



Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg  
Alles ist erreichbar

43 VERKEHRSUNTERNEHMEN

4 KREISFREIE STÄDTE

14 LANDKREISE

2 BUNDESLÄNDER

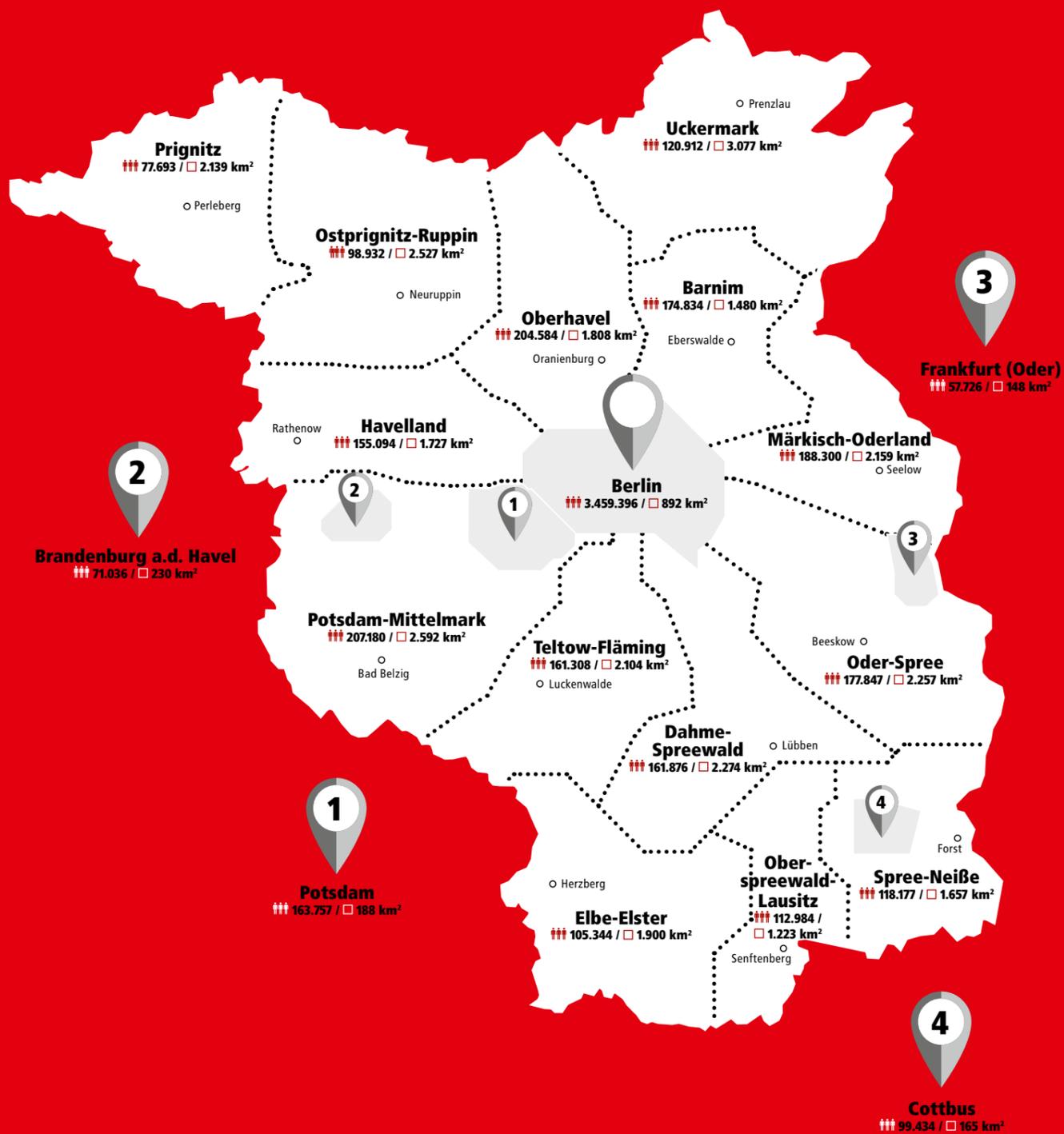
# DER VERBUND

## BERICHT 2015



# Das Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

👤 5,916 Mio. / 📏 30.546 km<sup>2</sup>



👤 Bevölkerungszahl in Berlin und Brandenburg am 31.10.2014  
 👤 Bevölkerungszahl auf Basis des Zensus vom 09.05.2011  
 📏 Bodenfläche in Quadratkilometern  
 Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

DB AG | DB REGIO AG, REGIO NORDOST | POTSDAM  
 DB AG | DB REGIO AG, REGIO SÜDOST | LEIPZIG  
 EGP | EISENBAHNGESELLSCHAFT POTSDAM MBH | POTSDAM  
 HANS | HANSEATISCHE EISENBAHN GMBH | PUTLITZ  
 NEB | NEB BETRIEBSGESELLSCHAFT MBH | BERLIN  
 ODEG | ODEG – OSTDEUTSCHE EISENBAHN GMBH | PARCHIM  
 S-BAHN | S-BAHN BERLIN GMBH | BERLIN

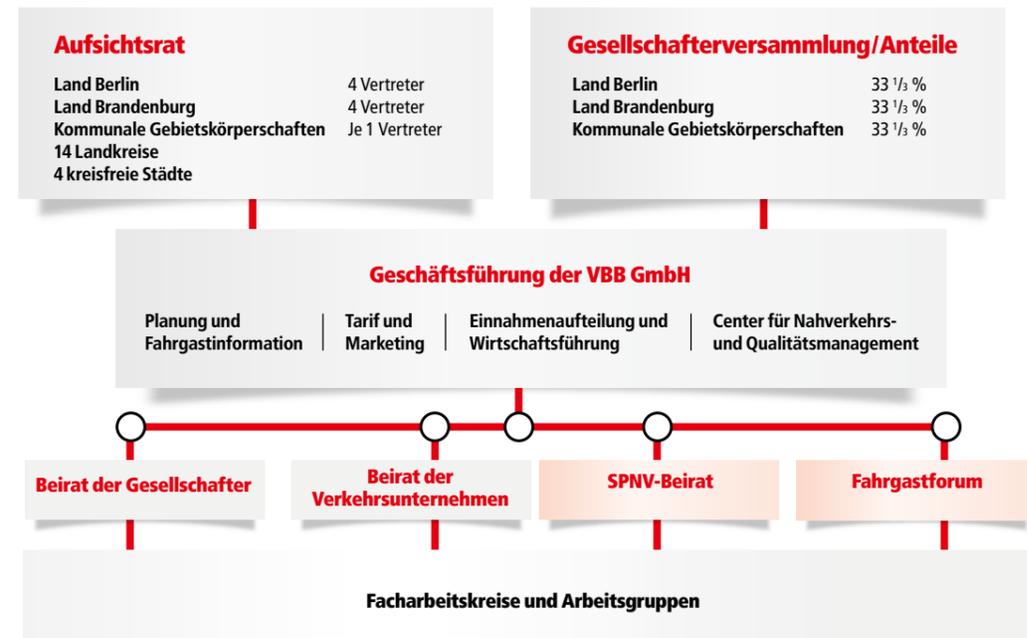
ANGER | GÜNTER ANGER GÜTERVERKEHRS GMBH & CO. OMNIBUSVERMIETUNG KG | POTSDAM  
 BBG | BARNIMER BUSGESELLSCHAFT MBH | EBERSWALDE  
 BEHRENDT | FRITZ BEHRENDT OHG | LEHNIN  
 BMO | BUSVERKEHR MÄRKISCH-ODERLAND GMBH | STRAUSBERG  
 BOS | BUSVERKEHR ODER-SPREE GMBH | FÜRSTENWALDE  
 BVG | BERLINER VERKEHRSBETRIEBE A.Ö.R. | BERLIN  
 BVSG | BEELITZER VERKEHRS- UND SERVICEGESELLSCHAFT MBH | POTSDAM  
 CV | COTTBUSVERKEHR GMBH | COTTBUS  
 DRO | DB REGIO BUS OST GMBH | POTSDAM  
 GLASER | OMNIBUSVERKEHR ARMIN GLASER | WIESENBURG/MARK  
 HARU | HARU REISEN OHG HANS RUDEK | BERLIN  
 HERZ | HERZ-REISEN GMBH | ZOSSEN  
 HVG | HAVELBUS VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH | POTSDAM  
 LANGE | OMNIBUSUNTERNEHMEN HANS-HERMANN LANGE | GÖRZKE  
 LEHMANN | LEHMANN REISEN GMBH | FALKENBERG (ELSTER)

## DER VERBUND BERICHT 2015

Mit Qualitätsbilanz und Berichtspflichten 2014 nach EU-Verordnung 1370/2007

LEO | OMNIBUSCENTER LEO REISEN | COTTBUS-GALLINCHEN  
 NV | NEISSEVERKEHR GMBH | GUBEN  
 OBST | OMNIBUSBETRIEB OBST | BAD LIEBENWERDA  
 ORP | OSTPRIGNITZ-RUPPINER PERSONENNAHVERKEHRSGESELLSCHAFT MBH | KYRITZ  
 OVG | OBERHADEL VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH | GERMENDORF  
 REICH | A. REICH GMBH | JÜTERBOG  
 RVS | REGIONALE VERKEHRSGESELLSCHAFT DAHME-SPREEWALD MBH | LUCKAU  
 SAT | SABINCHEN TOURISTIK GMBH | TREUENBRIETZEN  
 SBN | SÜDBRANDENBURGER NAHVERKEHRS GMBH | SENFTENBERG  
 SCHMIDT | BUSVERKEHR GERD SCHMIDT | LAUCHHAMMER  
 SRS | SCHÖNEICHER-RÜDERSDORFER STRASSENBAHN GMBH | SCHÖNEICHE  
 STE | STRAUSBERGER EISENBAHN GMBH | STRAUSBERG  
 SVF | STADTVERKEHRSGESELLSCHAFT MBH FRANKFURT (ODER) | FRANKFURT (ODER)  
 UVG | UCKERMÄRKISCHE VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH | SCHWEDT  
 VBRR | 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  
 W | VERKEHRSMANAGEMENT ELBE-ELSTER GMBH | FINSTERWALDE  
 WETZEL | OMNIBUSBETRIEB GUSTAV WETZEL | PLANEBRUCH  
 WS | WOLTERS-DORFER STRASSENBAHN GMBH | WOLTERS-DORF

## Gremien der VBB GmbH



## Mitglieder des VBB-Aufsichtsrats

<b>Christian Gaebler</b> VORSITZENDER	Staatssekretär der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin
<b>Katrin Lange</b> 1. STELLVERTR. VORSITZENDE	Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
<b>Manfred Zalenga</b> 2. STELLVERTR. VORSITZENDER	Landrat des Landkreises Oder-Spree
<b>Carsten Billing</b>	Dezernent des Landkreises Spree-Neiße
<b>Carsten Bockhardt</b>	Erster Beigeordneter des Landkreises Barnim
<b>Bernd Brandenburg</b>	Beigeordneter des Landkreises Uckermark
<b>Markus Derling</b>	Beigeordneter der Stadt Frankfurt (Oder)
<b>Burkhard Exner</b>	Bürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam
<b>Christian Heinrich-Jaschinski</b>	Landrat des Landkreises Elbe-Elster
<b>Rudolf Keseberg</b>	Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium des Innern des Landes Brandenburg
<b>Grit Klug</b>	Erste Beigeordnete des Landkreises Oberspreewald-Lausitz
<b>Joachim Künzel</b>	Senatsrat, Referatsleiter in der Senatskanzlei des Landes Berlin
<b>Holger Lademann</b>	Beigeordneter des Landkreises Teltow-Fläming
<b>Stephanie Landgraf</b>	Referentin in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin
<b>Stephan Loge</b>	Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald
<b>Hans-Werner Michael</b>	Ministerialrat, Referatsleiter im Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg
<b>Ralf Reinhardt</b>	Landrat des Landkreises Ostprignitz-Ruppin
<b>Dr. Heike Richter</b>	Abteilungsleiterin m.d.W.d.G.b. im Ministerium der Justiz und für Europa und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
<b>Steffen Scheller</b>	Bürgermeister der Stadt Brandenburg an der Havel
<b>Edelgard Schimko</b>	Geschäftsbereichsleiterin im Landkreis Prignitz
<b>Gernot Schmidt</b>	Landrat des Landkreises Märkisch-Oderland
<b>Dr. Burkhard Schröder</b>	Landrat des Landkreises Havelland
<b>Günter Schulz</b>	Leitender Senatsrat, Referatsleiter in der Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin
<b>Christian Stein</b>	Erster Beigeordneter des Landkreises Potsdam-Mittelmark
<b>Marietta Tzschoppe</b>	Bürgermeisterin der Stadt Cottbus
<b>Ludger Weskamp</b>	Landrat des Landkreises Oberhavel



## Ein gutes Jahr

Wir sind mitten in einem fast atemberaubenden gesellschaftlichen Wandlungsprozess. In immer kürzer werdenden Zeitabschnitten kommen technische Neuerungen auf den Markt, ändern sich Rahmenbedingungen, wandeln sich Anforderungen, Bedürfnisse und Wünsche. Auch der Begriff der Mobilität umfasst immer weitere Bereiche. Es ist nicht mehr nur ein Einfaches von A nach B kommen, ein Wechsel zwischen Orten. Mobil-Sein heißt heute auch Beweglichkeit im Denken, Erreichbarkeit, Zugang zu Informationen, sich Einmischen und noch vieles mehr. Die Herausforderung ist, die Chancen zu nutzen, die diese rasante Entwicklung birgt und gleichzeitig aber das Bewährte nicht aus dem Blick zu verlieren. Auch der Öffentliche Personennahverkehr ist heute viel mehr als „nur“ mit dem Bus oder mit der Bahn zu fahren. Er ist Teil des Umweltverbundes geworden, der auch andere Möglichkeiten der Fortbewegung integriert. Je nach Situation und Vorlieben können wir uns heute entscheiden, ob wir in die S-Bahn steigen, einen RufBus bestellen, mit dem Fahrrad fahren oder ein Carsharing-Angebot nutzen. Viele Kombinationen sind dabei möglich, denn die Grenzen zwischen den verschiedenen Systemen sind durchlässig geworden. Das eigene Auto verliert an Bedeutung. Wir sind multimobil und flexibler in der Wahl des Verkehrsträgers geworden.

Im Jahr 2014 sind die Fahrgastzahlen in Berlin und Brandenburg weiter angestiegen. Die Gründe dafür liegen in der wachsenden Bevölkerung und den zunehmenden Touristenzahlen – aber auch in der hohen Qualität des Verkehrsangebots: kurze Fahrzeiten, gute Anschlüsse, reibungslose Fahrten auch bei notwendigen Arbeiten an der Infrastruktur, exakte Fahrgastinformation und bezahlbare Tickets. Das sind die Voraussetzungen für einen attraktiven Nahverkehr. Die Menschen haben erkannt, dass sie ihre Zeit in Bus oder Bahn vielfältig nutzen können. Zum Lesen, Arbeiten oder digitalen Spielen. Das führt zu höheren

Ansprüchen an den Reisekomfort. Auch wenn die Züge voller werden – die Qualität muss stimmen. Damit das gelingt, arbeiten wir im Regionalverkehr bereits an den konkreten Maßnahmen für die nächsten Jahre und entwickeln jetzt schon Konzepte für die langfristige Planung bis 2030 und darüber hinaus.

Zukünftig wird es für die Fahrgäste individualisierte Empfehlungen dazu geben, wie sie mit verschiedenen Verkehrsmitteln ihr Ziel erreichen können. Die Vernetzung der Angebote ist eine große Herausforderung. Im Ausbau unserer öffentlichen Informationswelt liegt eine große Chance, zumal uns die fortschreitende Digitalisierung dabei unterstützt.

Als Geschäftsführerin der VBB GmbH sehe ich meine Hauptaufgabe darin, Positionen, Lösungen und Ideen miteinander zu verbinden, aber auch Impulse zu geben. Wo soll der Tarif in fünf Jahren stehen? Wie stellen wir es an, dass die Nutzung des Nahverkehrs selbstverständlich wird? Wie vernetzen wir Bus und Bahn intelligenter? Neue Ideen bringen Veränderungen mit sich. Als Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg liegt es in der Natur der Sache, dass wir stets übergreifend denken, planen und handeln. Und es geht immer wieder darum, die richtige Balance zwischen Kontinuität und Wandel zu halten. Das ist eine echte Herausforderung, die meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und mich jeden Tag aufs Neue fasziniert: allen Menschen auf hohem Qualitätsniveau öffentliche Mobilität zu ermöglichen.

Ich wünsche Ihnen viele Impulse bei der Lektüre des Verbundberichtes 2015!

**Susanne Henckel**

Geschäftsführerin VBB GmbH

# DER MOBILE MENSCH



## Neue Impulse für Mobilität

Die Hauptstadtregion wächst: Immer mehr Menschen siedeln sich in Berlin und seinem unmittelbaren Umland an. Sie bringen neue Impulse und Ideen für alle Bereiche des Lebens mit. In den stadtfernen, ländlichen Regionen Brandenburgs beeinflusst der demografische Wandel immer stärker die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung. Die Folge: Das Bewusstsein und die Bedürfnisse der Menschen in Stadt und Land ändern sich. Sie wünschen sich ein verlässliches System mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit mehr Flexibilität und kurzen Wegen – und das soll für sie bezahlbar sein.

Weitsichtige Strategien und wirksame Maßnahmen sind jetzt gefragt. Der VBB entwickelt diese gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern des Öffentlichen Personennahverkehrs – auch über Ländergrenzen hinweg.

