen (17 Prozent) abgegeben. Neu war die stärkere Einbindung in Aktionen, die über die reine Beobachtung hinausgehen. So wurden Scouts, die ein VBB-Abo haben, als Tester für die VBB-fahrCard gewonnen. Als Dankeschön werden den Ehrenamtlichen die Teilnahme an organisierten Ausflügen und eine jährliche Veranstaltung, in der wichtige Themen der Qualität im ÖPNV kurzweilig kommuniziert werden, angeboten.

Passengers and interest groups are involved

Active in the Passenger Forum

Passengers and interest groups have been meeting in the Passenger Forum for the last seven years and provide customer wishes, ideas and criticism of VBB's work. In addition, recommendations and proposals for improving the public transportation service are developed. For instance, the Passenger Forum endorsed continuing the stooping of the BVG busses at stops, the so-called "bus kneeling".

Scouts look closely

About 350 passengers have been working as volunteer Quality Scouts since 2005. They inform about where there is room for improvement in public transportation from the perspective of the passenger. Again in 2012, thanks to the tips, obsolete announcements and timetables were exchanged, defective ticket validators and litter baskets were replaced, confusing line names corrected and the signage of some train stations improved. Forty-two new scouts, primarily from rural areas not bordering on Berlin, could be found. The VBB received a total of 3,415 tips from them, an increase of 11 per cent over the previous year (2011: 3,080 observations). Most of the observations were submitted in the categories passenger information (27 per cent), punctuality (24 per cent) and stations (17 per cent). The high involvement in actions that went beyond the pure observation was new. For instance, scouts who have a VBB subscription could be won over as testers for the VBB-fahrCard. By way of thanks, the scouts are offered to participate on organized excursions and an annual event and provided with brief up-to-date information on the important subject of quality in public transportation.

Regionalkonferenzen vor Ort

In den seit zehn Jahren veranstalteten jährlichen Regionalkonferenzen in den fünf Planungsregionen des Landes Brandenburg und in Berlin diskutieren Experten und Interessierte über wichtige Fragen des Öffentlichen Personennahverkehrs. 2012 standen der neue Landesverkehrsplan, die Schienenanbindung zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg sowie Baumaßnahmen auf der Strecke Berlin – Rostock im Zentrum des Interesses. In den Diskussionen ging es in den Regionen um eine ausreichende Daseinsvorsorge und in Berlin um barrierefreie Beförderung. Etwa 500 Teilnehmer besuchten die sechs Veranstaltungen.

Beirat für die Schiene

Im SPNV-Beirat tauschen sich die verschiedenen Interessenverbände seit zwölf Jahren regelmäßig über aktuelle Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr in Berlin und Brandenburg aus. Aktuelle Themen waren auch hier der Landesnahverkehrsplan Brandenburg und die Baumaßnahmen auf der Bahnstrecke zwischen Berlin und Rostock.

Zu Gast beim VBB

Der Austausch mit anderen Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern des Öffentlichen Personennahverkehrs aus dem In- und Ausland ist eine wichtige Quelle für neues Wissen und neue Erfahrungen. Der VBB empfängt internationale Delegationen, besucht Workshops und Seminare und wirkt in verschiedenen Arbeitsgemeinschaften mit.

Dachverband der Besteller

Die BAG-SPNV – Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs ist der Dachverband der Bestellerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland und vertritt deren Interessen gegenüber Politik, Öffentlichkeit, Verkehrsunternehmen und Verbänden. Der VBB ist Gründungsmitglied und im Präsidium vertreten. Die 26 Mitgliedsorganisationen arbeiten gemeinsam daran, die Qualität des Nahverkehrs auf der Schiene zu verbessern und mehr Fahrgäste zu gewinnen.

Regional conferences on site

In the regional conferences that have been organized for the last ten years in the five planning regions of the State of Brandenburg and in Berlin, experts and interested parties discuss important aspects of public transportation. In 2012, the discussions centred on the new Brandenburg Public Transport Plan, the rail connections to the new Airport Berlin Brandenburg and the construction measures on the Berlin – Rostock route. The discussions dealt with a sufficient public service in the regions and barrier-free transport in Berlin. About 500 participants attended the six events.

Advisory Board for the rails

For twelve years, various interest groups have been exchanging information about developments in rail public transportation in Berlin and Brandenburg in the Rail Public Transportation Advisory Board. Current issues were also the Brandenburg Public Transport Plan and the route between Berlin and Rostock.

A guest at VBB

The exchange with other transportation networks and client bodies for public transportation both at home and abroad is an important source of new knowledge and experiences. The VBB hosts international delegations, attends workshops and seminars and cooperates in various working groups.

Umbrella organization for contractors

The BAG-SPNV – Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (Federal Working Group of Client Bodies for Rail Public Transportation) is the umbrella group for the contracting organisations for rail public transportation in Germany and represents their interests to politicians, the public, transportation companies and associations. The VBB is a founding member and in the governing board. The 26 member organisations work together to improve the quality of public transportation on rails and to attain more passengers.



Netzwerk für Europa

Die EMTA – European Metropolitan Transport Authority – ist das europäische Netzwerk der Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr. Die mittlerweile 33 Mitgliedsorganisationen arbeiten daran, das Mobilitätsmanagement in den europäischen Städten und Regionen nachhaltig zu verbessern und die Qualität des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Der VBB ist aktives Mitglied in der EMTA und stellt den Präsidenten. Im September 2012 trafen sich die Entscheidungsträger der Mitgliedsorganisationen zu ihrer Halbjahrestagung in Berlin. Im Mittelpunkt der Diskussionen standen die Fahrzeugbeschaffung und -finanzierung sowie der Ausbau umweltfreundlicher Mobilität. Der Vizepräsident der Europäischen Kommission und EU-Verkehrskommissar Siim Kallas sprach sich als Gastredner unter anderem für eine deutliche Stärkung des Wettbewerbs im öffentlichen Verkehr sowie für ein europaweites Ticketing aus.

Plattform für weltweiten Austausch

Die UITP – Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen – ist ein Netzwerk für Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs, politische Entscheidungsträger, Verkehrsunternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen, Zulieferer aus der Industrie sowie Dienstleistungsunternehmen. Sie bietet den Mitgliedern aus 92 Ländern eine Plattform für die weltweite Zusammenarbeit, fördert nachhaltige Mobilität und Innovationen in der Branche. Der VBB ist dort seit über zehn Jahren aktives Mitglied.

Als Tourist unterwegs mit Bus und Bahn

Eine gute Erreichbarkeit der touristischen Ausflugsziele mit Öffentlichen Nahverkehrsmitteln hilft bei der Vermarktung der Regionen. Verbessern sich die An- und Abreisebedingungen, steigen sowohl die Gäste- als auch die Fahrgastzahlen.

Network for Europe

The EMTA – European Metropolitan Transport Authority – is the European network of client bodies for public transportation. The 33 member organisations work to sustainably improve the mobility management in European cities and regions and strengthen the quality of public transportation. The VBB is an active member of the EMTA and provides the president. In September 2012, the decision-making bodies of the member organisations met for their semi-annual conference in Berlin. The centre of discussions was the procurement and financing of vehicles as well as the expansion of environmentally friendly mobility. The Vice President of the European Commission and EU Transportation Commissioner Siim Kallas was the guest speaker and addressed, amongst other things, the subjects of strengthening competition in public transportation and European-wide ticketing.

Platform for worldwide exchange

The UITP – International Association of Public Transport – is a network for client bodies for public transportation, political decision makers, operators research institutions, suppliers from the industry and service organisations. It provides members from 92 countries a platform for global cooperation, promotes sustainable mobility and innovations in the sector. The VBB has been an active member there for over ten years.

Underway as a tourist with busses and trains

Good accessibility of tourist attractions with public transportation aids in the marketing of the region. Improvements in the conditions for arriving and departing increase the numbers of both passengers and visitors.

48 Stunden mit Logo und Erfolg

Inzwischen eine etablierte Marke mit eigenem Logo: die beliebten „48-Stunden“-Veranstaltungen. 2012 führten sie in die Kleeblattregion um Neustadt/Dosse, ins Havelland und in den Hohen Fläming. In einer Studie wurde die Wertschöpfung durch Ausflugsmobilität anhand der 48-Stunden-Aktionen untersucht. Darin wurden 500 Gäste interviewt, die an drei der 48-Stunden-Aktionen im Land Brandenburg teilgenommen und an einem Wochenende die Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln entdeckt haben. Ein Ergebnis: Die ausrichtende Region hat durch die 48-Stunden-Aktion nicht nur einen enormen Imagegewinn, sondern auch wirtschaftlichen Erfolg. Fast 130.000 Euro blieben in den Veranstalterregionen. Fast alle Besucher kamen an den Wochenenden mit Bus und Bahn in die Region. Die meisten übernachteten zwar nicht, gaben aber rund 20 bis 30 Euro aus.

Fachveranstaltung weist Wege

Bereits zum dritten Mal luden der VBB, das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und die IHK Potsdam die Tourismuswirtschaft und Mobilitätsanbieter zur jährlichen Veranstaltungsreihe „Nahverkehr und Tourismus“ ein. Der Fokus lag diesmal auf den Themen Fahrradmitnahme, Wertschöpfung durch Ausflugsmobilität und Mobilität im Alter. Rund 170 Teilnehmer nutzten den Termin, um sich weiter zu vernetzen sowie Erfahrungen und Wissen auszutauschen. Die Reihe wird auch 2013 fortgeführt.

In Schönefeld alt und neu

Seit 2008 arbeitet die Tourist-Information am Flughafen Schönefeld, eine Kooperation zwischen der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH und dem VBB. Sie berät über touristische Ziele in Berlin und Brandenburg, verteilt Informationsmaterialien und verkauft touristische Angebote sowie VBB-Fahrausweise. Nach der Eröffnung des neuen Flughafens BER wird ein Welcome Center, ausgestattet mit einem Agenturvertrag mit der BVG, die Aufgaben übernehmen. Der VBB wird das Center mit Schulungen des Personals und der Entwicklung neuer Informationsmaterialien unterstützen.

“48 Hours” with logo and success

An established brand now has its own logo – the popular “48 Hours” events. In 2012, they were held in the cloverleaf region around Neustadt/Dosse, in Havelland and in Hoher Fläming. The added value with excursion mobility using the 48 Hours actions was investigated in a study. Here, 500 guests were interviewed who had participated in three of the 48 Hours actions in the State of Brandenburg and had discovered the regions with public transportation on the weekends. One result – the hosting region not only had an enormous profit for its image with the 48 Hours action, but there was also economic success. Almost 130,000 euros were left in the regions. Almost all the visitors came to the events in the region with busses and trains. While most did not stay overnight, they did spend about 20 to 30 euros.

Expert event shows the way

For the third time now, the VBB, the Brandenburg Ministry for Infrastructure and Agriculture and the IHK Potsdam have hosted the annual series of “Public Transportation and Tourism” events for the tourist industry and mobility providers. The focus this year was on the subjects of transporting bicycles, adding value with excursion mobility and mobility for the elderly. About 170 participants used the date to network and exchange experiences and knowledge. The series will continue in 2013.

Old and new in Schönefeld

The tourist information at Schönefeld Airport, a cooperation between the Tourism-Marketing Brandenburg GmbH and the VBB has been working since 2008. It advises about tourist attractions in Berlin and Brandenburg, distributes information materials and sells tourist services and VBB tickets. When the new airport BER opens a new Welcome Center, equipped with an agency contract with the BVG will assume the tasks. The VBB will support the Center with training of the staff and the development of new information material.

Gut begleitet

Seit Herbst 2008 bis zum Frühjahr 2013 wurden mehr als 50.000 mobilitätseingeschränkte Kunden bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Berliner Stadtgebiet begleitet. Der VBB Bus&Bahn-Begleitservice arbeitet seit Herbst 2012 auf neuer arbeitsmarktpolitischer Grundlage (FAV – Förderung von Arbeitsverhältnissen). Aktuell sind 91 Mitarbeiter im Begleitservice beschäftigt. Sie werden vor ihrem Einsatz zwei Monate lang intensiv geschult und erhalten während der Arbeit ein begleitendes Coaching- und Qualifizierungsangebot, das ihnen einen Wiedereinstieg in den ersten Arbeitsmarkt ermöglichen soll. Das Dienstleistungsangebot wird nicht nur von Berlinern sehr stark nachgefragt, sondern zunehmend auch von mobilitätseingeschränkten Berlin-Besuchern.

Netzwerk für Sicherheit

Sicher im Nahverkehr unterwegs: Ziel des Netzwerkes Fahrgastsicherheit ist der Austausch zu grundlegenden Entwicklungen im Öffentlichen Personennahverkehr, die die Sicherheit der Fahrgäste beeinflussen. Hier arbeiten Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Kommunen und die Innenministerien der Länder Berlin und Brandenburg mit den Landespolizeien und der Bundespolizei zusammen. Bisherige Themen der regelmäßigen Treffen waren eine Untersuchung des Brandenburger Innenministeriums zu Sicherheitsfragen in Brandenburg, die Kommunikationskampagnen zur Sicherheitsinfrastruktur der Hamburger Hochbahn und der BVG sowie erste Erfahrungen bei der Umsetzung des Alkoholkonsumverbots im Hamburger Verkehrsverbund.

Leitlinien Fahrgastsicherheit

Wer ein öffentliches Verkehrsmittel nutzt, muss davon ausgehen können, dass er sicher befördert wird. Es gilt die grundsätzliche Maxime: Sicherheit ist ein Teil des Produktversprechens an die Kunden. Dazu wurden Leitlinien erstellt, in die auch Anregungen und Hinweise des Netzwerkes Fahrgastsicherheit sowie des Fahrgastforums eingegangen sind:

Well-accompanied

More than 50,000 customers with mobility impairments were accompanied in using public transportation in Berlin between autumn 2008 and spring 2013. The VBB Bus&Bahn-Begleitservice has been operating since autumn 2012 on a new employment policy basis (FAV – Förderung von Arbeitsverhältnissen; Promotion of Working Relationships). Currently, there are 91 persons working in the accompanying service. They are trained intensively for two months prior to commencing service and receive additional coaching and qualification support during the employment to aid them in entering the mainstream labour market. The services offered are not only very popular with Berliners, but are also increasingly being requested by Berlin visitors who are mobility-impaired.

Network for security

Safely under way in public transportation – the goal of the Passenger Safety Network is the exchange of basic developments in public transportation that have an impact on passenger safety. Here, the client bodies, transportation companies, communities and the interior ministries of the states of Berlin and Brandenburg work together with the State Police and the Federal Police. Issues handled to date at the regular meetings were a study by the Brandenburg Ministry of the Interior on safety issues in Brandenburg, the communication campaigns for the security infrastructure of the Hamburg Hochbahn and the BVG as well as initial experiences in the implementation of the prohibition of alcohol consumption in the Hamburger Verkehrsverbund.

Passenger security guidelines

Whoever uses public transportation must assume that he/she will be transported safely. The basic axiom applies – safety is a part of the product assurance given to the customer. To that end, guidelines have been developed that include ideas and tips from the Passenger Safety Network and the Passenger Forum:

- Verstärkte Personalpräsenz vor Ort
- Entscheidend ist, was beim Fahrgast ankommt
- Kooperation und Koordination der Sicherheitspartner
- Mehr Sicherheit durch Einbeziehung der Fahrgäste
- Die Einhaltung von Regeln – das Fundament für Sicherheit
- Sicherheit erfordert zielgruppenspezifische Maßnahmen

Diese Kriterien sind die Grundlage für die Strategie und Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen, sowohl bezüglich der objektiven Sicherheit als auch des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste.

Tolerantes Brandenburg

Unmissverständlich: Im Öffentlichen Personennahverkehr in Berlin und Brandenburg werden rechtsextremistische Aktivitäten nicht zugelassen, fremdenfeindliche Äußerungen sind unerwünscht und Gewalt wird nicht geduldet. Deshalb unterstützt der VBB die Initiative „Tolerantes Brandenburg – für eine starke und lebendige Demokratie“ der Landesregierung. Zum Beispiel wurde das Demokratie-Mobil der Initiative auf Veranstaltungen mit VBB-Beteiligung eingesetzt, zum Thema passende Anzeigen und redaktionelle Beiträge in den Kommunikationsmedien der Partner wurden ausgetauscht.

Malen und lernen

Mit Beginn des Schuljahres 2012 erschien erstmalig ein einheitliches ZeBra-Mal- und Beschäftigungsbuch für Kinder zwischen fünf und zehn Jahren zum Thema Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln. Es beruht auf der Idee, Kinder unterschiedlichen Alters mit einem gemeinsamen Lernmaterial anzusprechen. Zuvor erschienen in der Kampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ die beliebten ZeBra-Malbücher für Kita-Kinder und Schulanfänger sowie für die Älteren eine DVD „Unterwegs zur Schule – sicher mit Bus und Tram“.