**12%** MEHR FAHRGÄSTE IM REGIONALVERKEHR

2013:2014

**3,74**

MIO. TÄGLICH

**1.365**

MIO. GESAMT



**+3,3%**

2013:2014

**2014**

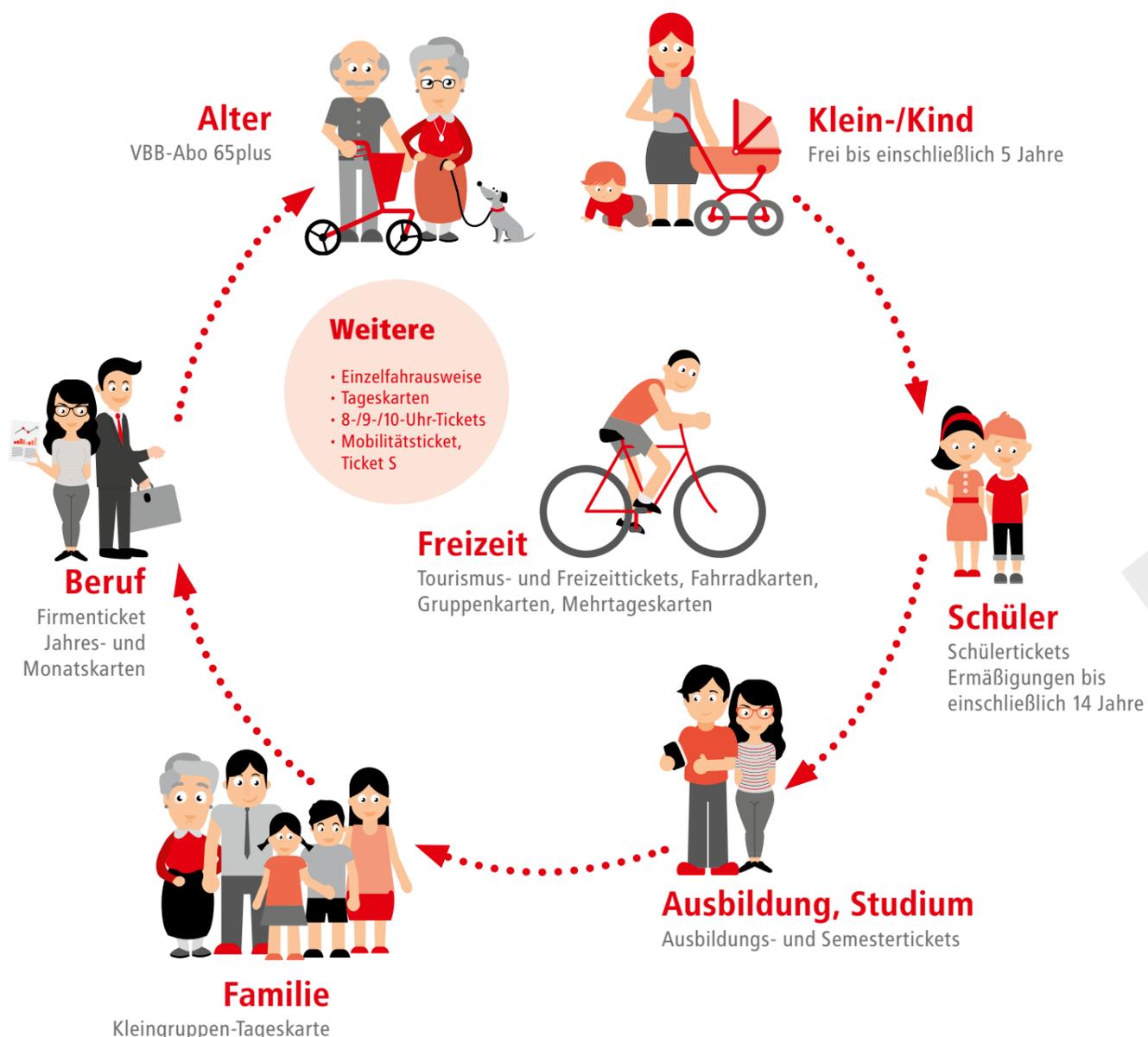
## VERBUNDFAHRGASTZAHLEN

# Der Tarif muss zum Fahrgast passen und nicht umgekehrt

Seit 15 Jahren gibt es den VBB-Tarif und wir entwickeln ihn ständig weiter. Das geschieht zum Beispiel durch neue, interessante Angebote für spezielle Zielgruppen und ein-

heitliche Standards für den Vertrieb. Kundenwünsche und neue Technologien sind dabei genauso wichtig wie die Anforderungen der Daseinsvorsorge.

## VBB-Tarif im Laufe eines Lebens



## VBB-fahrCard

Die VBB-fahrCard ist eine Chipkarte, auf der der gültige Fahrausweis als Datensatz verschlüsselt abgespeichert ist. Sie ist künftig das Trägermedium für alle Abonnements im VBB. Wertmarkenkauf ist für die Fahrgäste bald Vergangenheit. Bei Verlust oder Diebstahl gibt es unkomplizierten Ersatz. Die Verkehrsunternehmen sparen Verwaltungsaufwand und Papier. Die VBB-fahrCard wird zum Schlüsselmedium für weitere Mobilitätsangebote. Dadurch wird der Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr noch leichter und der Komfort für die Fahrgäste weiter gesteigert.

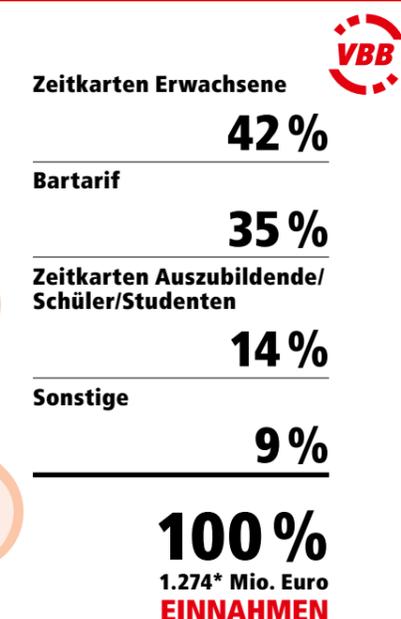
## Handyticket

Der mobile Fahrausweis für die Hosentasche wurde 2014 für das gesamte Verbundgebiet eingeführt. Mit dem Handyticket wurde der Kauf des Fahrausweises in die bereits bestehende VBB-Fahrinfo-App für Smartphones integriert. Ein gutes Jahr später wurde bereits ein Umsatz von fast 2,0 Millionen Euro erreicht (Stand: Juni 2015). Über 25.000 Kunden haben bisher mehr als 400.000 Fahrausweise via Handyticket gekauft.

## Tarife nach Polen

Für Verkehre von und nach Polen sind spezielle Tickets im VBB-Tarif bei den Fahrgästen beliebt. Zum 1. Januar 2015 ist ein weiterer durchgehender Tarif von Berlin nach Zielona Góra hinzugekommen. Das Ticket soll um den Stadtverkehr und eventuelle weitere Leistungen in Zielona Góra erweitert werden.

## FAHRAUSWEISNUTZUNG



**Zeitkarten Erwachsene**  
Abonnement, Monatskarten, Jahreskarten, Firmentickets, VBB-Abo 65plus  
**Bartarif**  
Einzeltickets, Mehrfahrentickets (auch Azubis), Tages- und Gruppentickets  
**Zeitkarten Auszubildende/Schüler/Studenten**  
Monatskarten, Abonnement, Jahreskarten Azubi/Schüler, Semestertickets  
**Sonstige**

\* Quelle: Meldung der Verkehrsunternehmen, vorläufige Angaben

## Das optimale Verkehrsangebot

Das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet ist der Verkehr auf der Schiene. Wenn Bahn und Bus intelligent verknüpft sind, stärkt das das Gesamtsystem Nahverkehr. Für den ländlichen Raum gibt es alternative Mobilitätskonzepte wie Ruf- und Bürgerbusse. Der VBB passt in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen auf stark nachgefragten Strecken in Berlin und dem Umland das Verkehrsangebot an und sichert mit abgestimmten verkehrlichen Lösungen Anschlüsse – im Interesse der Fahrgäste und zum Vorteil der Pendler.

### Vernetzte Angebotsgestaltung

Die Fahrgäste sollen über Stadtgrenzen fahren können. Hierzu müssen die Verkehrsangebote über kommunale Verwaltungsgrenzen hinaus geplant und umgesetzt werden. Im August 2014 hat der VBB zusammen mit den Verkehrsunternehmen BVG und BBG das neue Verkehrskonzept für den Raum Buch-Panketal-Hohenschönhausen-Ahrensfelde umgesetzt. Bisher nicht ausreichend koordinierte Angebote wurden aufeinander abgestimmt, ein durchgehender 20-Minuten-Takt wurde auf der zentralen Achse eingeführt: ein Verkehrsangebot, das als Modell für weitere Stadt-Umland-Verkehre steht.

### Eine neue Marke: PlusBus

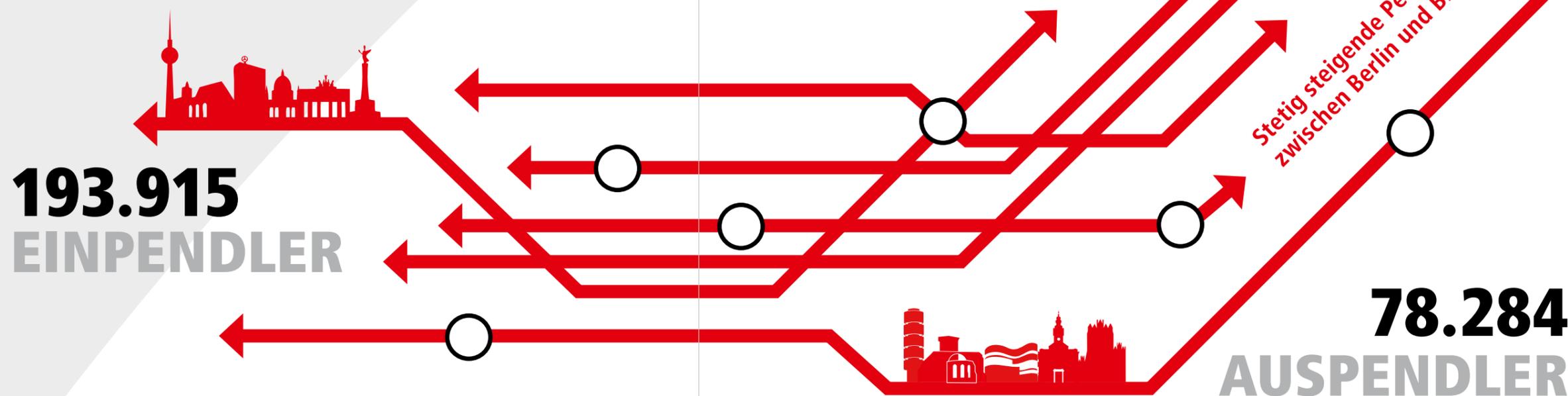
Für Pendler und Gelegenheitsfahrer ideal: Busse, die im Linienverkehr zeitnahe Anschlussverbindungen zur Bahn bieten – und das mindestens im Stundentakt. Dazu wurde der so genannte PlusBus in Brandenburg eingeführt. Mit diesen Qualitätskriterien wird der bereits erfolgreiche Taktverkehr auf der Schiene nun auf die Straßen Brandenburgs ausgeweitet. Die Marke PlusBus steht für hohe Standards bei den Anschlüssen von Bahn und Bus und für einen besseren Buskomfort. Inzwischen fährt der neue PlusBus auf fünf Buslinien im Hohen Fläming und im Ruppiner Seenland. Weitere Regionen und Linien werden folgen. Das Gesamtsystem Öffentlicher Personennahverkehr wird dadurch für die Nutzer immer attraktiver und für neue Fahrgäste interessanter. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhalten ausführliche Informationen im Leitfaden „PlusBus in Brandenburg“.

### Grenzenlose Verkehrsangebote

Das Verkehrsangebot zwischen Deutschland und Polen zu verbessern ist das Ziel des Runden Tisches Verkehr. Hier werden Vorschläge zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Bahnangebotes erarbeitet. Mängel an der Infrastruktur und unzureichende Angebote verhindern zurzeit, dass die verkehrlichen, wirtschaftlichen und auch umweltpolitischen Potenziale der grenzüberschreitenden Verbindungen mit Bahn und Bus ausgeschöpft werden.

# 272.199

Pendler zwischen Berlin und Brandenburg jeden Tag



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stichtag: 30.06.2014

**83 %**

der befragten Besucherinnen und Besucher unternehmen in der Regel Tagesausflüge mit dem ÖPNV (Bahn, Bus, S-Bahn), **9%** auch mit dem Fahrrad und **8%** mit dem PKW.

„48 Stunden“-Gäste haben durchschnittlich

**34 €**

für Verpflegung, regionale Produkte, Geschenke, Souvenirs und Eintritte ausgeben.

Die Gäste sind mehrheitlich weiblich,

**70 %**

und zwischen 50 und 70 Jahren.

**71 %**

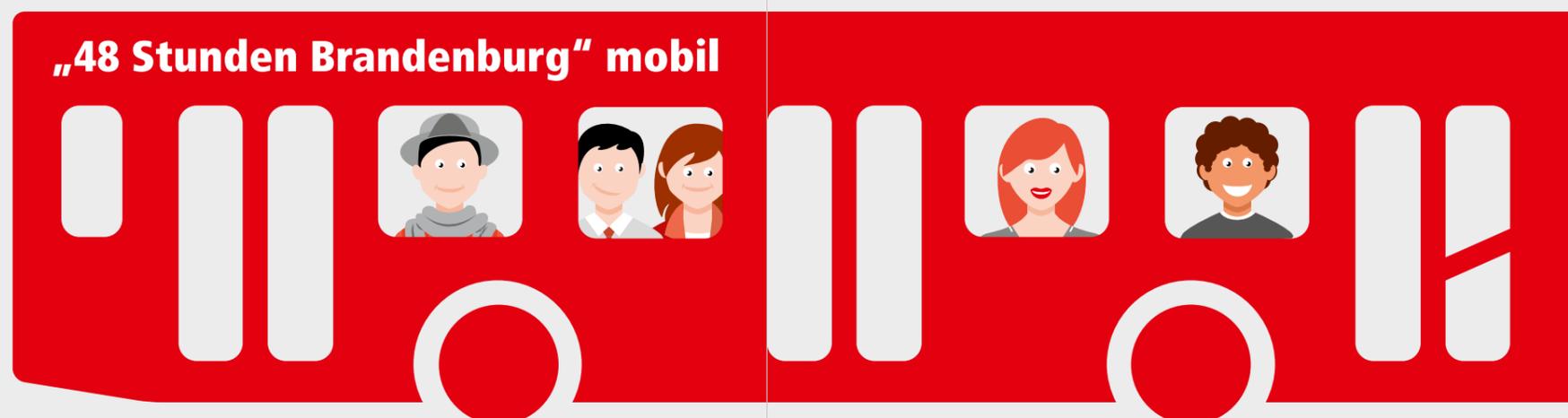
der Besucher nutzen öffentliche Verkehrsmittel täglich.

**60 %**

der Besucher besitzen keinen eigenen PKW, **35%** der Besucher steht jederzeit ein PKW zur Verfügung.

**77 %**

der Befragten nutzen einen Tag und **19%** sogar beide Tage, um das jeweilige „48 Stunden“-Programm wahrzunehmen.

**„48 Stunden Brandenburg“ mobil**

Quelle: VBB-Befragung unter Gästen „48 Stunden Brandenburg“, 2014

**Marktpotenzial Freizeitverkehr**

Immer mehr Besucher kommen in die Hauptstadt Berlin und von dieser Entwicklung profitiert auch das Land Brandenburg. Dennoch sind es die Berlinerinnen und Berliner selbst, die das Land Brandenburg am häufigsten besuchen. Das Ergebnis einer Studie von 2014: Von 92,3 Millionen Tagesreisen im Jahr kommt fast jeder zweite Brandenburger Tagesgast aus Berlin. Grund genug, sich die Ansprüche der Berliner an die Mobilität genauer anzuschauen: 40 Prozent der Haushalte in Berlin haben keinen eigenen PKW. Allein dadurch ist das Potenzial für den Öffentlichen Personennahverkehr sehr hoch – die Erwartungshaltung der Berliner auch. Sie sind an ein gut ausgebautes Verkehrsnetz gewöhnt und setzen dies auch für ihre Ausflüge als Maßstab. Wichtig sind die perfekte Vernetzung zwi-

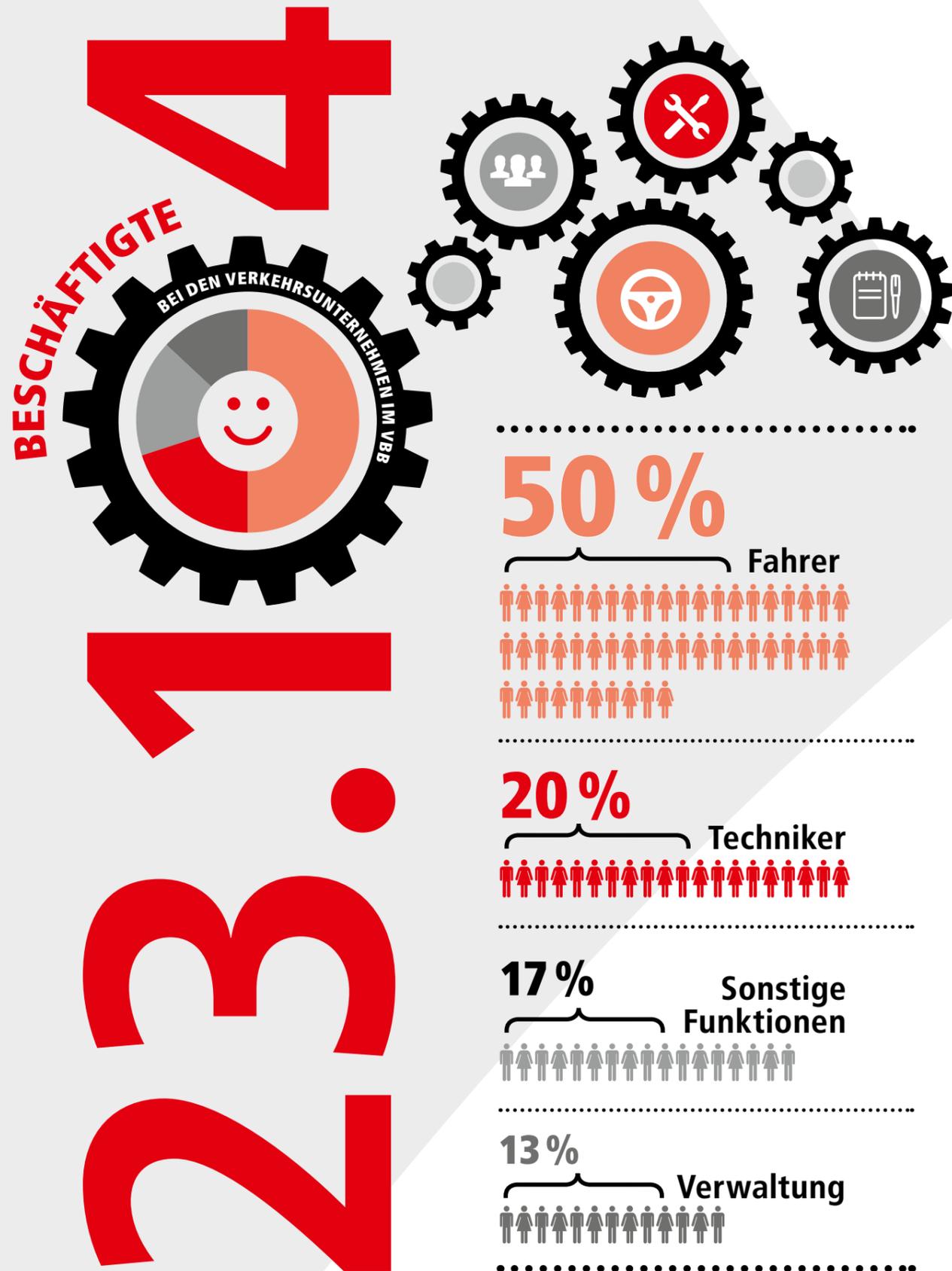
schen An- und Abreise und die Mobilitätsangebote vor Ort. Touristische Ringbuslinien, wie es sie bereits mit dem UckermarkShuttle und dem Burgenbus im Fläming gibt, entsprechen den Anforderungen der Tagesgäste an Mobilität und Freizeitaktivität vor Ort.