- Increased personnel present on site
- Important is what the passenger feels
- Cooperation and coordination of the security partners
- More security by involving the passengers
- Follow the rules – the basis of security
- Security requires target-group specific measures

These criteria are the basis for the strategy and implementation of security measures, both with regard to the objective security as well as the passengers' sense of security.

Tolerant Brandenburg

There can be no doubt about it – right-winged extremist activities are not permitted in public transportation in Berlin and Brandenburg, xenophobic language is not accepted and violence not allowed. That is why the VBB supports the state's initiative "Tolerant Brandenburg – for a strong and lively democracy". For instance, the initiative's Democracy Mobile is used at events with VBB participation, corresponding advertisements and articles are placed in the communication media of the partners.

Paint and learn

With the beginning of the 2012 school-year, a ZeBra Paint and Hobby Book on the subject of safety in public transportation was published for the first time for children between five and ten years of age. It is based on the idea that children of different ages can be reached with a common learning tool. Prior to the publication, the popular ZeBra painting books for nursery school children and abecedarians appeared in the campaign "Better safe. Better alive." as did a DVD "On the way to school – safe with the bus and tram" for older children.



Aufgabenträger im Land Brandenburg – Berichtspflichten

nach EU-Verordnung 1370/2007 der Aufgabenträger ÖPNV Brandenburg

Die EU-Verordnung 1370/2007 verlangt in Artikel 7 von den Aufgabenträgern einmal jährlich einen Bericht über die in ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen sowie die dafür gewährten Ausgleichszahlungen. Dieser Bericht ermöglicht die Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes. Durch eine Veröffentlichung wird die geforderte transparente Darstellung der Leistungsbeziehungen im Öffentlichen Personennahverkehr gewährleistet. Die im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammengeschlossenen Aufgabenträger haben einer gemeinsamen Veröffentlichung zugestimmt und erstmals 2010 in der VBB-Qualitätsbilanz umgesetzt.

Das angestrebte einheitliche Qualitätsniveau im Verbundgebiet wird im Leitfaden für Qualität beschrieben. Unabhängig davon sind Standards für die Verbundintegration anzuwenden, egal ob es sich um Direkt- oder wettbewerbliche Vergaben handelt. Für alle im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen gelten verbundeinheitliche Qualitätsindikatoren:

- Ein gemeinsamer VBB-Tarif ermöglicht Fahrten mit nur einem Fahrausweis durch das gesamte Verbundgebiet in mehreren Verkehrsmitteln verschiedener Unternehmen. Die Vertriebsstandards für Fahrausweise sind festgelegt und werden weiterentwickelt
- Einheitliche, verbundübergreifende Fahrgastinformation: elektronische Fahrplanauskunft, Liniennetzpläne, Fahrplanbücher, Verknüpfungsflyer, Kundenzentren und -telefone, Internet, Kundenzeitschriften, VBB-Magazin BBPanorama, Netzkarten
- Einheitliche Gestaltungsempfehlungen im „VBB-Handbuch Fahrgastinformation“
- Für mobilitätseingeschränkte Kunden bauliche Umgestaltung von Zugangsstellen im Nahverkehr sowie Einsatz niederfluriger Fahrzeuge

Berlin und Brandenburg finanzieren den Schienenpersonenregionalverkehr und den S-Bahn-Verkehr anteilig. Das Land Berlin finanziert unabhängig davon die Leistungen der BVG, das Land Brandenburg die landesbedeutsame Buslinie 618. Darüber hinaus stellt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern Mittel für die Finanzierung von ÖPNV-Leistungen zu Verfügung: allgemeine ÖPNV-Mittel, Ausgleichsleistungen für Schülerbeförderung, Ausgleichsleistungen für Ersatzverkehre auf abgestellten SPNV-Strecken (letztmalig im Jahr 2012), Ausgleichsleistungen für das Ticketangebot für einkommensschwächere Menschen. Weitere Zahlungen erfolgen zur VBB-Tarifanerkennung in IC-/EC-Zügen der DB Fernverkehr AG. Das Land Berlin veröffentlicht unabhängig einen eigenen Bericht.

Im Land Brandenburg sind die kommunalen Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV zuständig. Der Bericht stellt die Verträge bzw. Betrauungen dar, die die kommunalen Aufgabenträger in Brandenburg mit den Verkehrsunternehmen als Leistungserbringer vereinbart haben. Ausgewiesen sind – getrennt nach Schiene und Straße – Linien und Jahres-Betriebsleistung (Ist). Für das Erbringen dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich: Das ist die Summe aller Ausgleichsleistungen des kommunalen Aufgabenträgers an das jeweilige Verkehrsunternehmen inklusive der Ausgleichszahlungen für das Mobilitätsticket Brandenburg, die einheitlich dem jeweils umfangreichsten Vertrag zugeordnet wurden.

Zur Beurteilung der Qualität werden unternehmensindividuelle Indikatoren herangezogen, unter anderem Zuverlässigkeit. Unter Zuverlässigkeit wird hier die Verhältniszahl aus der Anzahl der durchgeführten Fahrten zur Gesamtzahl der Fahrten entsprechend der Berechnungsvorschriften der abgeschlossenen Einzelverträge verstanden.

Client Body in the State of Brandenburg – Reporting Obligations

in accordance with the EU Regulation 1370/2007 of the Brandenburg public transportation client bodies

The EU Regulation 1370/2007 requires in Article 7 that the client bodies report once a year on the transportation services provided in their region and the compensation paid for these services. This report allows for the control and evaluation of these services, the quality and the financing of the public transportation network. This publication guarantees the required transparency of the service relationships in public transportation. The client bodies combined in the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg have agreed to a joint publication and first implemented this in the VBB Quality Balance 2010.

The uniform level of quality desired throughout the network area is described in the guideline for quality. Independent thereof, standards for the integration of the network are to be applied regardless of whether these are direct or competitively awarded contracts. For all of the transportation companies in the VBB, the following uniform quality indicators apply:

- A common VBB fare allows for trips with a single ticket throughout the entire network area in numerous modes of transportation from various companies. The sales standards for tickets are stipulated and will be further developed
- Uniform, cross-network passenger information: electronic timetable information, network plans, timetable books, connection flyers, customer centres and telephones, Internet, customer newspapers, VBB magazine BB Panorama, network maps
- Uniform design recommendations in the "VBB Passenger Information Handbook"
- Redesign of access points in public transportation and the use of low-floor vehicles for customers with mobility impairments

Berlin and Brandenburg jointly finance the regional rail public transportation and the S-Bahn transportation. Independently thereof, the State of Berlin finances the services of the BVG, the State of Brandenburg the bus line 618. Furthermore, the State of Brandenburg provides the communal client bodies with funds for the financing of public transportation services: General public transportation funds, compensation for transporting schoolchildren, compensation for replacement transportation for closed public transportation lines (for the last time in 2012), compensation for ticket offers for persons with low-incomes. Additional payments are made for the VBB fare recognition in the IC/EC trains by the DB Fernverkehr AG. The State of Berlin publishes its own independent report.

In the State of Brandenburg the communal client bodies are responsible for the other public transportation. The report represents the contracts that the communal client bodies have arranged with the transportation companies as the service providers. The lines and annual performance (actual) are reported – separated according to rail or road. For providing these community obligations, the transportation companies receive compensation. That is the total of all the payments of the communal client bodies to the specific transportation company including compensation for the Brandenburg Mobility Ticket, which was uniformly assigned to the most comprehensive contract.

To assess the quality, corporate specific indicators were applied, amongst others reliability. Reliability is considered the ratio of the number of trips performed to the total number of trips according to the calculation clauses of the individual contracts concluded.

Aufgaben-träger	Leistungs-erbringer	Leistung			Finanzen		Qualität		
		Betriebene Linien		Betriebs-leistung (IST)	Ausgleichs-zahlungen	Zuver-lässigkeit	Fahrzeuge		
Landkreis	Verkehrs-unternehmen	BUS	Tram	F	in Tausend Nutzwagen-km	in Tausend €	Anteil zum Fahrplan-soll in %	Ø Alter in Jahren	Barriere-freiheit in %
Barnim	Barnimer Busgesellschaft mbH	863–865, 867–869, 890–896, 898–905, 907–913, 915–923			4.321	4.999 ¹⁾²⁾³⁾	98,80	6,10	66,67
		861, 862 (O-Bus)			744	1.003	99,20	2,00	100,00
Dahme-Spreewald	Regionale Verkehrs-gesellschaft Dahme-Spreewald mbH	263, 465–477, 500, 502, 504, 506–513, 516–519, 721–731, 733–739, 741–744			6.406	6.969 ¹⁾²⁾	99,76	6,00	30,00
Elbe-Elster	VerkehrsManagem-ent Elbe-Elster GmbH	520–522, 525, 534, 536, 542, 544, 546, 550–553, 558, 560, 565, 570, 571, 575, 579, 581, 584–587, 592, 595, 598, 599			3.951	6.225 ²⁾	99,98	6,30	20,00
		558 (SPNV-Ersatzverkehr RE3)			32	38 ³⁾	100,00	6,30	88,81
	VerkehrsManagem-ent Elbe-Elster GmbH Betriebsfüh-rerschaft Omnibus-betrieb Obst Inh. M. Herling e.K.	577, 578			162	109 ¹⁾	100,00	7,30	25,00
	Lehmann Reisen GmbH	526–528			191	36 ¹⁾	99,95	7,90	20,00
Havelland	Havelbus Verkehrs-gesellschaft mbH	572, 574, 604, 614, 649–669, 671–680, 684, 685, 687–689			5.557	7.036 ¹⁾²⁾	99,70	6,73	74,70
Märkisch-Oderland	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH	926–934, 936, 937, 939–951, 955–959, 966–970			3.662	5.454 ¹⁾²⁾	99,99	5,30	43,90
	Barnimer Busgesellschaft mbH	873–878, 880–887, 908, 916, 923			1.240	1.719 ¹⁾	99,96	7,64	50,00
	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH		88		188	482 ¹⁾	99,89	36,28	12,50
	Strausberger Eisenbahn GmbH		89		181	348 ¹⁾	99,95	19,67	0,00
				F39		2	4 ¹⁾	k.A.	45,00
Oberhavel	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH	107, 136, 800–814, 816, 821, 822, 824, 830–839, 841–843, 845–848, 850, 851, 854, 857			4.678	3.178 ²⁾	99,94	9,20	73,56
Oberspreewald-Lausitz	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH	601–611, 614, 615, 618, 619, 621–625, 627, 651, 653–655, 657			2.167	2.794 ²⁾³⁾	99,97	8,90	25,26
	Taxi/Fahrschule/Bus-verkehr Gerd Schmidt (für Stadtverkehr Lauchhammer)	690–693			211	318 ²⁾	100,00	7,00	50,00
	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH (für Stadt Senften-berg)	631, 634, 635			89	88 ²⁾	99,98	7,90	100,00
	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH (für Stadt Lübbenau)	660			43	57 ²⁾	100,00	8,70	100,00

Basis: Meldung der Aufgabenträger für das Kalenderjahr 2012 mit Stand 15.04.2013 | Basis: Report of the client bodies for the calendar year 2012 as of 15 April 2013

Legende | Legend

- 1) inklusive Investitionszuschüssen an das Verkehrsunternehmen | Including investment subsidies to the transportation company
2) inklusive Mobilitätsticket – vorläufige Ausgleichszahlungen mit Stand Feb. 2013 | Including Mobility Ticket – preliminary compensation as of Feb 2013
3) inklusive Ersatzverkehrsleistungen | Including replacement transportation services
k.A. keine Angabe | No data available

Aufgaben-träger	Leistungs-erbringer	Leistung			Finanzen		Qualität		
		Betriebene Linien		Betriebs-leistung (IST)	Ausgleichs-zahlungen	Zuver-lässigkeit	Fahrzeuge		
Landkreis	Verkehrs-unternehmen	BUS	Tram	F	in Tausend Nutzwagen-km	in Tausend €	Anteil zum Fahrplan-soll in %	Ø Alter in Jahren	Barriere-freiheit in %
Oder-Spree	Busverkehr Oder-Spree GmbH	A400, 400–407, 411–414, 418, 420, 424, 428–436, 440–445, 447, 448, 451–454, X403			4.344	5.421 ²⁾³⁾	98,40	5,40	48,40
	Woltersdorfer Straßenbahn GmbH		87		251	612 ²⁾	98,30	52,00	0,00
	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH		88		257	715 ²⁾	98,50	36,00	42,80
Ostprignitz-Ruppin	Ostprignitz-Ruppiner Personennahver-kehrsgesellschaft mbH	701–707, 711–715, 717, 719, 740–746, 748, 752, 754, 756, 757, 759, 762, 764, 766, 770, 771, 777, 779, 782–785, 787, 788, 791, 792, 794			4.494	4.155 ¹⁾²⁾³⁾	99,90	4,89	37,89
Potsdam-Mittelmark	Havelbus Verkehrs-gesellschaft mbH	601, 602, 607, 608, 610–614, 619–629, 631–637, 642–647, 660, N12, N13, N31, N43, X1			6.190	12.034 ¹⁾²⁾	99,56	6,50	79,00
	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH	551–553, 555–558, 560–565, 569–571, 580–590, 593			2.624	3.363 ¹⁾	99,40	7,40	45,00
	Omnibusbetrieb Gustav Wetzel	541–543, 545			299	390 ¹⁾	98,00	11,80	0,00
	Omnibusverkehr Armin Glaser	591, 592, Naturparklinie			178	322 ¹⁾	98,00	6,00	0,00
	Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	559, 593, 596, 562, 588			400	634 ¹⁾	99,00	8,80	0,00
	Fritz Behrendt OHG	548, 550, 554, 566–568, 645			516	905 ¹⁾	98,00	9,85	50,00
	Sabinchen Touristik GmbH	546, 547			104	153 ¹⁾	98,00	13,00	50,00
	Stadt Havelsee			Pritz-erbe	11	14 ¹⁾	99,00	20,00	100,00
	A. Reich GmbH	549			88	167 ¹⁾	98,00	6,50	0,00
	Prignitz	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH	901, 903–916, 918–920, 922–947			3.847	4.699 ¹⁾²⁾³⁾	99,99	7,57
Teltow-Fläming	Herz-Reisen GmbH	789–791, 795, 796			92	283 ¹⁾	100,00	7,00	25,00
	Regionale Verkehrs-gesellschaft Dahme-Spreewald mbH	466, 467, 469, 470, 729			215	322 ¹⁾	100,00	10,50	0,00
	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH	600, 619, 621, 700–713, 716–720, 750–761, 763–766, 768–773, 777, 792–794, 797			4.452	6.406 ¹⁾²⁾	100,00	9,64	56,70
Uckermark	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH	401, 403, 411, 413, 414, 416, 419, 421, 424, 425, 427, 428, 431, 432, 435, 436, 441, 445, 447, 448, 450–460, 462–465, 467–475, 479, 481, 482, 484, 486, 489, 491, 492, 494, 496, 501, 502–506, 508–512, 514, 515, 517–519, 531			7.646	8.791 ¹⁾²⁾³⁾	96,00	8,11	33,60
Spree-Neiße	Neißeverkehr GmbH	800, 850–856, 856-1, 858, 860, 861, 868–870, 872, 873, 876, 877, 879–882, 884, 885, 885-1, 886, 887, 890-892, 894			3.434	6.971 ²⁾	99,94	8,30	21,82
	Cottbusverkehr GmbH	801, 805, 821, 822, 825–830, 832–835, 838, 839, 841–843, 850, 851, 877, 500, 607			1.236		100,00	6,90	97,96
	Omnibuscenter LEO Reisen	823, 837, 844, 846–848			779		100,00	8,60	77,78

Basis: Meldung der Aufgabenträger für das Kalenderjahr 2012 mit Stand 15.04.2013 | Basis: Report of the client bodies for the calendar year 2012 as of 15 April 2013

Legende | Legend

- 1) inklusive Investitionszuschüssen an das Verkehrsunternehmen | Including investment subsidies to the transportation company
2) inklusive Mobilitätsticket – vorläufige Ausgleichszahlungen mit Stand Feb. 2013 | Including Mobility Ticket – preliminary compensation as of Feb 2013
3) inklusive Ersatzverkehrsleistungen | Including replacement transportation services
k.A. keine Angabe | No data available