Die Tagesgäste sind dank mobilem Internet auch unterwegs immer besser informiert. Mit Hilfe von Apps werden ganze Touren von der morgendlichen Abfahrt bis zur Rückkehr am Abend sichtbar und planbar.

**48****Beliebte Aktion:  
„48 Stunden Brandenburg“ mobil**

Hier arbeiten verschiedene Akteure zum Zwecke der Wertschöpfung im Land Brandenburg zusammen: An den „48 Stunden“-Aktionen ist der Öffentliche Personennahverkehr maßgeblich beteiligt. Landkreise und Kommunen, lokale Verkehrsunternehmen und örtliche Tourismusanbieter konzipieren und realisieren diese beliebten Wochenend-Aktionen. Touristische Sehenswürdigkeiten werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft und vermarktet. In 2014 nahmen mehr als 12.000 Besucher an den sechs „48 Stunden Brandenburg“-Wochenenden teil.

In 2014 fanden die „48 Stunden“-Aktionen in den Landkreisen Oberhavel, Elbe-Elster und Uckermark sowie in den Regionen Nuthe-Nieplitz, Fläming und der Kleeblatt-Region (Prignitz) statt.



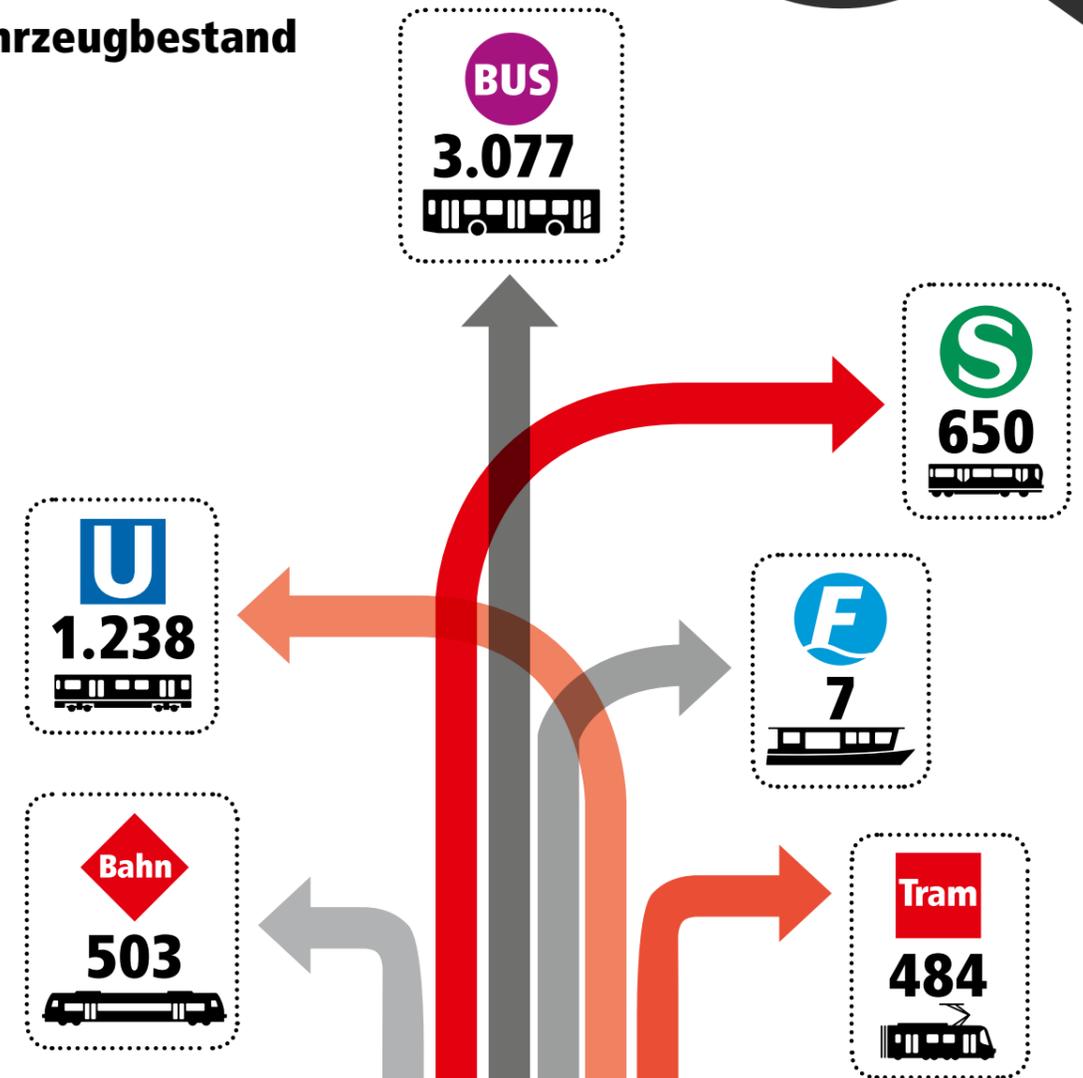
Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen, Stichtag: 01.06.2015

## Wirtschaftsfaktor Nahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in der Region. Mobilität und gute Erreichbarkeit sind Voraussetzung für die Ansiedlung von Firmen, die investieren und Arbeitsplätze schaffen. Der Nahverkehr profitiert davon und gewinnt als Standortfaktor immer mehr an Bedeutung. Im Freizeitbereich steigt der Bedarf an öffentlicher Mobilität und trägt zur Wertschöpfung bei.



### Fahrzeugbestand



Quelle: VBB 2015, Meldung der Verkehrsunternehmen zum Stichtag 31.12.2014  
Angaben im SPNV als einzelne „Wagen“  
Angaben für Berlin und Brandenburg

# NACHHALTIGKEIT



## Mobilität im Einklang mit Mensch und Umwelt

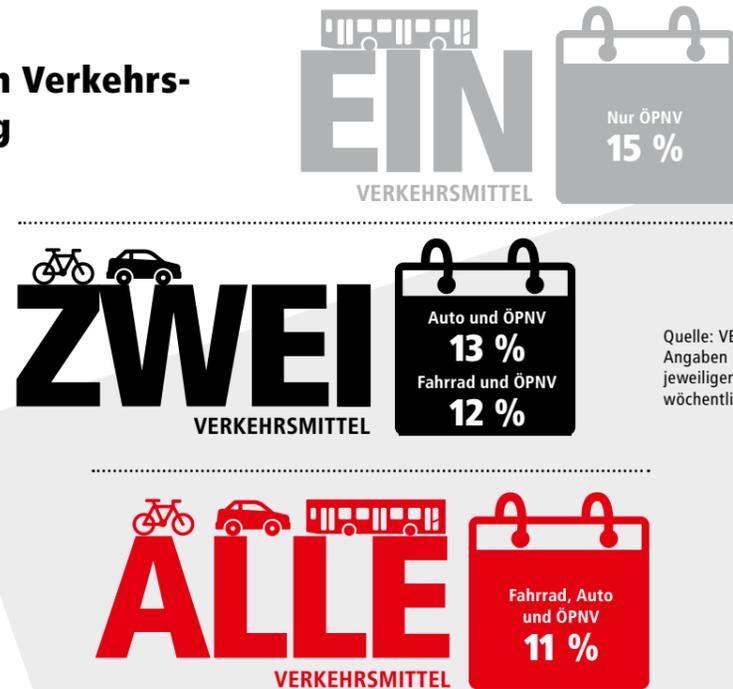
Ein Leben ohne Mobilität ist in unserer Zeit schwer vorstellbar. Für die Menschen sind Verkehrsmittel unerlässlich geworden, für den Weg zur Arbeit oder in den Urlaub, für die Verteilung von Waren, Gütern und Dienstleistungen oder z. B. für den Krankentransport. In städtischen Räumen werden zunehmend Verkehrswege und Parkflächen benötigt. Gleichzeitig schränkt dies die Lebensräume und damit die Lebensqualität ein.

Arbeitsplätze, Einkaufsgelegenheiten oder Gesundheitseinrichtungen müssen für alle Menschen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr und einem vertretbaren Aufwand erreichbar sein. Dies ist Bestandteil der Daseinsvorsorge. Nur ein hochwertiger öffentlicher Nahverkehr kann die Balance zwischen Umweltbelastung und Erfüllung menschlicher Grundbedürfnisse überwinden. Seine Wirkung muss nachhaltig und ökologisch verantwortlich sein – zugleich ermöglicht er den Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, in Städten und in ländlichen Regionen.

Der VBB setzt gemeinsam mit den Aufgabenträgern und in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen auf nachhaltige Mobilitätslösungen. Dabei nicht aus den Augen gelassen werden: die Bezahlbarkeit für die Nutzer und die Finanzierbarkeit für die öffentliche Hand.



## Kombination von Verkehrsmitteln im Alltag



Quelle: VBB-Studie Mikro-TRAM 2012; Angaben in Prozent; Nutzer des jeweiligen Verkehrsmittels: mindestens wöchentliche Nutzung;

## Ausschreibung mit nachhaltigen Standards

Der VBB führt im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen im Regional- und S-Bahn-Verkehr durch, die unter wettbewerblichen Bedingungen vergeben werden. Von Beginn an werden konkrete Vorgaben zur Verkehrsleistung, für die Beschaffung und den Betrieb neuer Fahrzeuge sowie zu Qualitäts- und Umweltstandards gemacht. Dabei orientiert sich der VBB an der Bevölkerungs- und Arbeitsmarktentwicklung, den aktuellen Marktentwicklungen bei den Fahrzeugherstellern und dem im VBB-Qualitätsleitfaden beschriebenen Qualitätsniveau.

den jeweiligen Verkehrsunternehmen geschlossen werden. In Berlin ist dies der Unternehmensvertrag, den das Land Berlin mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) abgeschlossen hat.

In allen Verkehrsverträgen werden die Anforderungen der Daseinsvorsorge an ein ausreichendes Angebot mit Bus und Bahn sichergestellt. Die finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand müssen dabei effizient und nachhaltig eingesetzt werden. Die wettbewerblichen Vergabeverfahren für den Regional- und S-Bahn-Verkehr sind Aufgabe des Centers für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement im VBB. Alles, was den Fahrgast-Komfort erhöht, wird berücksichtigt: z. B. neue Fahrzeuge, Zugbegleiter auf allen Regionalbahnlinien, Mehrzweckabteile für Rollstuhlfahrer, Fahrräder oder Gepäck und Anzeigen zu Anschlüssen in den Zügen oder auch einfach mehr Steckdosen.

Für U-Bahn, Straßenbahn oder Bus gibt es Vorgaben zur Verkehrsleistung und zu Qualitäts- und Umweltstandards in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der Landkreise und kreisfreien Städte. Sie sind Grundlage der Verträge, die zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften und

## Der Verbund: multimodal und nachhaltig

Der neue Megatrend: Teilen statt Besitzen. Das gilt auch für die Mobilität. Es ist nicht mehr automatisch das Auto, das für den mobilen Menschen von heute an erster Stelle steht. Menschen entscheiden immer öfter unmittelbar vor ihrem Weg, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten. Sie wünschen kurze Wege und alternative Mobilitätsmittel. Mit im Spiel ist ein deutlich höheres soziales und umweltbezogenes Bewusstsein. Damit einher geht der Wunsch nach zunehmender Lebensqualität. Zeitgewinn und Entschleunigung sind hier die Schlüsselbegriffe.

PKW, Fahrrad und Fernverkehr werden mit Bahn oder Bus kombiniert. Über die VBB-Livekarte, die VBB-Fahrinfo im Internet oder über die VBB-App Bus & Bahn können intermodale Wegeketten mit ÖPNV, Taxi, Car- und Bike-Sharing etc. dargestellt und gebucht werden. Es entsteht ein neuer Mix an Mobilitätsangeboten, deren Basis ein attraktiver und leistungsfähiger Nahverkehr ist – Ausgangspunkt für die multimodalen Verkehrssysteme der Zukunft, sowohl in urbanen als auch ländlichen Räumen.

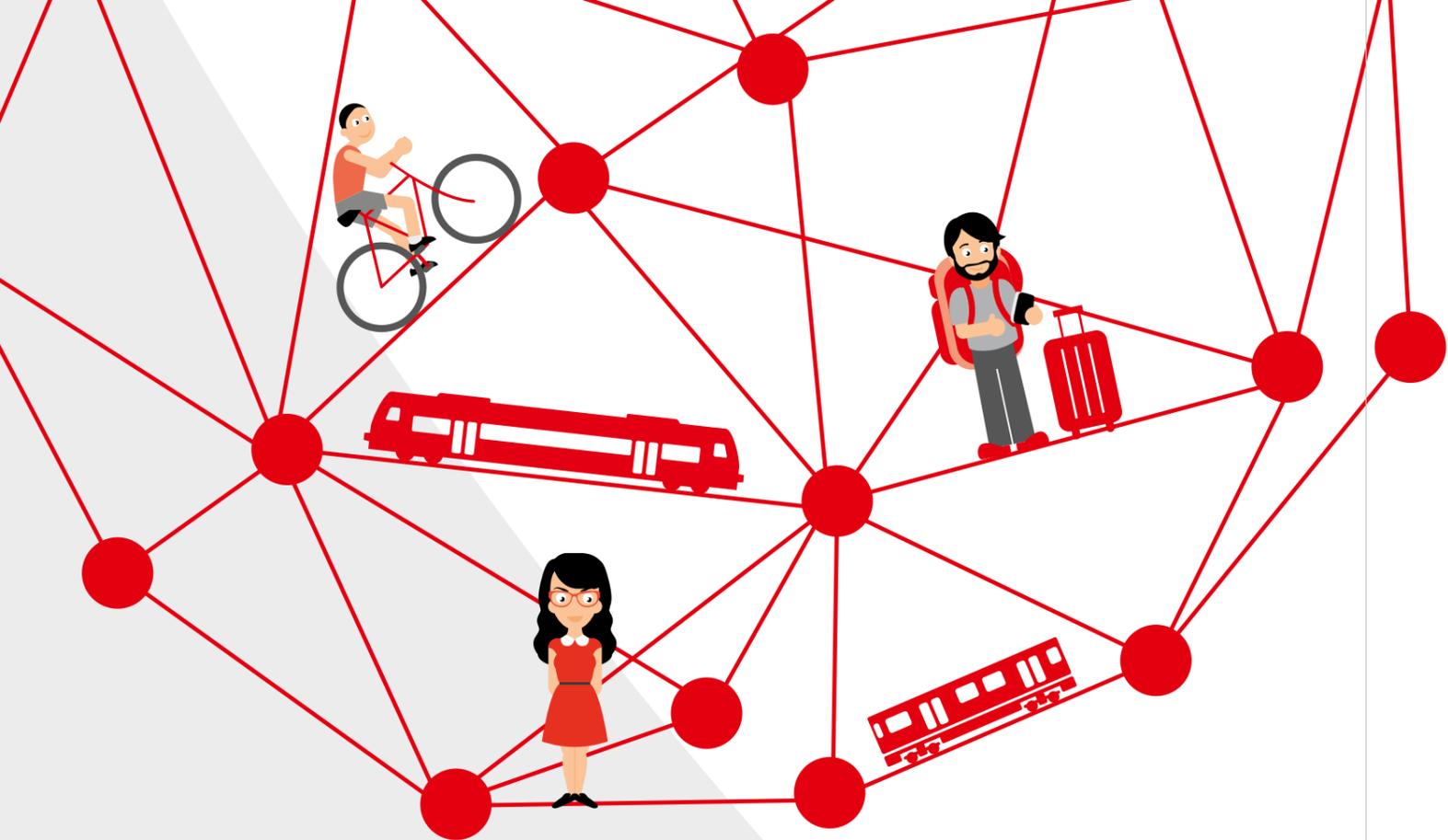
### Mit dem Fahrrad unterwegs

Das Fahrrad wird immer wichtiger für die Mobilität der Menschen, die in Berlin und Brandenburg leben, arbeiten oder Urlaub machen. Immer mehr Fahrgäste möchten ihr Fahrrad im Schienenverkehr mitnehmen. Das ist verständlich, vor allem in den Schön-Wetter-Monaten. Jedoch stößt das Angebot von Mehrzweckabteilen im Bahnregionalverkehr und bei der S-Bahn oft an seine Grenzen. Neue Ideen und

praktikable Lösungen für die Beförderung von Mensch, Gepäck und Rad müssen her. Die Stellplatzkapazitäten und die Wegeleitung müssen verbessert werden. Der VBB erarbeitet hierzu ein Handlungspaket, das die Partnerschaft ÖPNV und Fahrrad voranbringen soll – selbstverständlich abgestimmt mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

### Wettbewerbliche SPNV-Vergaben im VBB 2014

NETZ	LINIEN	ZUGKM/JAHR VBB	BETREIBER	BETRIEBS-AUFNAHME
• Ostbrandenburg V	RB25, RB26	1,3 Mio.	NEB Betriebsgesellschaft mbH	Dezember 2014
• Prignitz	RB73, RB74	0,2 Mio.	HANSeatische Eisenbahn GmbH	Dezember 2014
• Elektronetz Mittelsachsen (gemeinsam mit SPNV-Aufgabenträgern in Sachsen und Bayern)	RB45	0,05 Mio.	Bayerische Oberlandbahn GmbH	Juni 2016
• Nordwestbrandenburg	RE6, RB55	2,2 Mio.	DB Regio AG, Regio Nordost	Dezember 2016
• Spree-Neiße (gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH (ZVON))	RB45, RB46	0,6 Mio.	Eröffnet, noch nicht abgeschlossen	Dezember 2018
• Berliner S-Bahn • Teilnetz Ring	S41, S42, S46, S47, S8	9,4 Mio.	Eröffnet, noch nicht abgeschlossen	Nach heutigem Stand gestaffelt ab November 2020



## Wachstum und Finanzierung gehören zusammen

Der Öffentliche Personennahverkehr ist dank der integrierter Verkehrsplanung und in der Vergangenheit gesicherter Finanzierung eine Erfolgsgeschichte. Im VBB sind die Fahrgastzahlen in den vergangenen 15 Jahren um rund 31 Prozent auf 1,365 Milliarden Fahrgäste gestiegen. Allein im Bahn-Regionalverkehr stieg die Zahl der Reisenden seit 2006 um 55 Prozent.

Wo Wachstum ist, muss Geld fließen. Längst fällige Investitionen müssen vorgenommen werden. Schließlich soll das Angebotsniveau nicht nur gehalten, sondern auch stetig angepasst und ausgebaut werden, denn die Mobilitätsbedürfnisse ändern sich. Durch die wettbewerblichen Verfahren wurden in den letzten Jahren Effizienzgewinne erzielt – jedoch sind diese bald erschöpft. Das liegt an den steigenden Infrastrukturkosten für Strom, Trassen und Stationen. Gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern setzt sich der VBB für eine auf lange Frist hin ausreichende finanzielle Ausstattung mit Bundesmitteln ein. Denn es wird Sicherheit benötigt für nachhaltige Planungen und Konzepte zur Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen im Nahverkehr. Ohne die Nutzerinnen und Nutzer von Bus und Bahn geht es jedoch nicht: Auch sie müssen einen Beitrag zur Finanzierung des Verkehrsangebotes leisten. Im VBB ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln nur etwa zur Hälfte über die öffentliche Hand finanziert, die andere Hälfte tragen die Fahrgäste. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen erarbeitet der VBB tarifliche Lösungen, die für die Nutzer bezahlbar und transparent sowie für die Unternehmen wirtschaftlich sind.

Öffentlichkeit verlässlich, planbar und nachvollziehbar. Die Tarifierungsrate wird künftig aus diesen Anteilen errechnet: Entwicklung der Verbraucherpreise in Brandenburg und Berlin (83 Prozent), Kostenentwicklung bei Kraftstoffen (8,5 Prozent) und Strom (8,5 Prozent). Grundlage sind die aus den jeweiligen Indizes des Statistischen Bundesamtes bzw. des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg mittels der Trendfunktion errechneten Werte. Als Zeitraum Basis gelten die Werte der vergangenen sechzig Monate.

2014 beschloss der VBB-Aufsichtsrat daher die Einführung eines Index zur Berechnung der VBB-Tarifierungen. Preissteigerungen, die nach diesem Index berechnet werden, sind für die Verkehrsunternehmen und für die

## VBB plant für die Zukunft

Die Nachfrage an Öffentlichem Personennahverkehr steigt stetig – Zeit für konkrete Planungsmodelle. Der VBB hat ein ÖPNV-Verkehrskonzept auf den Weg gebracht, das auf die Jahre 2020/2030 ausgerichtet ist. Zurzeit werden die Verkehrsdaten ermittelt und zusammengetragen. Sie sind dann Grundlage für die Analyse und Prognose des zukünftigen Bedarfs an Verkehrsangeboten auf Schiene und Straße. Dies alles geschieht in Abstimmung mit den ÖPNV-Verantwortlichen.

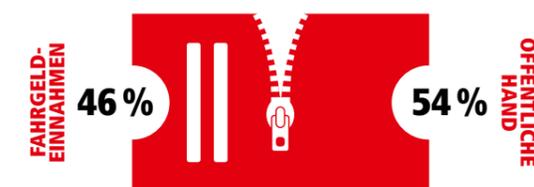
Das übergeordnete Ziel ist einfach: Der Öffentliche Personennahverkehr soll künftig noch attraktiver werden und neue Kunden gewinnen; in der wachsenden Stadt Berlin und seinem Umland. Voraussetzungen dafür sind bessere Anschlüsse und eine stärkere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus.

### Plan und Wirkung

Immer mehr Menschen nutzen das attraktive und gut vertaktete Verkehrsangebot auf der Schiene. Die Angebote im Fernverkehr werden ausgeweitet – das wirkt sich auch auf den Nahverkehr im VBB-Gebiet aus: Ab Dezember 2015 kommt es im Brandenburger Süden zu Änderungen im Fahrplan. Ein weiterer Abschnitt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 ist dann fertiggestellt: Die Fernverkehrszüge zwischen München und Berlin erreichen schneller ihr Ziel.

Und auch das müssen die Verkehrsplaner des VBB jetzt schon auf dem Schirm haben und mit bedenken: Das IC-Netz soll ab 2019 wieder neu belebt werden.

### Einnahmen und Finanzierung



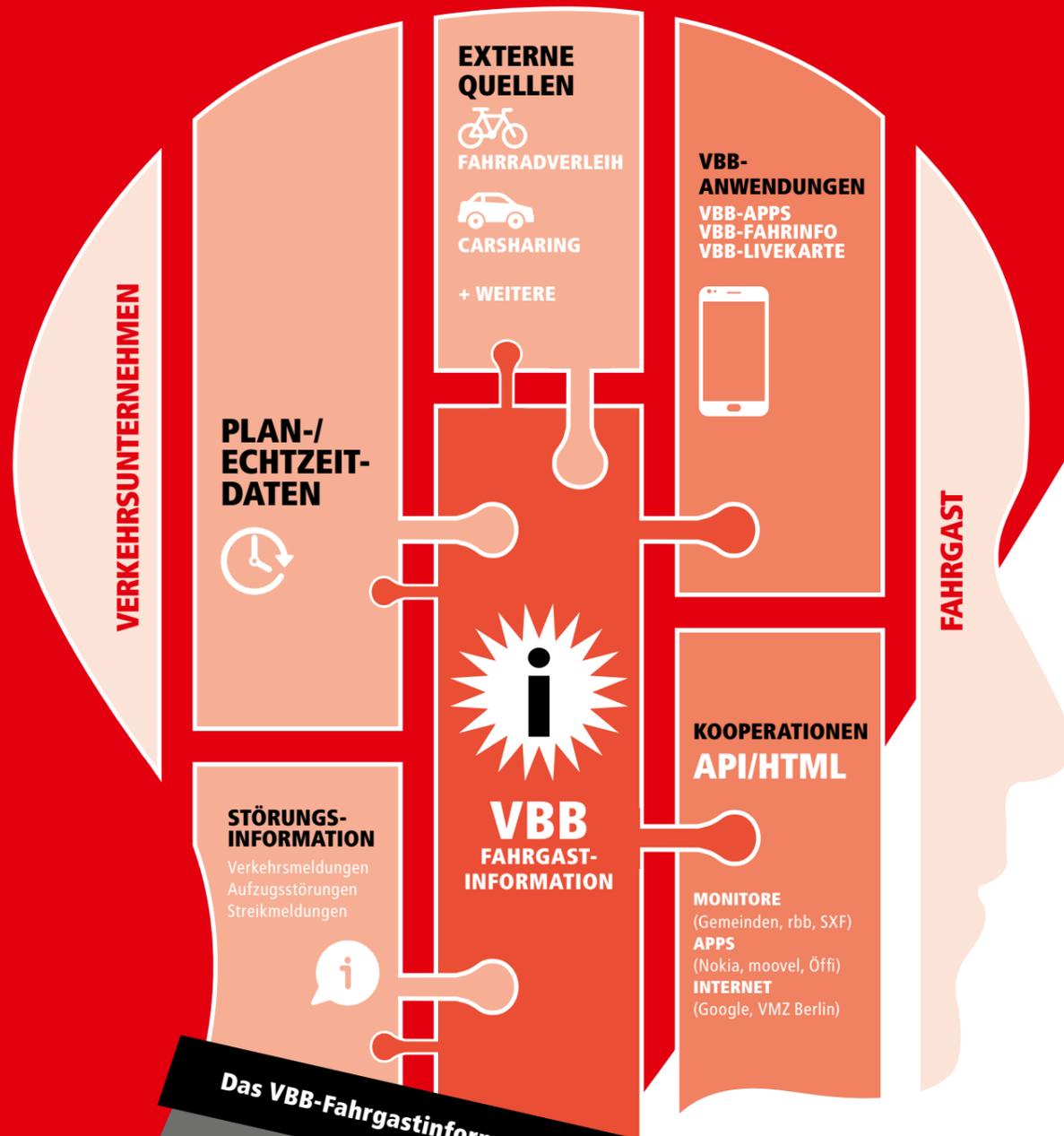
**1.274**  
Mio. EURO



Quelle: monatliche Meldungen der Verkehrsunternehmen, vorläufige Angaben (nachträgliche Revision aufgrund von Nachmeldungen möglich)

**2014**

# INNOVATIONEN



**Das VBB-Fahrgastinformationssystem**

ist ein echter Daten-Knotenpunkt: Die Verkehrsunternehmen und externen Kooperationspartner nutzen diesen zugleich als Quelle und Speicher für Fahrplan- und Pünktlichkeitsdaten. Fahrgäste rufen die Daten zum Beispiel als Verkehrsverbindungen ab. Die Verkehrsunternehmen wiederum nutzen die Daten für das Anschlussmanagement mit anderen Verkehrsunternehmen und für ihre eigene Kundeninformation. Die Verkehrsdaten werden außerdem über Standard- und OpenData-Schnittstellen (HTML, API, GTFS) verschiedenen Kooperationspartnern für eigene Anwendungen zugänglich gemacht. Der VBB nimmt eine Vorreiterrolle ein, was die Integration von weiteren Daten in die VBB-Fahrgastinformation angeht: Zukünftig kommen Daten von Kooperationspartnern wie Carsharing-, Fahrradverleih- oder Taxiunternehmen hinzu.

## Analoge und digitale Welten verbinden

Die Digitalisierung ist ein starker Antriebsmotor für das Teilen von Wissen und den Austausch von Erfahrungen und Perspektiven. Zahlreiche neue Produkte, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle entstehen. Sie alle haben eines gemeinsam: Sie sind mehr denn je auf die Kunden zugeschnitten. Von diesen Entwicklungen im digitalen Bereich profitiert der Öffentliche Personennahverkehr.

Es gibt bereits heute viele Möglichkeiten Verkehrsangebote zu vernetzen. Die Herausforderung besteht darin, mit dieser neuen Vielfalt den Nahverkehr zu ergänzen und Mobilität aus einer Hand anzubieten. Der VBB arbeitet bereits seit 15 Jahren mit einer Datenschnittstelle für die Fahrgastinformation. Sie ist Grundlage für weitere Entwicklungen im Interesse der Fahrgäste.

Die wachsende Stadt Berlin mit ihrem Umland und der ländliche Raum in Brandenburg benötigen innovative Mobilitätslösungen. Diese müssen das sich ändernde Bewusstsein und Verhalten der Bevölkerung berücksichtigen, aber auch Menschen helfen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt, unerfahren oder unsicher sind.

Hierzu hat der VBB in Berlin den kostenfreien Bus&Bahn-Begleitservice ins Leben gerufen. Viele Fahrgäste, die diesen Service in Anspruch nahmen, fahren inzwischen wieder ohne Begleitung. Weitere Fahrgäste werden durch unterstützende technische Anwendungen mobiler. Beispielsweise wurde ein Navigationssystem für blinde und sehbehinderte Personen entwickelt, das auch auf jede andere Personengruppe übertragbar ist.

# Fahrgastinformation der Zukunft

Ein gutes Nahverkehrssystem informiert seine Bus- und Bahnkunden vor der Abfahrt und während der Fahrt exakt über das aktuelle Verkehrsangebot. Dies insbesondere bei Störungen und Verspätungen. Dabei werden Daten in Echtzeit über verschiedene Anwendungen übermittelt. Dazu zählen Computer, Tablets und Smartphones, aber auch stationäre Abfahrtsanzeigen in Bahnhofshallen oder auf Bahnsteigen, Linienverlaufsanzeigen, Ansagen und Anzeigeräte in Fahrzeugen. So können die Fahrgäste ihre Fahrtrouten laufend, wenn erforderlich, anpassen und eventuell entstehende Wartezeiten sinnvoll nutzen.

## Echt jetzt? Der Echtzeit-Service der VBB-Fahrinfo.

Die VBB-Fahrinfo wurde 2014 zu einem intermodalen Routenplaner mit Echtzeitinformationen erweitert – ein

Meilenstein in der Fahrgastinformation. Auf der VBB-Livekarte lässt sich jedes einzelne Fahrzeug anhand der Fahrplandaten konkret verfolgen. Sie hat inzwischen viele Fans.

Seit Oktober 2014 sind in der VBB-Fahrinfo alle aktuellen Aufzugsstörungen auf S- und U-Bahnhöfen sowie auf Regionalbahnsteigen innerhalb des S-Bahn-Netzes enthalten. Fahrgäste werden bei ihrer Verbindungssuche über Aufzugsstörungen ihrer Ein-, Um- und Ausstiegsstation informiert und können ihre Wege bei Bedarf sofort anpassen. Dieser Service ist zunächst als Textinformation erhältlich. Im Jahr 2015 gibt es die nächste Umsetzungsstufe. Dann wird bei gestörten Aufzügen auch eine Alternativroute ohne Störungen automatisch vorgeschlagen. An diesem Projekt haben der Verein „Sozialhelden e. V.“, die BVG AöR, die S-Bahn Berlin GmbH (mit DB Station&Service AG) und der VBB gemeinsam gearbeitet.



## Intermodale VBB-Fahrinfo

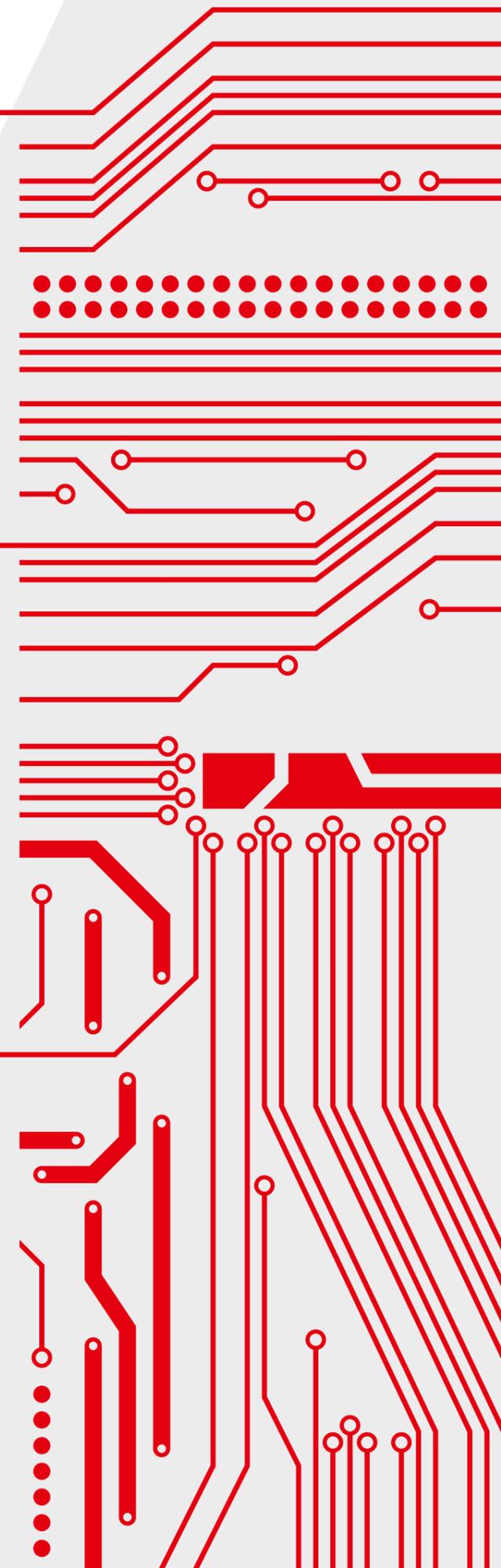
Mit dem Projekt Rail Baltica Growth Corridor sind europaweite Eisenbahnfahrpläne und die Fährverbindungen über die Ostsee in dem Netzwerk EU-Spirit eingebunden. Sie stehen den Fahrgästen über die regionalen Auskunftssysteme direkt zur Verfügung. Deutliche Verbesserungen in der Fahrplaninformation gab es auch für Fahrten von und nach Polen. Von jeder Adresse in Berlin und Brandenburg können durchgehende Verbindungen zu allen Bahnhöfen in Polen aufgerufen werden. Tür-zu-Tür-Fahrplanauskünfte gibt es für die polnischen Städte Szczecin, Gorzów Wlkp., Poznań, Łódź, Białystok sowie die Hauptstadt Warszawa.

## Barrierefreie VBB-Fahrinfo

Die Verknüpfung von Auskunftssystemen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist eine Herausforderung. Diese Fahrgäste sind besonders intensiv auf ein durchgängiges elektronisches Auskunftssystem angewiesen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie fördert das Forschungsprojekt m4guide, ein Navigationssystem für die Anforderungen Blinder und sehbehinderter Personen. Ein solches System leitet Seheingeschränkte sicher von Tür zu Tür, und zwar mittels Sprache, akustischer Signale, Vibration und stufenloser Vergrößerungen. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Person sich zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegt. Der VBB ist bei den Entwicklungen im Pilotgebiet Berlin dabei und würde den Fahrgästen diesen Service nach Projektende gern dauerhaft anbieten.

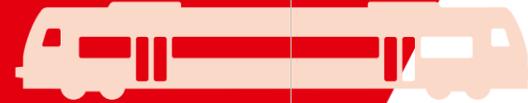
## Eine Plattform für alle und alles

Dieses Unterfangen ist absolut zukunftsfähig: ein benutzerfreundliches und einheitliches Informations- und Abrechnungssystem, das diskriminierungsfrei verschiedene Anbieter vereint. Im Forschungsprojekt E3-VS werden integrierte Mobilitätskartenlösungen untersucht, mit denen bereits jetzt die verschiedenen Angebote des Mobilitäts- und Umweltverbundes verknüpft werden. Im Idealfall besitzt später jeder Fahrgast eine Chipkarte, die einen einfachen Zugang zu vielen Mobilitätsangeboten ermöglicht. Dazu gehören Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Öffentlicher Personennahverkehr, Taxis und die benötigte Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.