Aufgaben-träger	Leistungs-erbringer	Leistung				Finanzen	Qualität		
		Betriebene Linien		Betriebs-leistung (IST)	Ausgleichs-zahlungen		Zuver-lässigkeit	Fahrzeuge	
Kreisfreie Stadt /Land	Verkehrs-unternehmen	BUS	Tram	E	in Tausend Nutzwagen-km	in Tausend €	Anteil zum Fahrplan-soll in %	Ø Alter in Jahren	Barriere-freiheit in %
Brandenburg an der Havel	Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH	522–526, 528–530, 533, 540, N1, N2, N4			1.289	2.858 ^{1) 2)}	99,43	7,52	100,00
			1, 2, 6, 1/2		658	2.699 ^{1) 2)}	99,57	26,60	87,50
				Neuen-dorf	0,6	47	100,00	96,00	100,00
Cottbus	Cottbusverkehr GmbH	10–20, 24, 28, 57–59, 3N–5N			1.600	7.432 ^{1) 2)}	99,70	7,10	100,00
			1–5		977		99,70	26,00	100,00
Frankfurt (Oder)	Stadtverkehrs-gesellschaft mbH Frankfurt (Oder)	980–988, N1, N2			1.418	2.052 ^{1) 2) 3)}	99,46	9,49	100,00
			1–5		1.004	3.649 ^{1) 2) 3)}	99,53	22,35	30,77
Landes-hauptstadt Potsdam	Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH	X5, 603, 605, 606, 609, 612, 638, 639, 690–699, N14, N15, N17, R694			5.007	24.556 ^{1) 2)}	99,86	5,3	100,00
			91–96, 98, 99		2.444		99,79	18,2	65,00
				F1	6		74,99	29	100,00
	Havelbus Verkehrs-gesellschaft mbH	X1, 601, 602, 604, 607, 608, 610–612, 614, 619, 631, 643, 650, N13/31/43			1.572	659	99,56	6,5	79,00
Land Brandenburg	Bietergemeinschaft Verkehrsgesellschaft Teltow Fläming mbH / Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	618			285	348	99,90	3,75	100,00

Basis: Meldung der Aufgabenträger für das Kalenderjahr 2012 mit Stand 15.04.2013 | Basis: Report of the client bodies for the calendar year 2012 as of 15 April 2013

Legende | Legend

- 1) inklusive Investitionszuschüssen an das Verkehrsunternehmen | Including investment subsidies to the transportation company
 2) inklusive Mobilitätsticket – vorläufige Ausgleichszahlungen mit Stand Feb. 2013 | Including Mobility Ticket – preliminary compensation as of Feb 2013
 3) inklusive Ersatzverkehrsleistungen | Including replacement transportation services
 k.A. keine Angabe | No data available

Übersetzung Tabelle zu Berichtspflichten | Translation table for Obligations Report

Ø Alter in Jahren | Ø Age in years

Anteil zum Fahrplansoll in % | Percentage of the target schedule

Aufgabenträger | Client body

Ausgleichszahlungen | Compensation

Barrierefreiheit in % | Barrier-free access in %

Betriebene Linien | Lines operated

Betriebsleistung (IST) | Performance (ACTUAL)

Fahrzeuge | Vehicles

Finanzen | Finances

in Tausend Nutzwagen-km | In thousand utility vehicle km

in Tausend € | In thousand €

Kreisfreie Stadt | Municipality not associated with a county

Land | State

Landkreis | County

Leistung | Performance

Leistungserbringer | Service provider

Verkehrsunternehmen | Transportation company

Qualität | Quality

Zuverlässigkeit | Reliability

Zahlen und Fakten

Facts and Figures

Verbundgebiet Berlin-Brandenburg |
Network area Berlin-Brandenburg



Mitglieder des VBB-Aufsichtsrates (Stand: 1. Mai 2013) | Members of the VBB Supervisory Board

Vorsitzende:	Kathrin Schneider Staatssekretärin	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
1. stellvertr. Vorsitzender:	Christian Gaebler Staatssekretär	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin
2. stellvertr. Vorsitzender:	Manfred Zalenga Landrat	Landkreis Oder-Spree
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 Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin
	Joachim Künzel Senatsrat	Senatskanzlei des Landes Berlin
	Holger Lademann Beigeordneter	Landkreis Teltow-Fläming
	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	

Die Struktur der VBB GmbH | Structure of the VBB GmbH



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

Eisenbahnverkehrsunternehmen Railway companies		Sitz Headquarters
DB AG	DB Regio AG, Regio Nordost	Potsdam
EGP	Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH	Potsdam
NEB	NEB Betriebsgesellschaft mbH	Berlin
ODEG	ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	Berlin
S-Bahn	S-Bahn Berlin GmbH	Berlin

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

Stand: 31.03.2013

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

Stand: November 2012

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	3,432	2,522	5,954
2009	3,443	2,512	5,954
2010	3,461	2,503	5,964
2011	3,502	2,496	5,998
2012	3,544	2,492	6,036
Fläche in km ² Area in km ²	892	29.484	30.376
Einwohnerdichte 2012 Population density 2012	3.974	85	199

Haltestellen und Stationen 2012 | Stops and Stations 2012

Haltestellen und Stationen je bedientes Verkehrssystem Stops and stations per transportation system	Berlin	Brandenburg	VBB
Gesamtzahl der Haltestellenbereiche* Total no. of stop areas	2.847	9.697	12.544
davon Regional- und Fernbahnhöfe** Thereof regional and long-distance stations	21	312	333
davon S-Bahnhöfe** Thereof S-Bahn stations	133	33	166
davon U-Bahnhöfe** Thereof underground stations	173	–	173

* Haltestellenbereiche im Verbundgebiet (z. B. S+U Zoologischer Garten Bhf wird einmal gezählt) | Stop areas in the network area (e.g. S+U Zoologischer Garten Bhf. is counted once)

** Bediente Bahnhöfe pro Verkehrsmittel im Verbundgebiet (z. B. S+U Zoologischer Garten Bhf wird je einmal als Regional-, S-Bahn- und U-Bahnhof gezählt) | Stations serviced per mode of transportation in the network (e.g. S+U Zoologischer Garten Bhf. is counted once as regional, S-Bahn and underground station)

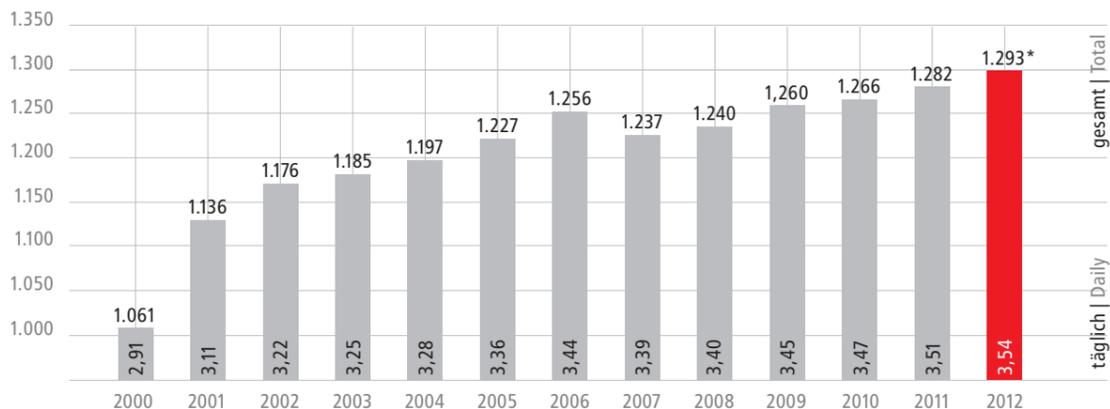
Linien 2012* | Lines 2012

Linien lines	Berlin	Brandenburg	VBB
Regionalverkehr** Regional traffic	20	42	42
S-Bahn** S-Bahn	15	11	15
U-Bahn Underground	10	–	10
Straßenbahn Tram	24	23	45
Bus Bus	163	715	845
O-Bus O-bus	–	2	2
Fähre Ferry	6	2	8

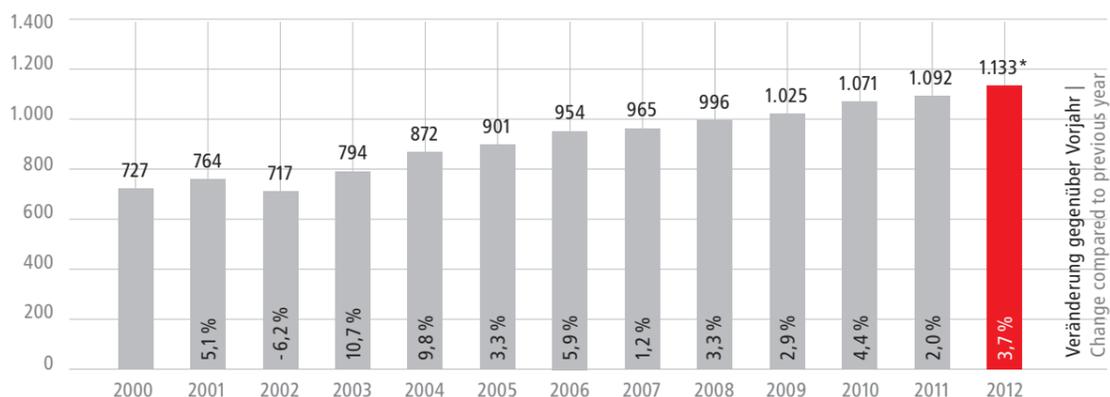
* Tageslinien (ohne Nachtverkehr) | Day lines (without nights)