# QUALITÄT

F



# BUS

# U

**Tram**

# S

# Bahn

## Freie Fahrt für Qualität bei Bus und Bahn

Der Öffentliche Personennahverkehr ist fester Bestandteil der Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger in Berlin und Brandenburg. „Ein gutes Angebot von Bus und Bahn für den Verkehr in der Region finden wir sehr wichtig.“ Dieser Aussage stimmten 96 Prozent der Teilnehmer einer bevölkerungsrepräsentativ durchgeführten Umfrage im Herbst 2014 zu. Die Berliner und Brandenburger wissen, wovon sie sprechen und worauf es ihnen ankommt: Im Verbundgebiet nutzen ca. drei Viertel der etwa 1.000 Befragten mindestens einmal monatlich Bus und Bahn. Die Messlatte für die Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsangebots liegt daher sehr hoch.

Viele Akteure gestalten den Nahverkehr im VBB: Die Aufgabenträger (Länder und Kommunen) setzen die Rahmenbedingungen für Leistung und Qualität. Die Verkehrsunternehmen müssen diese Vorgaben bei der Durchführung erfüllen und werden hierfür bezahlt. Der VBB ist von den Ländern Berlin und Brandenburg beauftragt – insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr – die Verkehrsleistung und Qualität zu überwachen und zu gestalten. Im Verkehrsverbund gilt es, das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr für die Menschen in Berlin und Brandenburg insgesamt zu verbessern und die Vorteile des Systems bekannter zu machen: Bus und Bahn sollen noch attraktiver werden und noch intensiver genutzt werden.



# Zahlen & Fakten 2014

Zugkilometer im Regionalverkehr (in Mio. km)	Berlin	Brandenburg	VBB
	6,8 ↗	31,4 ↗	38,2 ↗
Soll-Leistung nach Anlage V der Verkehrsverträge			
Zugkilometer S-Bahn (in Mio. km)	29,3 ↘	3,6 ↘	32,9 ↘
Vertraglich vereinbarte Verkehrsleistung; Soll-Leistung nach Anlage 1.4 des Verkehrsvertrages			
Nutzwagenkilometer im übrigen ÖPNV (in Mio. km)	232,3 ↗	87,2 ↗	319,5 ↗
Meldung der Verkehrsunternehmen			
Linien*	Berlin	Brandenburg	VBB
Bahn-Regionalverkehr**	21	46	46
S-Bahn**	15	10	15
U-Bahn	10		10
Straßenbahn	24	25	47
Bus	169	703	892
O-Bus		2	2
Fähre	5	2	7
Stand: 22.04.2015 * Tageslinien (ohne Nachtverkehr) ** Von Berlin und Brandenburg bestellte Linien			
Haltestellen und Stationen	Berlin	Brandenburg	VBB
Gesamtzahl der Haltestellenbereiche*	2.957	9.876	12.833
Bahn-Regional- und Fernbahnhöfe **/***	20	314	334
S-Bahnhöfe**	132	34	166
U-Bahnhöfe**	173	-	173
Stand: 22.04.2015 * Haltestellenbereiche im Verbundgebiet (z. B. Zoologischer Garten wird nur einmal gezählt) ** Bediente Bahnhöfe pro Verkehrsmittel im Verbundgebiet (z. B. Zoologischer Garten wird je einmal als Regional-, S-Bahn- und U-Bahnhof gezählt) *** In Brandenburg werden die Stationen Kubbier, Groß Langerwisch, Jacobsdorf (Prignitz), Laaske und Putlitz mit nicht vom Land bestellten SPNV nicht erfasst			
Trendpfeile 2013:2014			

## Kundenzufriedenheit mit Bus und Bahn

📍 Haltestellen und Stationen	2,3
🚉 Verbindungen	2,4
📋 Angebotene Information zu Fahrplan und Verbindung	2,4
🚌 Fahrzeuge	2,4
👤 Fahrpersonal	2,3
😊 Serviceorientierung des Unternehmens	2,9
👉 Tarife und Fahrkarten	3,1
😊 Zufriedenheit mit dem Bus- und Bahnangebot im VBB insgesamt	2,4



Quelle: VBB-Studie Mikro-TRAM 2014  
Basis: 1.008 Befragte; fünfstufige Zufriedenheitsskala (1 = sehr zufrieden; 5 = gar nicht zufrieden)

## Qualität von A bis Z

2014 war ein leistungsstarkes Jahr: Über 12 Milliarden Personenkilometer weist die Bilanz aus. Rein rechnerisch betrachtet fuhr jeder Einwohner des Verbundgebiets 2.000 km mit Bus und Bahn – ein deutschlandweiter Spitzenwert. Das sind 3,74 Millionen Fahrgäste, die täglich im Verkehrsverbund unterwegs sind und wissen, wie es um die Qualität des Verkehrs aktuell bestellt ist. Von A wie Anschlussmanagement bis Z wie Zuverlässigkeit – bereits bei der Bestellung der Verkehrsdienstleistung sind die Kriterien genau mit Vorgaben und Zielwerten zu beschreiben. Der VBB empfiehlt einheitliche Qualitätsstandards, die die Akteure ständig weiterentwickeln, um den steigenden Anforderungen an das gesamte Verkehrssystem Rechnung zu

tragen. Die Fahrgäste erkennen am VBB-Logo, dass die Unternehmen nach einheitlichen Standards handeln.

Zum Qualitätsmanagement im VBB gehören die Bestandsaufnahme im Controlling, die Bewertung und die Analyse der Leistung. Hieraus werden Maßnahmen abgeleitet, die zu einem hochwertigen ÖPNV führen. Aber auch in den Unternehmen selbst arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich daran, die Leistung zu verbessern. Dazu gehören regelmäßige Schulungen der Mitarbeiter zum kundenorientierten Service. Der VBB unterstützt die Tätigkeit der Trainer in den Unternehmen durch Weiterbildung und begleitendes Material.

## Image des öffentlichen Nahverkehrs insgesamt

Ein gutes Angebot von Bus und Bahn ist für den Verkehr in der Region sehr wichtig.	1,3
Ich kann meine üblichen Ziele mit Bus und Bahn erreichen.	2,3
Busse und Bahnen sind schnelle Verkehrsmittel.	2,3
Ich fahre gern Bus und Bahn.	2,7
Busse und Bahnen sind für mich das optimale Verkehrsmittel.	2,8
Busse und Bahnen sind preisgünstige Verkehrsmittel.	3,1
Bus oder Bahn nutze ich nur, wenn ich keine andere Möglichkeit habe.	3,0
Wenn ich entscheiden könnte, würde ich nicht mit Bus und Bahn fahren.	3,2
Busse und Bahnen sind nur etwas für Schüler und ältere Menschen.	4,4

Quelle: VBB-Studie Mikro-TRAM 2014  
Basis: 1.008 Befragte; fünfstufige Zufriedenheitsskala (1 = stimme voll und ganz zu; 5 = stimme überhaupt nicht zu)



# 2014

Betreiber	Bestellte Leistung	Anteil im VBB
<b>DB Regio AG, Regio Nordost</b> <b>DB Regio AG, Regio Südost</b>	26,0 Mio. Zugkm	68,0 Prozent
<b>ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH</b>	10,2 Mio. Zugkm	26,7 Prozent
<b>NEB Betriebsgesellschaft mbH</b>	1,8 Mio. Zugkm	4,8 Prozent
<b>EGP Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH</b> <b>HANSeatische Eisenbahn GmbH</b>	0,2 Mio. Zugkm	0,5 Prozent
<b>Gesamt</b>	38,2 Mio. Zugkm	100 Prozent

Basis: Soll-Leistung Fortschreibung Anlage V Verkehrsverträge, vorläufiger Wert

## Die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Nahverkehr

Im Fahrplanjahr 2014 begannen eine Reihe neuer Verkehrsverträge, die für die Fahrgäste oft mit Verbesserungen verbunden sind: neue oder modernisierte barrierefreie Fahrzeuge und mehr Komfort im Innenbereich.

Bereits im Dezember 2013 hat die DB Regio AG, Regio Südost das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz in Betrieb genommen. Die Linie S4 führt von Leipzig über Ruhland nach Hoyerswerda und berührt somit den Süden Brandenburgs. Die Linie RB30 des E-Norm-Netzes bedient den Brandenburger Nordwesten von Wittenberge über Stendal nach Magdeburg. Der neue Betreiber ist ebenfalls die DB Regio AG Regio Südost.

Im Dezember 2014 wechselte im Netz Ostbrandenburg der Betreiber. Die ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH übergab den „Staffelstab“ an die NEB Niederbarnimer Betriebsgesellschaft mbH, die sich in einer europaweiten Ausschreibung mit ihrem Angebot durchgesetzt hatte. Das Netz Prignitz wird seit Dezember 2014 für die kommenden zwei Jahre von der HANSeatischen Eisenbahn GmbH betrieben. Die Linien RE3 (Stralsund/Schwedt – Elsterwerda/Wünsdorf) und RE5 (Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg (Elster) – Rostock Hbf/Stralsund) gehören zu dem neuen Verkehrsvertrag für das Netz Nord-Süd und werden von DB Regio AG, Regio Nordost betrieben. Wegen Lieferverzögerungen steht die Fahrzeugflotte leider noch nicht vollständig bereit.

Im Jahr 2014 beeinflussten Baumaßnahmen und Arbeitsniederlegungen die Qualität des Regionalverkehrs. Die

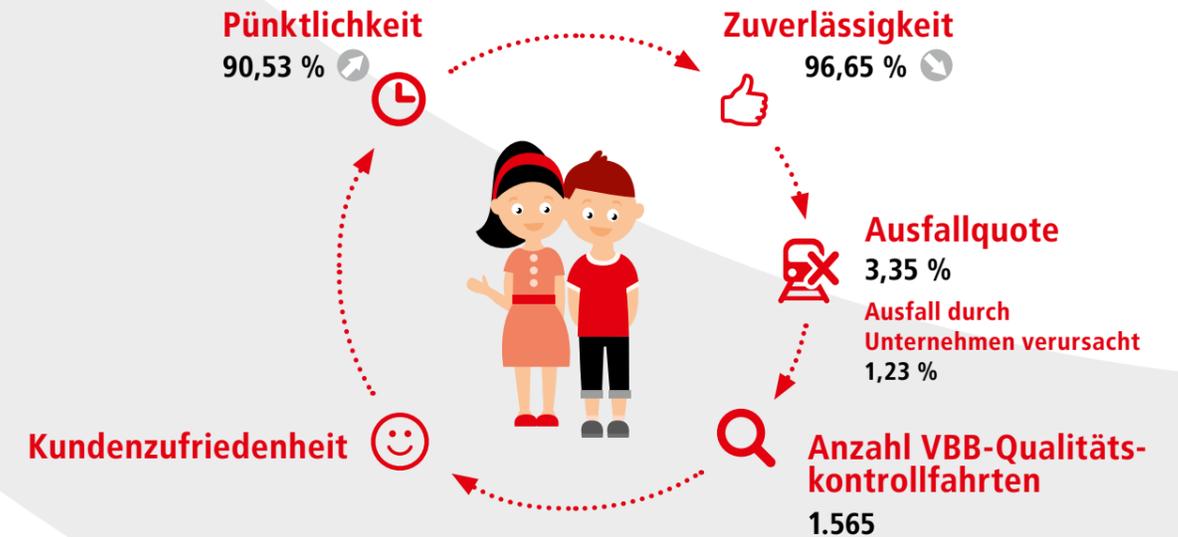
Fahrgäste können mit notwendigen Baumaßnahmen oder auch Bombenentschärfungen in Oranienburg und Potsdam umgehen – mehr als das: Sie zeigen Verständnis. Allerdings müssen die Informationen rechtzeitig kommen, zuverlässig sein und alternative Routen angeboten werden. Im Herbst 2014 führten Warnstreiks im Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn AG an insgesamt neun Tagen zu Verspätungen und Zugausfällen.

Im Verbundgebiet lag daher in 2014 die Zuverlässigkeit des Regionalverkehrs auf der Schiene unter dem Niveau des Vorjahres (2013: 97,86 %). Obwohl die Züge pünktlicher fuhren (2013: 86,56 %) und die Fahrgäste dies in ihrer Bewertung bestätigten, ist die erreichte Pünktlichkeit im Streckennetz noch nicht zufriedenstellend.

### Zufriedene Fahrgäste als Gradmesser für Qualität

Ein wichtiger Gradmesser für die gut funktionierende Zusammenarbeit zwischen Infrastruktur mit Netz und Stationen, Fahrzeugen und Personal ist die Zufriedenheit der Fahrgäste. Im VBB findet deren Meinung Eingang in die Bewertung und Abrechnung der Verkehrsverträge. Gleichzeitig geben die Fahrgäste Hinweise und Anregungen für die Verbesserung der Bedienungs- und Beförderungsqualität. 55 Prozent mehr Fahrgäste in den letzten neun Jahren bestätigen: Der Regionalverkehr ist auf dem richtigen Weg.

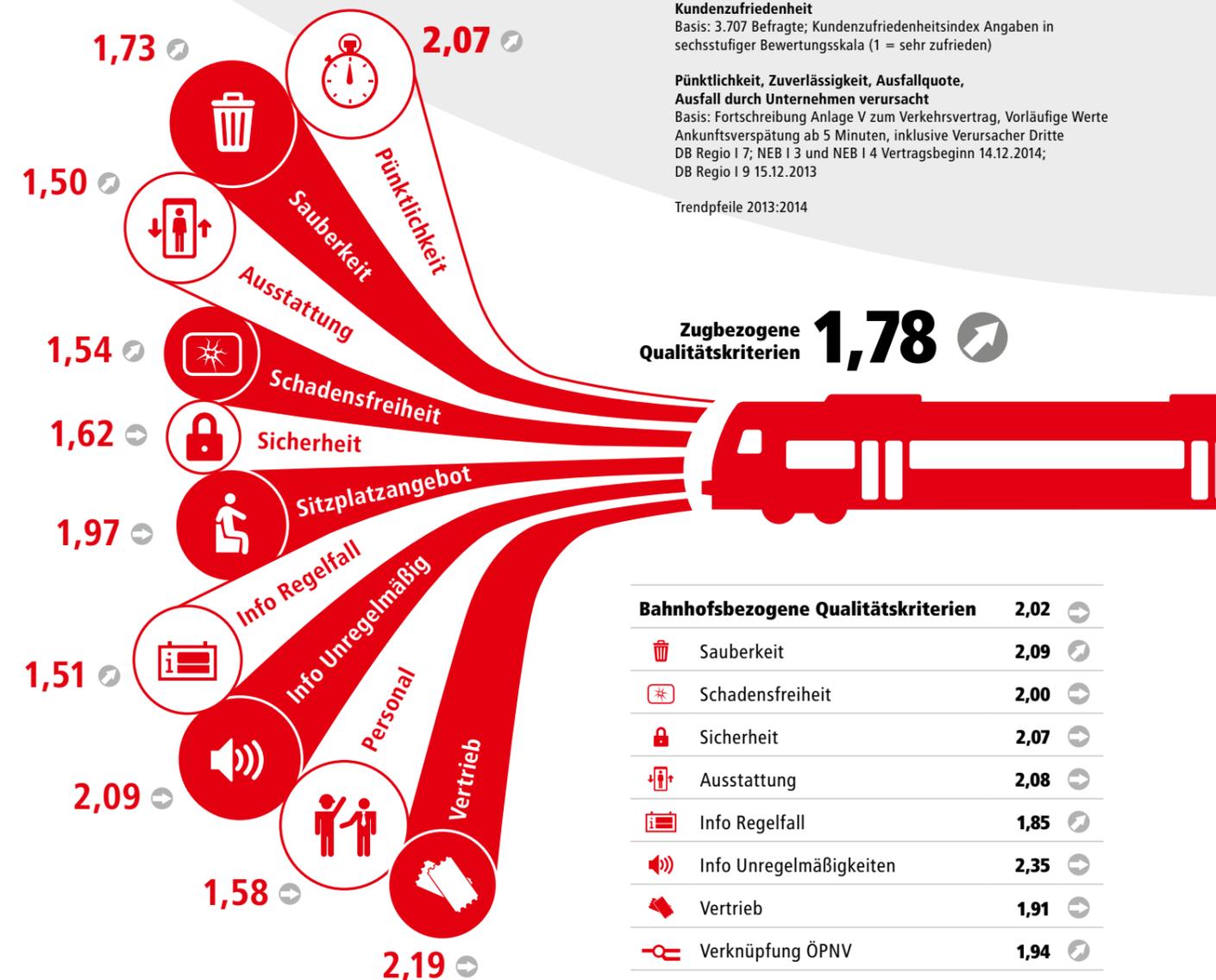
## Qualität



**Kundenzufriedenheit**  
Basis: 3.707 Befragte; Kundenzufriedenheitsindex Angaben in sechsstufiger Bewertungsskala (1 = sehr zufrieden)

**Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Ausfallquote, Ausfall durch Unternehmen verursacht**  
Basis: Fortschreibung Anlage V zum Verkehrsvertrag, Vorläufige Werte Ankunftsverspätung ab 5 Minuten, inklusive Verursacher Dritte DB Regio I 7; NEB I 3 und NEB I 4 Vertragsbeginn 14.12.2014; DB Regio I 9 15.12.2013

Trendpfeile 2013:2014





Betreiber | Netz | Vertrag | Linien

3	<b>DB Regio AG, Regio Nordost</b>   Netz Cottbus-Leipzig   <b>DB 3</b>   RE10, RB43
4	<b>DB Regio AG, Regio Nordost</b>   Netz Stadtbahn 1   <b>DB 4</b>   RE1, RE7, RB11, RB13, RB14, RB19, RB20, RB21, RB22, RB23, ab 14.12.2014 RB24
5	<b>DB Regio AG, Regio Südost</b>   Netz Mitteldeutsche Stadtbahn (MDSB)   <b>DB 5</b>   S4
6	<b>DB Regio AG, Regio Nordost</b>   Netz Elbe-Elster   <b>DB 6</b>   RE15, RE18, RB31, RB49
7	<b>DB Regio AG, Regio Nordost</b>   Netz Nord-Süd   <b>DB 7</b>   Vertragsbeginn 14.12.2014   RE3, RE5
8 12	<b>DB Regio AG, Regio Nordost</b>   <b>DB 8/DB 12</b> , Vertragsende 13.12.2014/Vertragsbeginn 14.12.2014   RE6, RB12, RB13SA, RB45, RB51SA, RB54, RB55, RB66; bis 13.12.2014: RE3, RE5
9	<b>DB Regio AG, Regio Südost</b>   Netz E-Norm   <b>DB 9</b>   RB30EN

20 Jahre RE1

Der Regional-Express RE1 ist die wichtigste Pendlerverbindung im VBB. Mit ihm wurde im Land Brandenburg Geschichte geschrieben: Am 27. Mai 1994 fuhr bundesweit der erste RE von Frankfurt (Oder) nach Berlin Ostbahnhof (damals Berlin Hauptbahnhof). Die Idee, mit Nahverkehrszügen Metropolen und regionale Zentren im regelmäßigen Takt zu verbinden, hat sich mittlerweile bundesweit

durchgesetzt. Seit 1994 haben sich die Anzahl der Fahrgäste mehr als verzehnfacht: Heute bringt der RE1 täglich rund 45.000 Menschen an ihr Ziel: schnell, barrierefrei, komfortabel und durch die Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer gut versorgt. Eine echte Erfolgsgeschichte im Nahverkehr.