** Von Berlin und Brandenburg bestellte Linien | Lines ordered by Berlin and Brandenburg

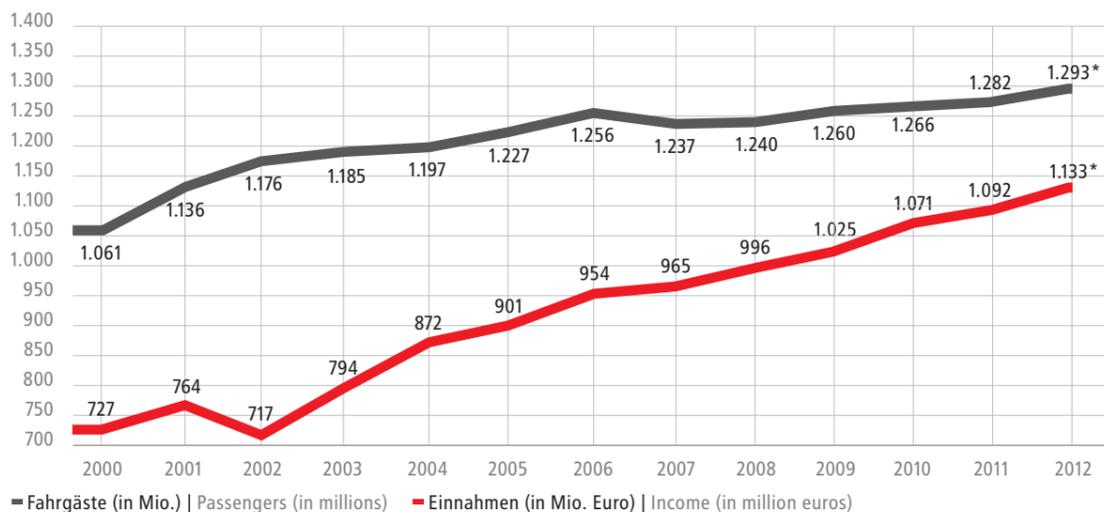
Entwicklung Verbundfahrgastzahlen (in Mio.) | Development of network passengers (in millions)



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)



* vorbehaltlich neuer Meldungen | Subject to change with new information

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



Stand: 2012

Einzelfahrausweise Single tickets	25,7 %
Tageskarten Daily tickets	6,2 %
Gruppenkarten Group tickets	1,5 %
7-Tage-Karten 7-day-tickets	1,7 %
Monatskarten Monthly tickets	11,8 %
Abonnements Subscriptions	19,7 %
Jahreskarten Annual tickets	2,7 %
Firmentickets Job tickets	3,9 %
7-Tage-Karten Azubi/Schüler 7-day-tickets apprentice/pupils	0,1 %
Monatskarten Azubi/Schüler Monthly tickets apprentice/pupils	5,8 %
Abonnements Azubi/Schüler Subscription apprentice/pupils	3,9 %
Jahreskarten Azubi/Schüler Annual tickets apprentice/pupils	0,2 %
Semestertickets Semester tickets	4,7 %
VBB-Abo 65plus VBB-Abo 65plus	3,1 %
Sonstige Tarifangebote Other tickets	9,0 %

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	38,8
2003	6,2	32,8	39,0
2004	6,1	32,2	38,3
2005	6,0	32,1	38,5
2006	6,0	31,3	38,2
2007	6,1	30,2	36,4
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	36,8
2012**	6,4	32,3	38,7

* Soll-Leistung nach Anlage 1 bzw. V des Verkehrsvertrages | Target performance as per Appendix 1 or V of the Transportation Contract

** Inkl. Leistung Anbindung BER (Änderungen wegen Nichtinbetriebnahme) | Including BER connection (changes due to non-opening)

Nutzwagenkilometer im übrigen ÖPNV (in Mio. km) | Public transportation car kilometres in other public transportation 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	235,4	89,6	325,0
2012	233,4	89,4	322,8

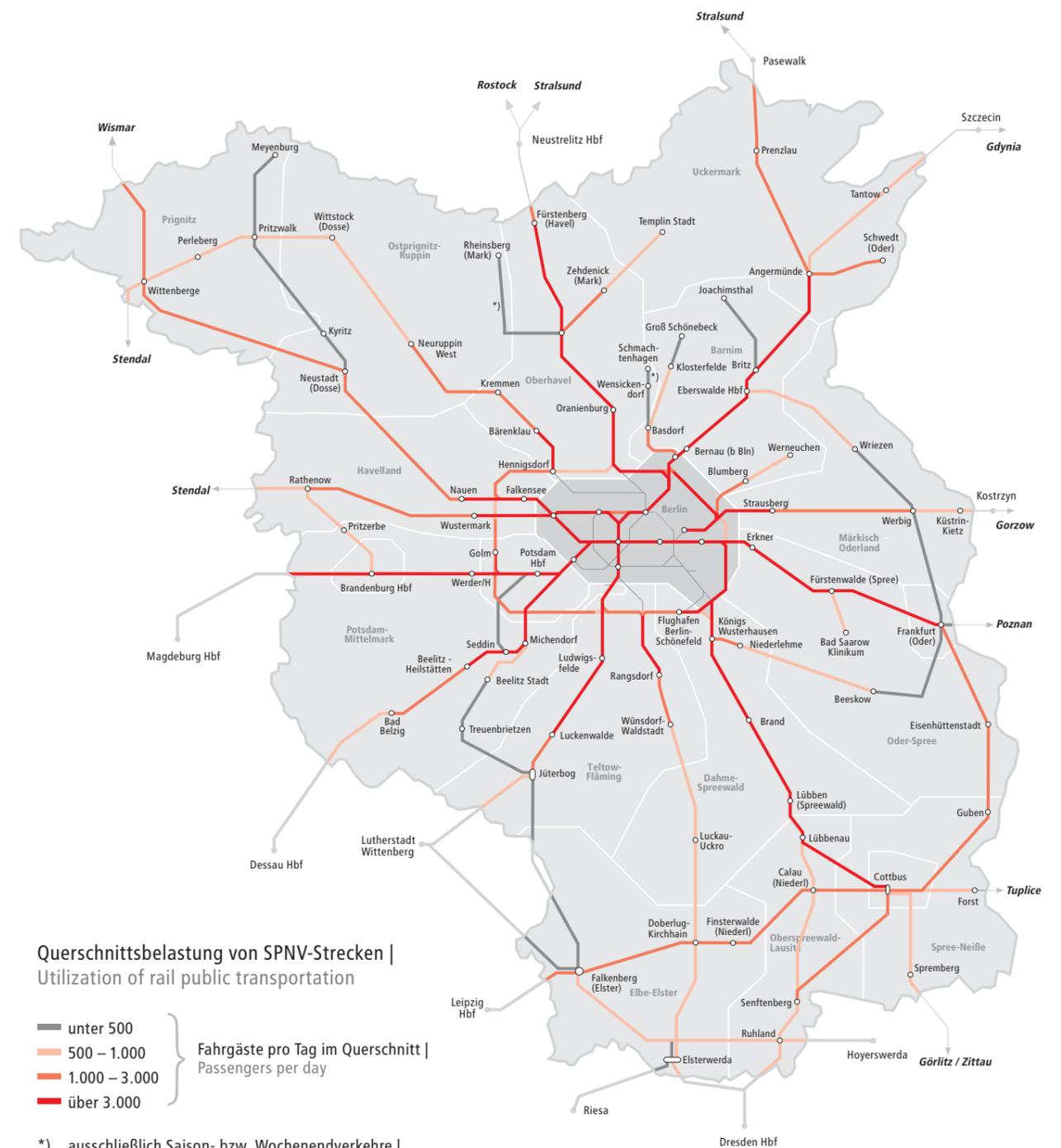
Zugkilometer S-Bahn* (in Mio. km) | Train kilometres – S-Bahn (in million km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
2000	27,8	3,5	31,3
2001	28,1	3,5	31,6
2002	28,5	3,4	31,9
2003	29,0	3,4	32,4
2004	29,4	3,4	32,8
2005	29,1	3,5	32,6
2006	28,9	3,5	32,4
2007	29,1	3,4	32,6
2008	29,0	3,4	32,4
2009	29,0	3,4	32,4
2010	29,0	3,5	32,5
2011	29,0	3,5	32,5
2012**	29,0	3,6	32,6

* Vertraglich vereinbarte Verkehrsleistung; Soll-Leistung nach Anlage 1.4 des Verkehrsvertrages | Target performance as per Appendix 1.4 of the Transportation Contract

** Zuzüglich Verkehrsvertrag Mehrleistungspaket Berlin 0,5 | Plus Transportation Contract Additional Service Package Berlin 0.5

SPNV-Nachfrage in Brandenburg und Berlin | Rail public transportation demand in Berlin and Brandenburg

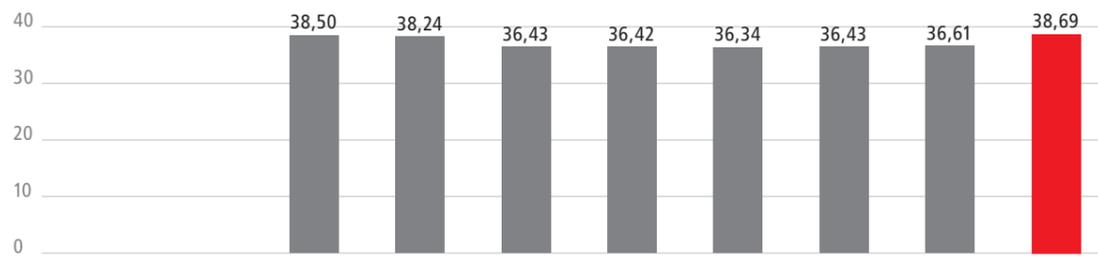


Quelle: Reisendendaten der Verkehrsunternehmen, Januar – Mai 2012 (Verkehrstage Montag – Freitag), ohne Berücksichtigung von Bauarbeiten und Nachfrage auf S-Bahn-Linien | Source: Passenger data from transportation companies, January – May 2012 (Monday – Friday), without consideration of construction work and demand on S-Bahn lines

Stand: 01.10.2012

Regionalverkehr | Regional railways

Betriebsleistung | Performance

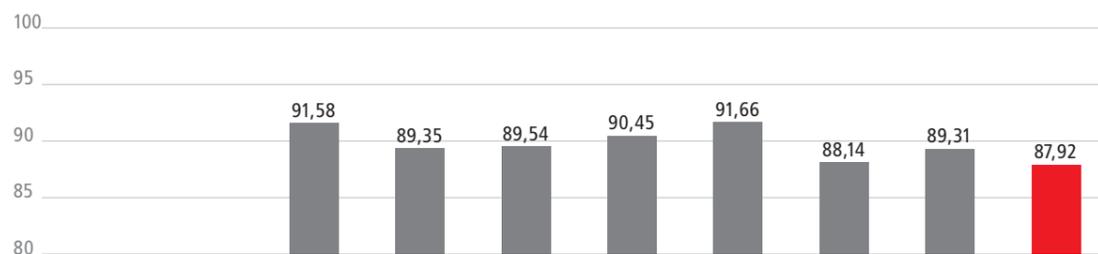


Unternehmen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DB Regio AG	33,84	32,85	30,25	29,18	28,85	28,94	29,08	30,43
ODEG	3,40	3,37	3,10	3,29	3,90	3,90	3,97	5,56
PEG	0,94	0,94	1,01	1,01	1,01	1,01	1,03	0,97
Connex Sachsen	0,28	0,38	0,38	0,36	–	–	–	–
NEB	0,04	0,70	1,63	1,63	1,63	1,63	1,63	1,72
OLA (MR)	–	–	0,06	0,95	0,95	0,95	0,90	–
EGP	–	–	–	–	–	–	–	0,01

Basis: Soll-Leistung nach Anlage 1 bzw. V des Verkehrsvertrages; Angaben in Mio. Zugkm | Basis: Target performance as per Appendix 1 or V of the Transportation Contract

Regionalverkehr | Regional railways

Pünktlichkeit | Punctuality

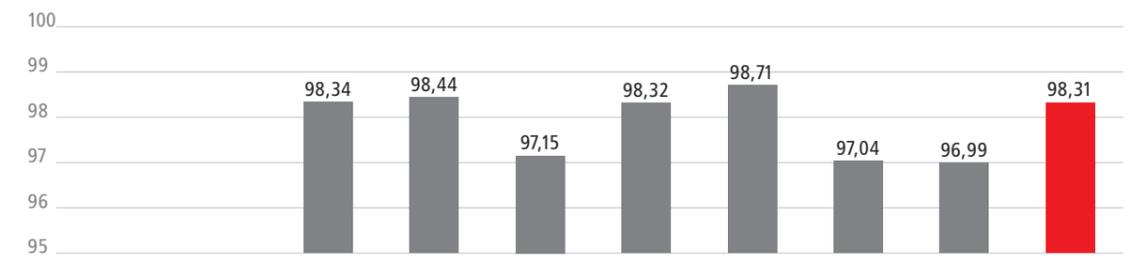


Unternehmen/Vertrag	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DB Regio AG/1	87,08	85,61	87,18	87,85	89,38	84,75	86,07	84,62
DB Regio AG/2	87,08	85,61	87,18	87,85	89,38	–	–	–
DB Regio AG/3	87,08	85,61	87,18	87,85	89,38	84,87	82,18	82,47
DB Regio AG/4	–	–	–	–	–	–	86,11	86,73
ODEG/1	93,70	93,70	95,40	95,62	95,81	–	96,08	93,72
ODEG/2	–	–	–	95,62	95,81	–	96,20	–
ODEG/3	–	–	–	–	95,81	–	96,98	76,72
ODEG/4	–	–	–	–	–	–	91,14	91,91
PEG	99,13	99,04	94,67	94,61	97,57	96,38	95,30	97,66
Connex Sachsen	94,57	97,13	96,76	97,34	–	–	–	–
NEB/1	–	99,03	98,60	98,28	97,94	97,99	97,99	97,01
NEB/2	–	99,03	98,60	98,28	97,94	98,38	98,17	98,87
OLA	–	–	97,34	97,20	97,65	96,80	97,92	–
EGP	–	–	–	–	–	–	–	96,42

Basis: Ankunftsverspätung ab 5 Minuten; Angaben in Prozent | Basis: Arrival later than 5 minutes, in per cent

Regionalverkehr | Regional railways

Zuverlässigkeit | Reliability

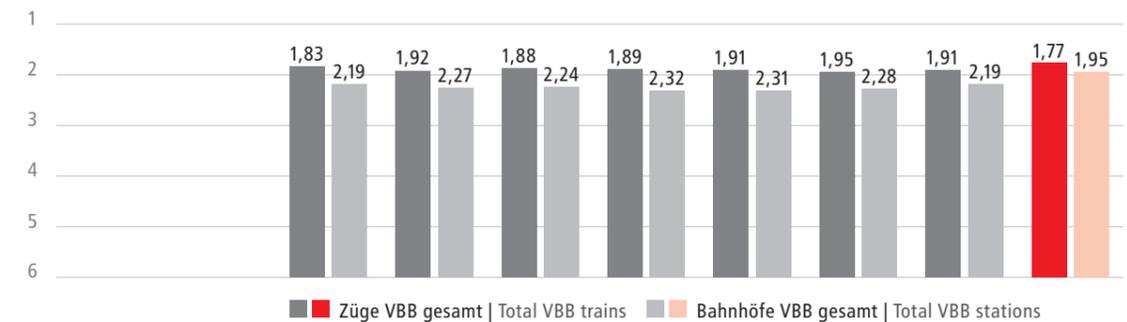


Grund	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bauarbeiten Construction work	1,42	1,27	1,59	1,41	1,04	2,44	1,62	1,31
Unternehmen Company	0,18	0,18	1,14	0,16	0,17	0,40	1,24	0,27*
Dritte Third party	0,06	0,11	0,12	0,11	0,09	0,13	0,18	0,10
Ausfallquote Cancellation rate	1,66	1,56	2,85	1,68	1,29	2,96	3,01	1,69

Basis: Soll-Leistung nach Anlage 1 bzw. V des Verkehrsvertrages; Angaben in Prozent | Basis: Target performance as per Appendix 1 or V of the Transportation, data in per cent
*Angaben inkl. Dritte für DB Regio AG | Data incl. third party for DB Regio AG