Qualität

DB Regio AG

Den größten Marktanteil auf der Schiene im VBB hat das Unternehmen DB Regio AG mit seinen beiden Regionalniederlassungen Nordost und Südost. Mehr als zwei Drittel

der bestellten Schienenverkehrsleistung wird durch diese gefahren.

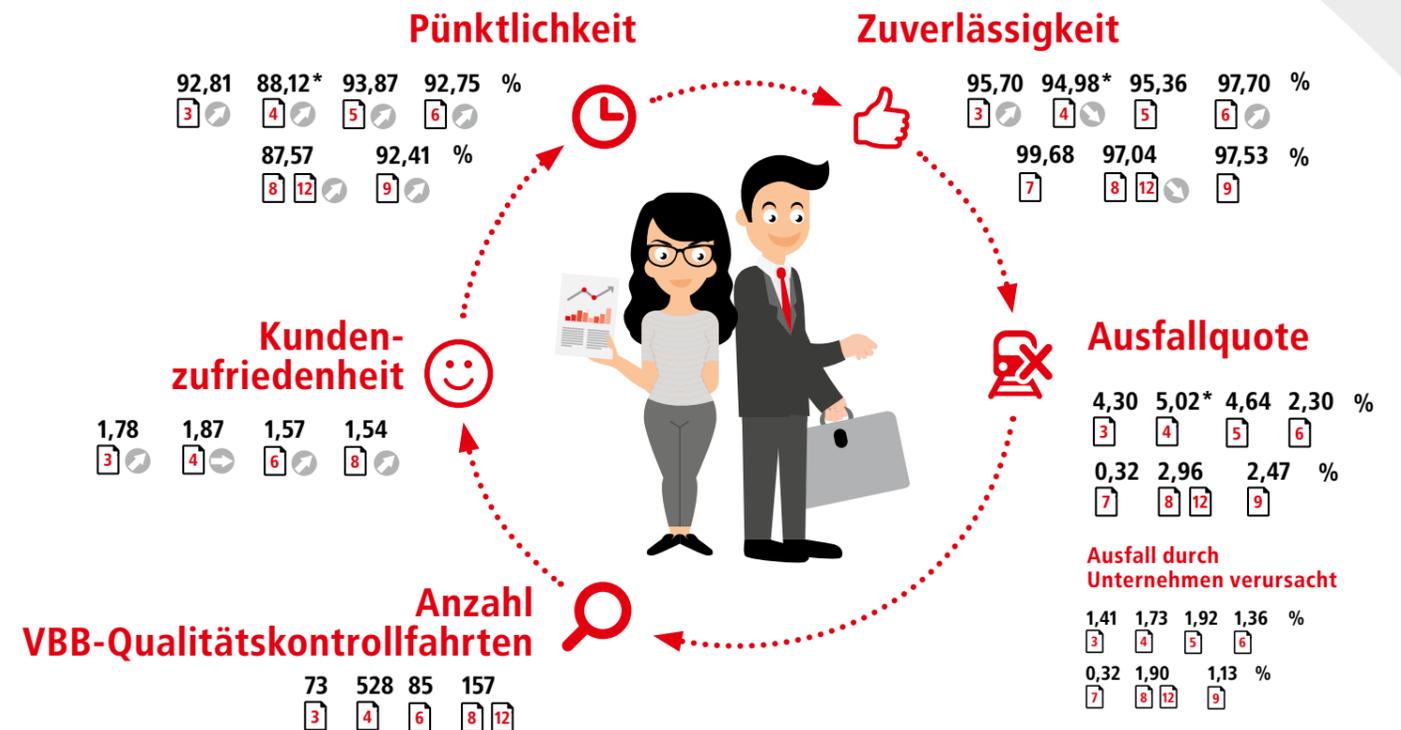
	Bestellte Leistungen in Mio. Zugkm		
	Berlin	Brandenburg	gesamt
3	0	0,95	0,95
4	3,36	9,90	13,26
5	0	0,41	0,41
6	0	1,24	1,24
7	0,05	0,23	0,28
8 12	1,36	8,47	9,83
9	0	0,02	0,02

Ausgleichszahlungen  
in Tsd. Euro

	Berlin	Brandenburg
3	0	6.828
4	21.072	80.606
5	0	3.843
6	0	12.793
7	468	2.454
8 12	10.255	87.972
9	0	229

**Bestellte Leistung**  
Soll-Leistung Fortschreibung Anlage V Verkehrsvertrag, vorläufiger Wert, in Mio. Zugkm  
**Ausgleichszahlungen**  
Angaben in Tausend Euro, Stand 05.06.2015  
Die Zahlungen beinhalten die im Jahr 2014 von den Ländern geleisteten finanziellen Beiträge unter Berücksichtigung unterjähriger Änderungen

sowie Verrechnungen aus Schlussabrechnungen der Vorjahre (Berichtspflichten nach der EU-Verordnung 1370/2007). Das Land Brandenburg hat an die DB Regio AG Ausgleichszahlungen für das Mobilitätsticket Brandenburg in Höhe von 291 Tausend Euro gezahlt. Weitere Zahlungen erfolgten an DB Fernverkehr AG zur VBB-Tarifanerkennung in ausgewählten Fernverkehrszügen durch das Land Berlin in Höhe von 43 und das Land Brandenburg in Höhe von 368 Tausend Euro.



**Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Ausfallquote, Ausfall durch Unternehmen verursacht**  
Basis: Soll-Leistung Fortschreibung Anlage V Verkehrsvertrag, vorläufige Werte  
Ankunftsverspätung ab 5 Minuten, inklusive Verursacher Dritte  
\* einschließlich baubedingter ganzjähriger Ausfall auf der RB22 zwischen Königs Wusterhausen und Berlin-Schönefeld (Flughafen), Schienenersatzverkehr und Verspätungen auf der Stadtbahn durch baubedingten Ausfall der S-Bahn

**Kundenzufriedenheit**  
Kundenzufriedenheitsindex Angaben in sechsstufiger Bewertungsskala (1 = sehr zufrieden)  
Vertrag 5 und 9 – keine Erhebung der Kundenzufriedenheit  
Trendpfeile 2013:2014

**Betreiber | Netz | Vertrag | Linien**

1	<b>ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG)</b>   Netz Ost   <b>ODEG 1</b> , Vertragsende 13.12.2014   RB25, RB36, RB60, RB63
3	<b>ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG)</b>   Netz Spree-Neiße   <b>ODEG 3</b>   RB46, OE65
4	<b>ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG)</b>   Netz Stadtbahn 2   <b>ODEG 4</b>   RE2, RE4, RB33, RB35, RB51

# ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

Die ODEG ist in 2014 mit ca. 27 Prozent zweitgrößter Anbieter im Regionalverkehr auf der Schiene im VBB-Gebiet. Im Dezember 2014 musste sie das Netz Ostbrandenburg an einen anderen Betreiber übergeben. Die ODEG ermöglichte vielen Mitarbeitern bereits vor Vertragsende einen

Übergang zum nächsten Betreiber und Arbeitgeber. In der Ausschreibung war ein Betriebsübergang zur Sicherung der Arbeitsplätze vertraglich vorgesehen. Vorteil für die Fahrgäste: Sie werden durch ihr Servicepersonal weiter betreut.

Bestellte Leistungen in Mio. Zugkm				Ausgleichszahlungen in Tsd. Euro		
	Berlin	Brandenburg	gesamt	Berlin	Brandenburg	
1	0,61	2,44	3,05	3.301	19.480	
3	0	0,65	0,65	0	5.286	
4	1,09	5,38	6,47	8.435	55.998	

**Bestellte Leistung**  
Soll-Leistung Fortschreibung Anlage V Verkehrsvertrag, vorläufiger Wert, in Mio. Zugkm

**Ausgleichszahlungen**  
Angaben in Tausend Euro, Stand 05.06.2015  
Die Zahlungen beinhalten die im Jahr 2014 von den Ländern geleisteten finanziellen Beiträge unter Berücksichtigung unterjähriger Änderungen sowie Verrechnungen aus Schlussabrechnungen der Vorjahre (Berichtspflichten nach der EU-Verordnung 1370/2007). Das Land Brandenburg hat an die ODEG Ausgleichszahlungen für das Mobilitätsticket Brandenburg in Höhe von 120 Tausend Euro gezahlt.

## Engagement

Die ODEG beteiligte sich an einem VBB-Projekt zur Schulsicherheitsförderung für die jüngste Zielgruppe der Fahrgäste. In einem Film für Kinder, der vorrangig in Grundschulen gezeigt wird, geht es um sicheres Verhalten in Zügen und auf Stationen. Ein anderes Filmprojekt des VBB, an dem die ODEG mitwirkte, behandelt Alltagsszenen des Service-

personals. Dieser Film wird in Schulungen der Verkehrsunternehmen zur Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Gebiet der Kundenkommunikation eingesetzt.

## Qualität



**Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Ausfallquote, Ausfall durch Unternehmen verursacht**  
Basis: Fortschreibung Anlage V Verkehrsvertrag, Vorläufige Werte  
Ankunftsverspätung ab 5 Minuten

**Kundenzufriedenheit**  
Kundenzufriedenheitsindex Angaben in sechsstufiger Bewertungsskala (1 = sehr zufrieden)  
Trendpfeile: 2013:2014

BETREIBER   NETZ   VERTRAG   LINIEN	
1	NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB)   NEB 1   RB27
2	NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB)   NEB 2, Vertragsende 13.12.2014   RB26
3	NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB)   Netz Ostbrandenburg   NEB 3, Vertragsbeginn 14.12.2014   RB35, RB36, RB54, RB60, RB61, RB63
4	NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB)   Netz Ostbrandenburg Vorlauf   NEB 4, Vertragsbeginn 14.12.2014   RB25, RB26
I II	Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP)   Netz Prignitz, Vertragsende 13.12.2014 HANSeatische Eisenbahn GmbH   Netz Prignitz II, Vertragsbeginn 14.12.2014   RB73, RB74

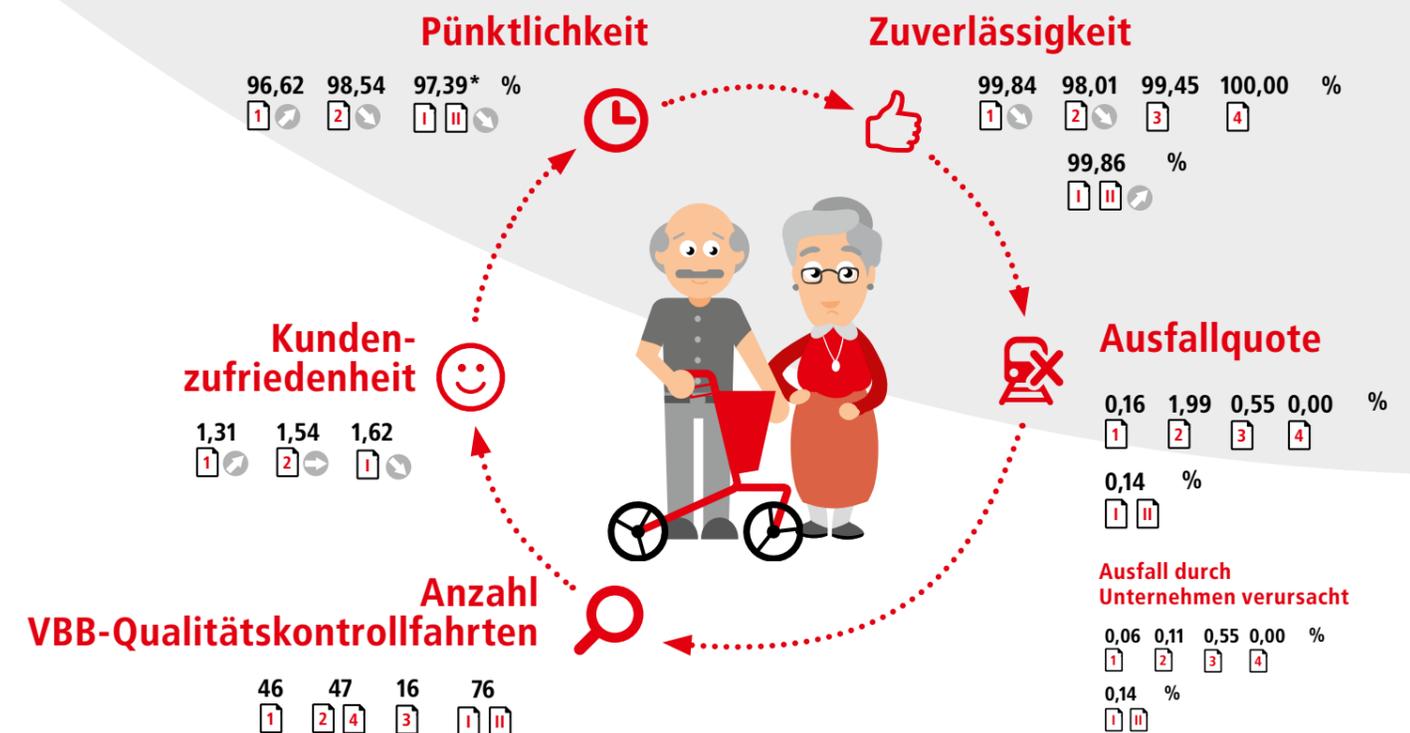
## EGP und HANS

Im Netz Prignitz gab es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 einen Betreiberwechsel: Der Eisenbahngesellschaft Prignitz mbH folgte die HANSeatische Eisenbahn GmbH.

Die Beteiligung an den Ausgleichszahlungen sind neben dem Land Brandenburg die Landkreise Prignitz und Ostprignitz-Ruppin sowie weitere Kommunen als Besteller hinzugekommen.

In der Prignitz gab es einen neuen Weg in der Finanzierung des Verkehrsangebots auf der Schiene. Durch die finanziel-

## Qualität



## NEB

Die NEB Betriebsgesellschaft mbH ist seit Jahren der Spitzenreiter in der Kundenzufriedenheit. Mit der Regionalbahnlinie RB27, der so genannten Heidekrautbahn, hat sie in 2014 erfolgreich den ersten Platz verteidigt. Die NEB

übernahm zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 zwei weitere Verkehrsverträge: das Netz Ostbrandenburg und das dazugehörige Vorlaufnetz.

	Bestellte Leistungen in Mio. Zugkm			Ausgleichszahlungen in Tsd. Euro	
	Berlin	Brandenburg	gesamt	Berlin	Brandenburg
1	0,17	0,55	0,72	773	4.656
2	0,12	0,81	0,93	538	6.029
3	0	0,11	0,11	3	1.130
4	0,01	0,05	0,06	167	718
I II	0	0,21	0,21	0	2.455

**Bestellte Leistung**  
Soll-Leistung Fortschreibung Anlage V Verkehrsvertrag, vorläufiger Wert, in Mio. Zugkm

**Ausgleichszahlungen**  
Angaben in Tausend Euro, Stand 05.06.2015  
Die Zahlungen beinhalten die im Jahr 2014 von den Ländern geleisteten

finanziellen Beiträge unter Berücksichtigung unterjähriger Änderungen sowie Verrechnungen aus Schlußabrechnungen der Vorjahre (Berichtspflichten nach der EU-Verordnung 1370/2007). Das Land Brandenburg hat an die NEB Ausgleichszahlungen für das Mobilitätsticket Brandenburg in Höhe von 5 Tausend Euro und an die EGP 12 Tausend Euro gezahlt. An den Zahlungen für den Vertrag EGP II ab 14.12.2014 beteiligen sich Landkreise und Kommunen. Eine erste Abschlagszahlung erfolgte im Dezember 2014 und wird im Folgejahr ausgewiesen.

**Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Ausfallquote, Ausfall durch Unternehmen verursacht**

Basis: Fortschreibung Anlage V Verkehrsvertrag, Vorläufige Werte  
Ankunftsverspätung ab 5 Minuten  
\*Einbeziehung der Verspätungen auf Grund der Einhaltung der Wartevorschrift

**Kundenzufriedenheit**  
Kundenzufriedenheitsindex Angaben in sechsstufiger Bewertungsskala (1 = sehr zufrieden)

Trendpfeile: 2013:2014

# Infrastruktur als Herzstück

Stationen und Bahnhöfe sind Visitenkarten für den Regionalverkehr. Ein einfacher und barrierefreier Zugang zum Verkehrssystem Schiene, aktuelle Informationen, moderne Fahrzeuge mit Komfort und Service garantieren den Fahrgästen eine entspannte Fahrt. Notwendig sind jedoch leistungsfähige und schnelle Strecken, damit der Regional-

verkehr punkten kann. Eine linienbezogene und öffentlich zugängliche Bewertung der Strecken und Stationen im Regionalverkehr gibt es nicht. Deshalb untersucht der VBB regelmäßig Netz und Stationen im Verbundgebiet und bespricht gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität mit den Eigentümern, den Infrastrukturbetreibern.



\* In Brandenburg werden die Stationen Kuhbier, Groß Langerwisch, Jacobsdorf (Prignitz), Laaske und Putlitz mit nicht vom Land bestellten SPNV nicht erfasst  
 \*\* Von Berlin und Brandenburg bestellte Linien

Stand: 22.04.2015

# Netzzustandsanalyse 2014



Die Qualität des Streckennetzes ist entscheidend für die Qualität der Verkehrsleistung. Fahrgäste schauen vor allem auf die Fahrzeit, wenn sie sich für ein Verkehrsmittel entscheiden. Fahrzeitverlängerungen entstehen durch Geschwindigkeitseinbrüche. Ursachen dafür sind Kapazitätsengpässe, sanierungsbedürftige Bauwerke, ungesicherte Bahnübergänge, Baumaßnahmen an der Strecke oder eine stellenweise nicht mehr zeitgemäße Sicherungstechnik.