Regionalverkehr | Regional railways

Kundenzufriedenheit | Customer satisfaction



Mittelwert Züge	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DB Regio AG/1	1,91	2,03	2,04	2,07	2,10	2,06	2,00	1,87
DB Regio AG/3	–	–	–	–	–	2,02	2,01	2,05
DB Regio AG/4	–	–	–	–	–	–	–	1,56
ODEG/1+2	1,54	1,69	1,55	1,56	1,58	1,46	1,53	1,64*
ODEG/3	–	–	–	–	1,48	1,43	1,37	1,43
ODEG/4	–	–	–	–	–	–	–	1,45
PEG	1,50	1,56	1,63	1,72	1,68	1,67	1,52	1,49
NEB/1	–	1,53	1,54	1,44	1,50	1,42	1,32	1,39
NEB/2	–	–	1,51	1,63	1,54	1,63	1,58	1,43

Angaben in gewichteten Bewertungsziffern 1–6 (1 = sehr zufrieden) | Data in weighted evaluation 1–6 (1 = very satisfied)
Anmerkung: Darstellung der in 2012 geltenden Verkehrsverträge | Note: Presentation of the transportation contracts valid in 2012
*Ausschließlich Vertrag 2 | Excluding Contract 2

S-Bahn | S-Bahn

Betriebsleistung | Performance



Basis: Ist-Leistung; Angaben in Mio. Zugkm | Basis: Target performance, data in million train-kilometres
 * Vorläufiger Wert nach VBB-Abrechnungssystematik | Preliminary value according to VBB invoicing system

S-Bahn | S-Bahn

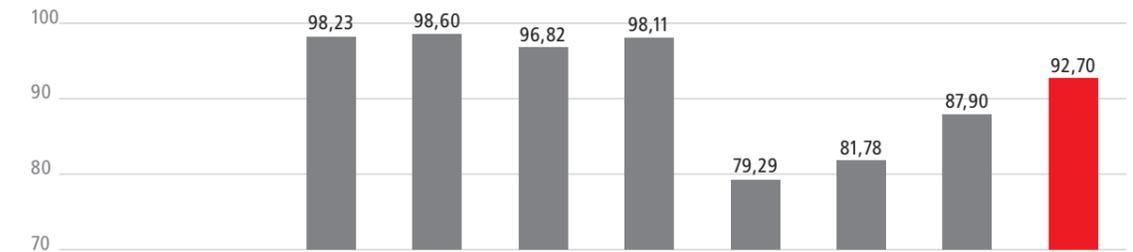
Pünktlichkeit | Punctuality



Basis: fahrgastwirksamer Pünktlichkeitsgrad (ab 4 Min. Ankunftsverspätung); Angaben in Prozent | Basis: Passenger-effective degree of punctuality (more than 4 minutes delay), data in per cent
 * Vorläufiger Wert nach VBB-Abrechnungssystematik | Preliminary value according to VBB invoicing system

S-Bahn | S-Bahn

Zuverlässigkeit | Reliability

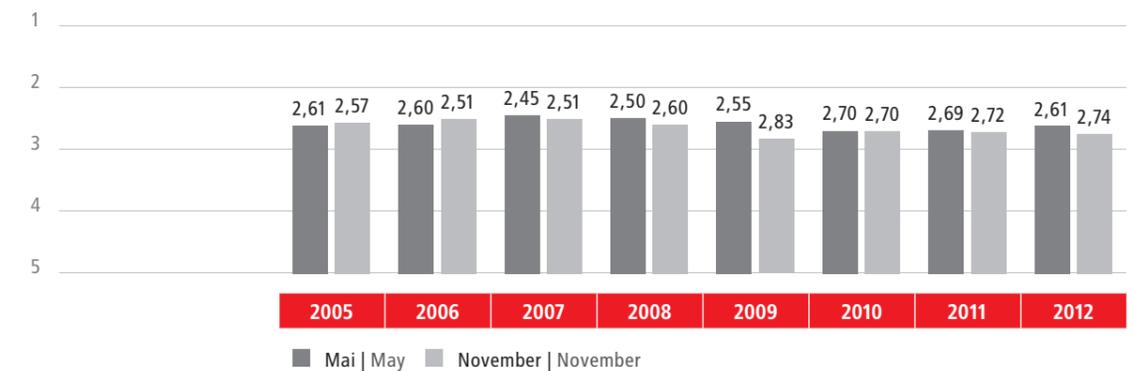


Unternehmen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012*
Ausfallquote Cancellation rate	1,77	1,40	3,18	1,89	20,71	18,22	12,10	7,30
S-Bahn S-Bahn	19,8	20,6	67,9	28,6	95,1	93,6	60,5	79,7
Dritte Third party	20,0	21,5	13,6	27,0	2,1	2,8	23,7	11,6
DB Netz AG DB Netz AG	49,0	49,4	18,0	43,1	2,0	2,3	15,7	7,9
Witterung Weather	11,2	8,6	0,5	1,3	0,8	1,3	0,1	0,8

Basis: Sollzugfahrten; Angaben in Prozent | Basis: Target trains, data in per cent
 * Vorläufiger Wert nach VBB-Abrechnungssystematik | Preliminary value according to VBB invoicing system

S-Bahn | S-Bahn

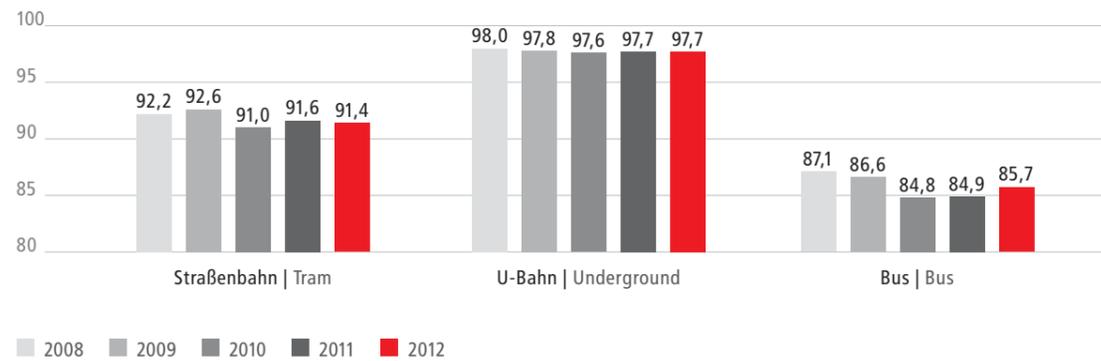
Kundenzufriedenheit | Customer satisfaction



Basis: Passenger Satisfaction Index (PSI) Gesamt; Angabe in fünfstufiger Bewertungsskala (1 = sehr zufrieden) | Basis: Passenger Satisfaction Index (PSI total, data in scale of 1–5 (1 = very satisfied))

Berliner Verkehrsbetriebe | Berliner Verkehrsbetriebe

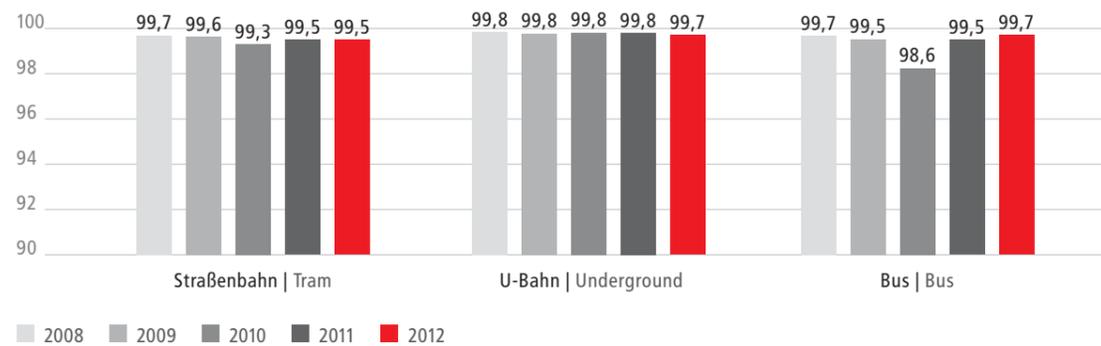
Pünktlichkeit | Punctuality



Angaben in Prozent | Data in per cent

Berliner Verkehrsbetriebe | Berliner Verkehrsbetriebe

Zuverlässigkeit | Reliability



Angaben in Prozent, Basis: Betriebsleistung = 100 % | Data in per cent, Basis: Operational performance = 100%

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

Projekt | Project

Brigitta Köttel, Gabriela Felder

Realisation | Realization

FLASKAMP UMMEN AG

Druck | Print

Druckerei ARNOLD

Fotos | Photos

Hans Hochheim

Stand: Juni 2013



raße
ße

U



VBB

Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.