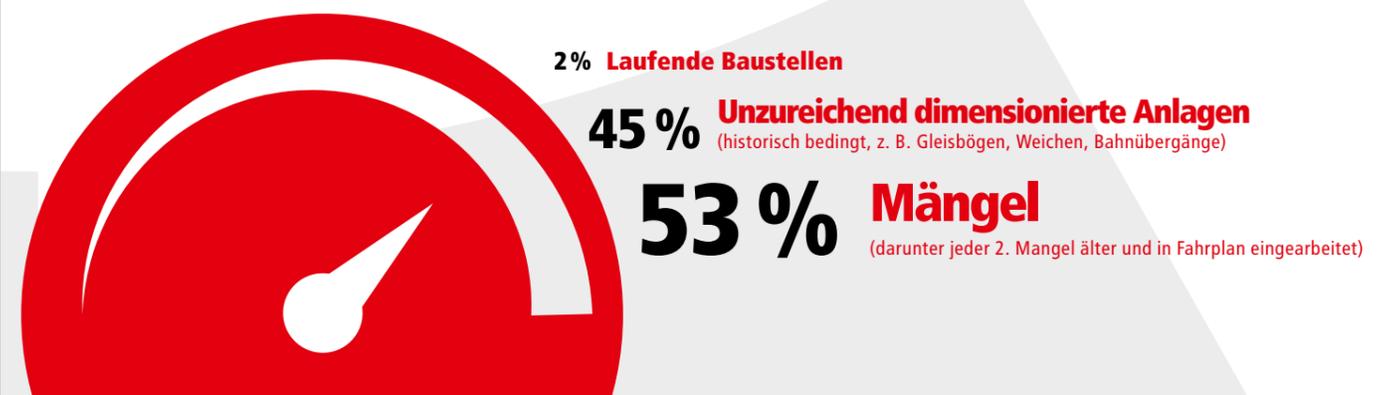
Golm – Berlin-Schönefeld (Flughafen) und Berlin-Spandau – Neustadt (Dosse).

Bereits seit 2007 untersucht der VBB jährlich den Zustand des Streckennetzes im Regionalverkehr. Dies geschieht stichtagsabhängig nach einer eigenen Systematik, die die Brems- und Anfahrverluste mit berücksichtigt.

Eine Problemstrecke bleibt weiterhin die Dresdner Bahn mit dem noch nicht fertig ausgebauten Streckenabschnitt zwischen Blankenfelde und Elsterwerda. Auf der Frankfurter Bahn ist mit dem Baufortschritt im Abschnitt Berlin Ostbahnhof – Erkner die dringend erforderliche Verbesserung in Sicht. Zwischen Berlin-Wannsee und Michendorf ist mangelbedingt die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h nicht fahrbar, obwohl dies mit den neuen Fahrzeugen des Typs Talent-2 möglich wäre. Auch im südöstlichen Teil des Berliner Außenringes, Biesdorfer Kreuz und Berlin-Schönefeld (Flughafen) und im weiteren Verlauf bis zur Genshagener Heide begrenzen Mängel die mögliche Geschwindigkeit. Zwischen Berlin Jungfernheide und Berlin-Spandau ist für die Regionalzüge die Sanierung der Unterführung östlich vom Fürstenbrunner Weg erforderlich. Die Stettiner Bahn ist auf dem Streckenabschnitt Angermünde – Stettin durch Untergrundprobleme bei Passow (Uckermark) nur mit eingeschränkter Geschwindigkeit befahrbar.

Die gute Nachricht zuerst: Anzahl und Länge der Geschwindigkeitseinbrüche reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr. Jedoch nahm der tägliche Fahrzeitverlust aller Fahrgäste zu, weil vermehrt hochfrequentierte Streckenabschnitte mit vielen Fahrgästen betroffen waren (2014: 4.360 h/d; 2013: 3.600 h/d). In 2014 wurden mehrere Einschränkungen beseitigt und Streckenabschnitte ertüchtigt. Beispiele hierfür sind: Oranienburg – Fürstenberg (Havel),

## Ursachen der Geschwindigkeitseinbrüche



# Untersuchung aller Stationen

Für die Benutzung von Stationen zahlen die Eisenbahnverkehrsunternehmen Nutzungsentgelte an die Eigentümer. Diese Kosten werden ihnen von den Ländern erstattet. Die Höhe der Entgelte variiert je nach Grad der Ausstattung und Größe der Station und definiert sich über die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste sowie der haltenden Züge. Grund genug für den VBB, die Qualität aller Stationen im VBB-Gebiet genauer zu betrachten und nach den einheitlichen Kriterien Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität zu bewerten. Aus den Untersuchungsergebnissen wird der Handlungsbedarf abgeleitet.

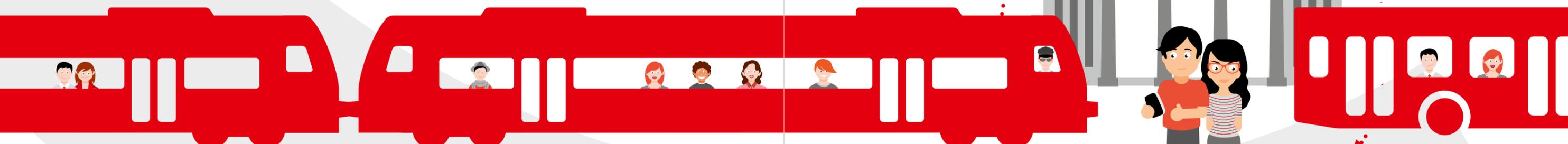
Die Anforderungen sind

- für Barrierefreiheit: eine Bahnsteighöhe von mindestens 55 cm, stufenfreie Zugänge, taktiles Leitsystem und eine behindertengerechte Ausstattung;
- für die Fahrgastinformation: ein Wegeleitsystem, eine dynamische optische und akustische Information im Regel- und im Störfall sowie die Uhrzeitanzeige und
- für die Aufenthaltsqualität: ausreichende Beleuchtung, Sitzgelegenheiten und Wetterschutz sowie Sauberkeit und Schadensfreiheit.

Die 335 in 2012 bis 2014 untersuchten Regionalverkehrsstationen in Berlin und Brandenburg sind jetzt untereinander vergleichbar. Entwicklungen können künftig dargestellt werden.

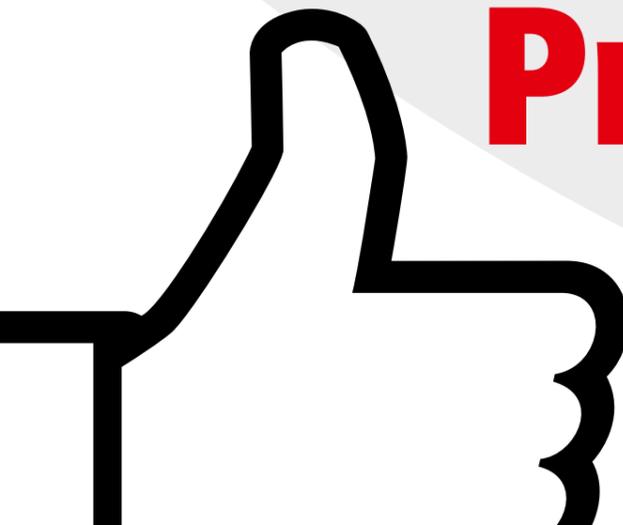
Im Ergebnis erfüllen 97 der 335 Stationen die VBB-Anforderungen – das sind 29 Prozent. Am besten schnitten die Stationen Berlin Südkreuz, Frankfurt (Oder), Lübben, Potsdam Hbf und Prenzlau mit einem Gesamterfüllungsgrad von 100 Prozent ab. Es folgen die Stationen Angermünde, Berlin Alexanderplatz, Berlin Potsdamer Platz, Brandenburg Hbf, Dannenwalde (Gransee) und Erkner mit einem Gesamterfüllungsgrad von 98 Prozent. Diese elf Stationen wurden entweder neu gebaut oder umfassend modernisiert und werden von mehr als der Hälfte aller Fahrgäste im Regionalverkehr (55 Prozent) genutzt.

In das Gesamtergebnis sind auch die Bewertungen der in 2014 untersuchten 120 Stationen eingegangen: 36 Stationen haben keinen oder nur einen geringen Handlungsbedarf. Bei 27 Stationen besteht dringender und bei 47 erkennbarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation oder der Aufenthaltsqualität.



# Prenzlau

# Potsdam Hbf



# Frankfurt (Oder) Berlin Südkreuz

# Lübben



## Ergebnis Stationsanalyse

### Barrierefreiheit

191 (57%)  
 👤👤👤 59%



### Stationen

### Fahrgastinformation

115 (34%)  
 👤👤👤 77%



### Aufenthaltsqualität

175 (52%)  
 👤👤👤 68%



Anzahl (Anteil) der Stationen, die die Anforderungen erfüllen, kein bzw. geringer Handlungsbedarf;  
 👤👤👤 Anteil betroffener Fahrgäste in Prozent  
 Basis: 335 untersuchte Stationen im Regionalverkehr in den Jahren 2012 – 2014  
 (inklusive Berlin-Schöneweide – derzeit nicht bedient, exklusive reine S-Bahn-Stationen)




**Betreiber | Linien**

**S-Bahn Berlin GmbH (S-Bahn Berlin) |**  
S1, S2, S25, S3, S41, S42, S45, S46, S47, S5, S7, S75, S8, S85, S9

# S-Bahn Berlin GmbH

Die Kunden der S-Bahn Berlin GmbH sind mit den Leistungen des Unternehmens wieder zufriedener. Dies bestätigen die Ergebnisse der vom VBB regelmäßig durchgeführten Befragungen. Im November 2014 gaben die Fahrgäste die zweitbeste Bewertung seit Beginn der Messungen 1996. Der 2014 ermittelte Fahrgastzufriedenheitswert beträgt 2,46 auf einer fünfstufigen Skala.

Mit der Veröffentlichung der Echtzeit- bzw. Prognosedaten in der elektronischen Fahrplanauskunft erreichte die S-Bahn Berlin GmbH eine bessere Qualität in der Fahrgastinformation. Zudem informiert sie bei großen Baumaßnahmen ihre Kunden umfassend vorab im Internet, mit Faltblättern sowie vor Ort mit mobilen Serviceteams,

Aushängen, Schildern und Laufschriften auf den Zugzielanzeigern. Noch in Arbeit: die Information bei plötzlich auftretenden Betriebsstörungen.

Die Sauberkeit der Fahrzeuge hat sich verbessert. Das Unternehmen setzt mobile Reinigungsteams ein und beseitigt schneller die verstärkt aufgetretenen Schäden an älteren Fahrzeugen. Dies honorierten die Fahrgäste in ihrer Bewertung.

## Bestellte Leistungen



## Ausgleichszahlungen



**Ausgleichszahlungen**  
Angaben in Tausend Euro, Stand 29.05.2015  
Die Zahlungen beinhalten die im Jahr 2014 von den Ländern geleisteten finanziellen Beiträge unter Berücksichtigung unterjähriger Änderungen sowie Verrechnungen aus Schlussabrechnungen der Vorjahre (Berichtspflichten nach der EU-Verordnung 1370/2007). Das Land Brandenburg hat an die S-Bahn Berlin GmbH Ausgleichszahlungen für das Mobilitätsticket Brandenburg in Höhe von 155 Tausend Euro gezahlt.

**Betriebsleistung**  
Basis: Ist-Leistung in Mio. Zugkilometer  
Vorläufige Werte nach VBB-Abrechnungssystematik

## Bilanz

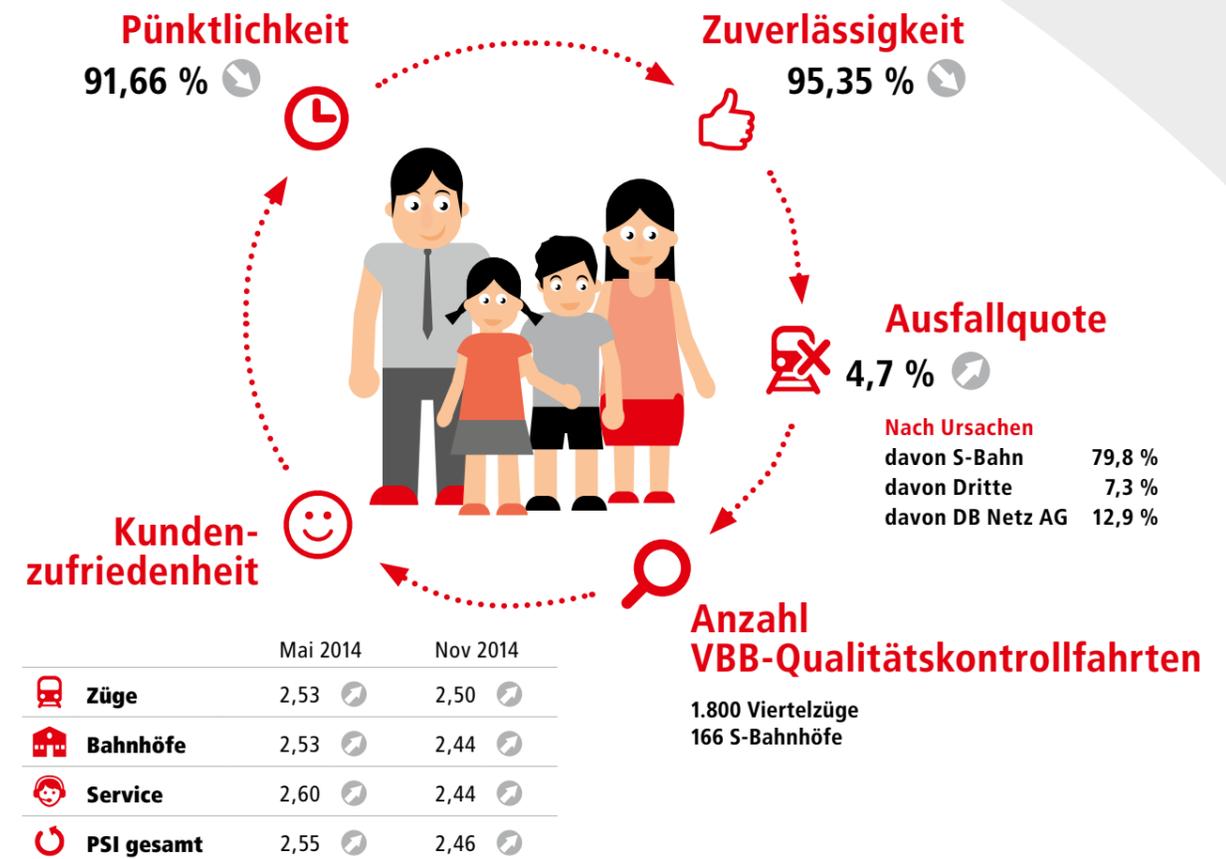
Im Jahr 2014 gelang es der S-Bahn Berlin GmbH nur im April und August, den vertraglich vorgegebenen Pünktlichkeitsgrad mit 96 Prozent zu erfüllen. Die Verfügbarkeit der Fahrzeuge blieb annähernd konstant – durchschnittlich waren 519 Viertelzüge in 2014 gegenüber 518 in 2013 verfügbar.

Personalengpässe wurden abgebaut. Trotz der Arbeitsniederlegungen im Herbst 2014 fuhr die S-Bahn an den Streik-

tagen mit rund einem Drittel ihres normalen Angebotes – und das stabil.

Der VBB analysiert regelmäßig gemeinsam mit der S-Bahn Berlin GmbH die aktuelle Qualität des Verkehrsangebotes und die Ergebnisse der jeweils durchgeführten Maßnahmen.

## Qualität



**Pünktlichkeit**  
Fahrgastwirksamer Pünktlichkeitsgrad ab 4 min Ankunftsverspätung, Angaben in Prozent

**Zuverlässigkeit, Ausfallquote**  
Basis: Sollzugfahrten

**Kundenzufriedenheit**  
Basis: Passenger Satisfaction Index (PSI) Gesamt; Angabe in fünfstufiger Bewertungsskala (1 = sehr zufrieden)

Trendpfeile: 2013:2014

BVG		Verkehrsmittel   Linienanzahl   Linienlänge (km)   Haltestellen   Leistung*			
<b>U</b>	<b>U-Bahn</b>	10	146,3	173	21,18 Mio. Nutzkm
<b>Tram</b>	<b>Straßenbahn</b>	22	295,7	808	19,28 Mio. Nutzzugkm + 1,00 Mio. Beförderungsstunden
<b>BUS</b>	<b>Bus</b>	151	1.725,0	6.454	88,60 Mio. Nutzwagenkm + 4,55 Mio. Beförderungsstunden
<b>F</b>	<b>Fähre</b>	5	14,5	12	17.500 Beförderungsstunden

\*Verkehrsleistung (Soll-Leistung): Von der BVG gemeldete Regelplanleistung 2014 inklusive bestellter Mehrleistungen im Rahmen der Wachsenden Stadt

# BVG Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R.

Das Land Berlin hat im Jahr 2014 deutlich mehr Verkehr bei der BVG bestellt als im Vorjahr. Auf insgesamt 40 Linien wurden zusätzliche Fahrten angeboten, Takte verdichtet bzw. dichte Takte in die Abendstunden ausgedehnt, einige Linien wurden verlängert. Insgesamt umfasste das so genannte Mehrleistungspaket fast zwei Millionen zusätzliche Zug- und Wagenkilometer. Mit den Angebotsverbesserungen reagierten das Land Berlin und die BVG auf die seit Jahren kontinuierlich ansteigende Nachfrage im ÖPNV. Möglich gemacht wurde dies durch die im Rahmen des Doppelhaushalts 2014/2015 vom Berliner Abgeordnetenhaus freigegebenen Mittel für die wachsende Stadt Berlin. Auf Basis des Verkehrsvertrags sowie für die zusätzlichen Verkehrsleistungen für den ÖPNV in der wachsen-

den Stadt hat die BVG im Jahr 2014 einen Anspruch auf Grundvergütung in Höhe von rund 89,7 Mio. Euro geltend gemacht. Für den Erhalt und die Pflege der Infrastruktur sowie für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit betrug der Grundvergütungsanspruch 2014 rund 194,3 Mio. Euro. Welche Summen tatsächlich gezahlt werden, hängt von der tatsächlich erbrachten Qualität und Leistung ab. Diese werden im Rahmen der Schlussrechnung vom Land Berlin geprüft. Nach Abschluss der Prüfung werden die Ergebnisse im „ÖPNV-Gesamtbericht des Landes Berlin“ auf der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt veröffentlicht.

## Ausgleichszahlung in Mio. Euro



Angaben in Mio. Euro

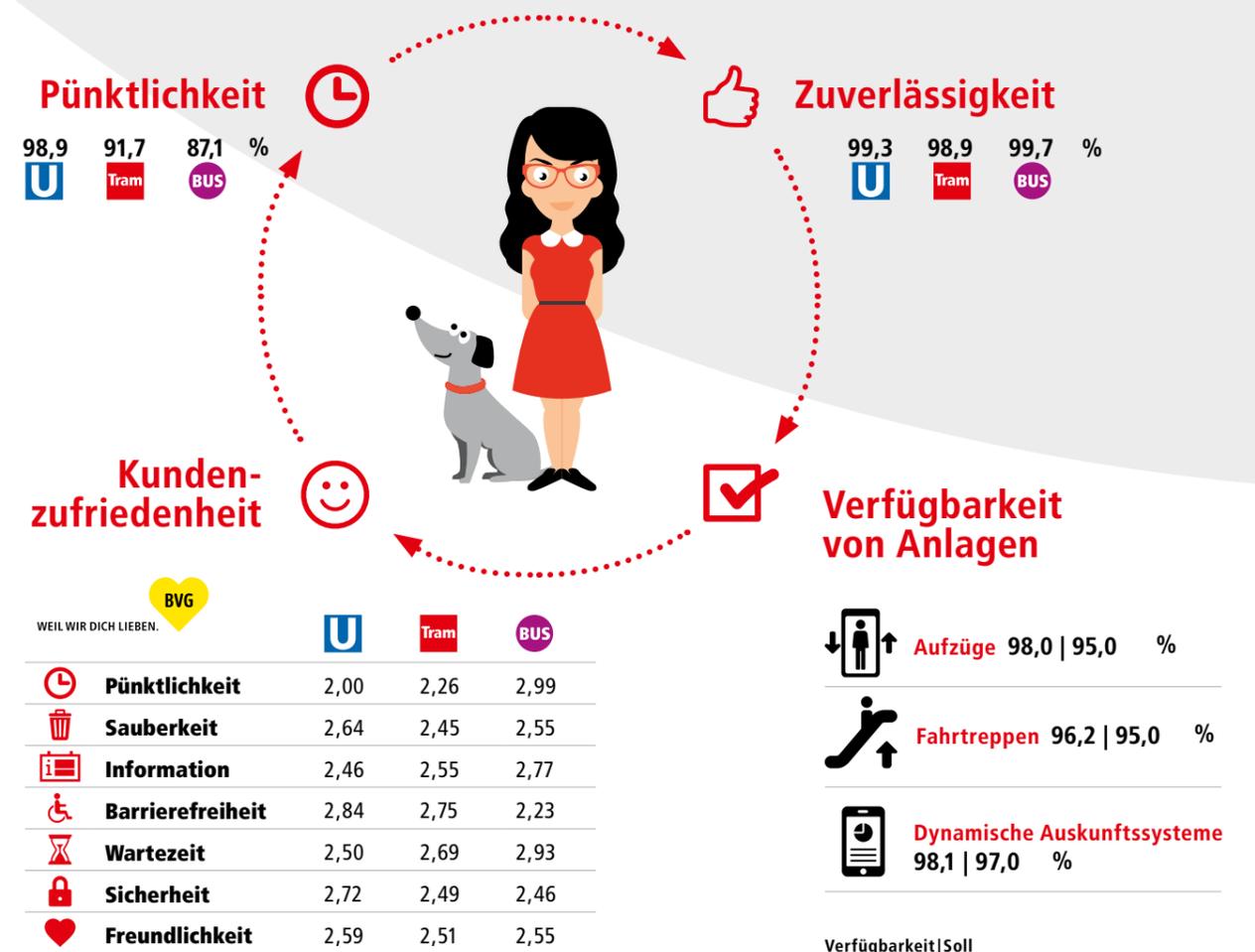
Stand: 07.07.2015  
 Im Jahr 2014 wurde der in Millionen Euro dargestellte Grundvergütungsanspruch durch das Land Berlin an die BVG gezahlt. Die tatsächlich geleisteten Zahlungen nach Berichtspflichten der EU-VO 1370/2007 werden im ÖPNV-Gesamtbericht des Landes Berlin zu einem späteren Zeitpunkt ausgewiesen.  
 Das Land Berlin zahlte in 2014 für die Anwendung vergünstigter Tarife (Schülerbeförderung nach PBefG §45a, Berechtigte für Berlin-Ticket S und Beförderung Schwerbehinderter nach SGB IX, §§145) einen Ausgleich in Höhe von 106,1 Mio. Euro (vorläufige Angabe).

## Qualität wird neu bemessen

Entsprechend der Vereinbarungen des Verkehrsvertrages haben das Land Berlin und die BVG das Qualitätsmonitoring weiterentwickelt. Seit dem 1. Januar 2014 sorgen neue Mess- und Bewertungsmethoden dafür, dass die über technische Systeme erfasste Qualität des Verkehrs die Sicht des

Fahrgastes stärker mit einbezieht. Die nach neuer Methode gewonnenen Werte sind nicht mit den Daten der Vorjahre vergleichbar.

## Qualität



**Kundenzufriedenheit**  
 Bewertungsskala: 1=sehr gut bis 5=mangelhaft  
 Die Tabelle beinhaltet nur die Faktoren, die von der BVG erhoben und auf Basis des Verkehrsvertrages an den Aufgabenträger übermittelt werden. Darüber hinaus erhebt die BVG weitere Aspekte der Kundenzufriedenheit und ermittelt daraus einen Gesamtzufriedenheitswert. Dieser wird jährlich im Geschäftsbericht des Unternehmens veröffentlicht.

# Vor Ort im Land Brandenburg

Umfassend, vielfältig, leistungsstark: Auf genau 732 Linien sind im Land Brandenburg Busse, Straßenbahnen und Fähren im Öffentlichen Personennahverkehr unterwegs. Von der Traditionsstraßenbahn in Woltersdorf über den modernen Linienbus mit WLAN im Landkreis Potsdam-Mittelmark bis hin zum europaweit ersten im Linienverkehr eingesetzten Oberleitungshybridbus in Eberswalde.

Die kommunalen Aufgabenträger bestellen in ihrem Verantwortungsbereich die Verkehrsleistung, sichern die Finanzierung des Nahverkehrsangebotes und stellen die Weichen für wirtschaftlich tragbare Verkehrslösungen der Zukunft.

Im Jahr 2014 haben die kommunalen Aufgabenträger Havelland und Potsdam-Mittelmark das bisher gemein-

sam betriebene Verkehrsunternehmen Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH geteilt. Seit dem 1. Januar 2015 gehört das Verkehrsunternehmen dem Landkreis Havelland. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark baut mit der Beelitzer Verkehrs- und Servicegesellschaft eine eigene Verkehrsgesellschaft mit den bekannten blau-grauen Bussen auf. Für die Fahrgäste ist das Angebot gleich geblieben.

Der Landkreis Spree-Neiße hat nach einer wettbewerblichen Vergabe die DB Regio Bus Ost GmbH zum 1. Januar 2015 mit dem Verkehr auf 33 Buslinien, darunter die Stadtlinien Forst, Guben und Spremberg, beauftragt. Die Übernahme der Beschäftigten von dem ehemaligen Betreiber Neißeverkehr GmbH wurde vertraglich vereinbart. Damit müssen die Fahrgäste nicht auf ihr Stammpersonal verzichten.

## Transparente Qualität

Seit fünf Jahren gibt der VBB einen gemeinsamen jährlichen Bericht der kommunalen Aufgabenträger im Land Brandenburg heraus. Darin geht es um die Verkehrsleistung und die hierfür gewährten Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 der EU-Verordnung 1370/2007. Zu den Inhalten des Berichts zählen:

- Umfang und Qualität der Verkehrsleistungen,
- die Zahlungen für das Leistungsangebot,
- gewährte Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern und für einkommensschwächere Menschen an die Verkehrsunternehmen.

Der Leitfaden für Qualität des VBB beschreibt das Qualitätsniveau des Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben diesen gemeinsam entwickelt und er wird von ihnen angewendet.

Die Fahrgäste erleben einen Verbund mit:

- einem einheitlichen VBB-Tarif, der Fahrten im Verbundgebiet mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und -unternehmen mit nur einem Fahrausweis ermöglicht,
- einem Fahrausweisvertrieb, der zeitgemäß weiterentwickelt wird,
- einer Fahrgastinformation mit einer Fahrplanauskunft in Echtzeit, Liniennetzplänen, Fahrplanbüchern, Tarifinformationsbroschüren und Infoflyern,
- weitestgehenden einheitlichen Gestaltungselementen für das Erkennen der VBB-Zugehörigkeit und
- einer zunehmenden Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen und Stationen, in Fahrzeugen und Informationen.

AUFGABENTRÄGER	LEISTUNGSERBRINGER Verkehrsunternehmen	LEISTUNG Betriebene Linien	LEISTUNG	FINANZEN	QUALITÄT	QUALITÄT	
			Betriebsleistung (Jahres-Ist-Leistung) in Tausend Nutzwagenkm	Ausgleichszahlungen Gesamtbetrag in Tausend Euro	Zuverlässigkeit Anteil zum Fahrplansoll in Prozent	Fahrzeuge Durchschnittsalter in Jahren	Anteil Barrierefreiheit in Prozent
BARNIM	Barnimer Busgesellschaft mbH	BUS 863-865, 867-869, 890-896, 898-905, 907-913, 915-923  BUS 861, 862 (Obus)	4.318	5.534 <sup>1) 2)</sup>	99,60	8,66	69,57
			751	1.022 <sup>1) 2)</sup>	100,00	3,00	100,00
DAHME-SPREEWALD	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH	BUS 263, 465-477, 500, 502, 504, 506-513, 516-519, 721-731, 733-739, 741-744	6.077	7.264 <sup>1) 2)</sup>	99,70	6,50	35,00

Basis: Meldungen der Aufgabenträger für das Kalenderjahr 2014 mit Stand 05/2015  
<sup>1)</sup> inklusive Investitionszuschüssen an das Verkehrsunternehmen  
<sup>2)</sup> inklusive Mobilitätsticket – vorläufige Ausgleichszahlungen

AUFGABENTRÄGER

**LEISTUNGSERBRINGER**

Verkehrsunternehmen

**LEISTUNG**

Betriebene Linien

**LEISTUNG**  
Betriebsleistung  
(Jahres-Ist-Leistung)  
in Tausend Nutzwagenkm

**FINANZEN**  
Ausgleichszahlungen  
Gesamtbetrag  
in Tausend Euro

**QUALITÄT**  
Zuverlässigkeit  
Anteil zum Fahrplansoll  
in Prozent

**QUALITÄT**  
Fahrzeuge  
Durchschnittsalter  
in Jahren  
Anteil Barrierefreiheit  
in Prozent

**ELBE-ELSTER**



VerkehrsManagement  
Elbe-Elster GmbH  
  
VerkehrsManagement  
Elbe-Elster GmbH Betriebsführerschaft  
Omnibusbetrieb Obst Inh. M. Herling e.K.  
  
Lehmann Reisen GmbH

**BUS** 520, 521, 522, 524, 525, 534, 536, 542, 544, 546, 550, 551, 552, 553, 558, 560, 565, 570, 571, 575, 579, 581, 584, 585, 586, 587, 592, 595, 598, 599  
  
**BUS** 577, 578  
  
**BUS** 526, 527

3.835	5.984 <sup>2)</sup>	99,96	7,30	10,20
138	93 <sup>2)</sup>	99,94	9,30	12,50
85	66 <sup>1) 2)</sup>	100,00	9,00	20,00

**HAVELLAND**



Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH

**BUS** 604, 614, 649-685, 687-689

5.323	7.157 <sup>2)</sup>	99,89	8,11	78,00
-------	---------------------	-------	------	-------

**MÄRKISCH-ODERLAND**



Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH  
  
Barnimer Busgesellschaft mbH  
  
Schöneicher-Rüdersdorfer  
Straßenbahn GmbH  
  
Strausberger Eisenbahn GmbH

**BUS** 926-929, 931-934, 936, 937, 939-951, 955-959, 966-970, Rufbus  
  
**BUS** 873-878; 880-887; 908; 916, 923  
  
**Tram** 88  
  
**Tram** 89  
  
**F** F39

3.944	5.456 <sup>1) 2)</sup>	99,99	6,00	56,06
1.304	1.721 <sup>1)</sup>	99,15	9,36	55,56
269	746 <sup>1)</sup>	99,86	32,50	48,00
177	517 <sup>1) 2)</sup>	99,90	15,80	80,00
3	4 <sup>1)</sup>	94,639	47,00	100,00

**OBERHAVEL**



Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH

**BUS** 107, 136, 800-814, 816, 821, 822, 824, 830-839, 841-843, 845-848, 850, 851, 854, 857

4.500	5.462 <sup>1) 2)</sup>	99,98	8,20	81,61
-------	------------------------	-------	------	-------



AUFGABENTRÄGER

**LEISTUNGSERBRINGER**

Verkehrsunternehmen

**LEISTUNG**

Betriebene Linien

**LEISTUNG**

Betriebsleistung  
(Jahres-Ist-Leistung)  
in Tausend Nutzwagenkm

**FINANZEN**

Ausgleichszahlungen  
Gesamtbetrag  
in Tausend Euro

**QUALITÄT**

Zuverlässigkeit  
Anteil zum Fahrplansoll  
in Prozent

**QUALITÄT**

Fahrzeuge  
Durchschnittsalter  
in Jahren  
Anteil Barrierefreiheit  
in Prozent

**OBERSPREEWALD-LAUSITZ**



Verkehrsgesellschaft  
Oberstpreewald-Lausitz mbH

Taxi/Fahrschule/Busverkehr Gerd Schmidt  
(für Stadtverkehr Lauchhammer)

Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH  
(für Stadt Senftenberg)

Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH  
(für Stadt Lübbenau)

**BUS** 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 614, 615, 618, 619, 621, 622, 623, 624, 625, 627, 651, 653, 654, 655 und 657

**BUS** 690, 691, 692, 693

**BUS** 631, 634 und 635

**BUS** 660

2.139	2.882 <sup>1) 2)</sup>	99,90	10,50	22,11
208	333 <sup>1) 2)</sup>	100,00	2,60	100,00
93	87 <sup>1) 2)</sup>	99,81	9,90	100,00
41	55 <sup>1) 2)</sup>	100,00	10,70	100,00

**ODER-SPREE**



Busverkehr Oder-Spree GmbH

Woltersdorfer Straßenbahn GmbH

Schöneicher-Rüdersdorfer  
Straßenbahn GmbH

**BUS** A400, 400-407, 411-414, 418, 420, 424, 428-436, 440-445, 447, 448, 451-454

**Tram** 87

**Tram** 88

4.361	5.871 <sup>2)</sup>	99,90	6,30	49,50
250	671 <sup>2)</sup>	99,20	54,00	0,00
263	742 <sup>2)</sup>	99,80	32,50	48,00

**OSTPRIGNITZ-RUPPIN**



Ostprignitz- Ruppiner Personen-  
nahverkehrsgesellschaft mbH

**BUS** 701-707, 711-715, 717, 719, 740-746, 748, 752, 754, 756, 757, 759, 762, 766, 770, 771, 777, 779, 782, 783, 785, 787, 788, 791, 792, 794

4.269	3.891 <sup>1) 2)</sup>	99,90	7,10	43,40
-------	------------------------	-------	------	-------



**POTSDAM-MITTELMARK**



Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH

Verkehrsgesellschaft Belzig mbH

Omnibusbetrieb Gustav Wetzel

Omnibusverkehr Armin Glaser

Omnibusunternehmen  
Hans-Hermann Lange

Fritz Behrendt OHG

Sabinchen Touristik GmbH

Stadt Havelsee

A. Reich GmbH

**BUS** 601, 602, 607, 608, 610-614, 619-637, 642-647, 660, N12, N13, N31, N43, X1

**BUS** 551-553, 555-558, 560-565, 569-571, 580-590, 593

**BUS** 541-543, 545

**BUS** 591, 592, Naturparklinie, Burgenlinie 572

**BUS** 559, 593, 596, 562, 588

**BUS** 548, 550, 554, 566-568, 645

**BUS** 546

**F** Pritzerbe

**BUS** 549

6.673	11.153 <sup>1) 2)</sup>	99,95	7,95	81,00
2.800	3.520 <sup>1) 2)</sup>	99,99	5,20	76,50
289	470 <sup>1) 2)</sup>	97,00	13,78	0,00
193	341 <sup>1) 2)</sup>	99,00	6,80	0,00
395	702 <sup>1) 2)</sup>	98,00	7,50	20,00
510	915 <sup>1) 2)</sup>	98,50	7,90	65,00
112	177 <sup>1) 2)</sup>	98,00	13,00	50,00
11	14 <sup>1)</sup>	99,00	22,00	100,00
81	174 <sup>1)</sup>	100,00	2,50	50,00

AUFGABENTRÄGER

**LEISTUNGSERBRINGER**

Verkehrsunternehmen

**LEISTUNG**

Betriebene Linien

**LEISTUNG**  
Betriebsleistung  
(Jahres-Ist-Leistung)  
in Tausend Nutzwagenkm

**FINANZEN**  
Ausgleichszahlungen  
Gesamtbetrag  
in Tausend Euro

**QUALITÄT**  
Zuverlässigkeit  
Anteil zum Fahrplansoll  
in Prozent

**QUALITÄT**  
Fahrzeuge  
Durchschnittsalter  
in Jahren  
Anteil Barrierefreiheit  
in Prozent

**PRIGNITZ**



Verkehrsgesellschaft  
Prignitz mbH

**BUS** 901-916, 918-920, 922-947



3.695

4.535 <sup>1) 2)</sup>

99,98

7,75

6,49

**TELTOW-FLÄMING**



Herz-Reisen GmbH

**BUS** 789,790,791,795,796

Regionale Verkehrsgesellschaft  
Dahme-Spreewald mbH

**BUS** 466,467,469,470,729

Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming  
mbH

**BUS** 600, 619, 621, 700-713, 716-720, 750-761, 763-766, 768-774, 777, 792-794, 797, R775

112

272 <sup>1) 2)</sup>

98,00

6,75

25,00

214

325 <sup>1)</sup>

99,90

3,50

0,00

4.747

6.924 <sup>1) 2)</sup>

100,00

9,64

62,36

**UCKERMARK**



Uckermärkische Verkehrsgesellschaft  
mbH

**BUS** 401, 403, 411, 413, 414, 416, 419, 421, 424, 425, 427, 428, 431, 432, 435, 436, 441, 445, 447, 448, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 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

6.841

8.728 <sup>1) 2)</sup>

96,46

8,44

42,90



**SPREE-NEISSE**



Neißeverkehr GmbH

**BUS** 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

3.523

99,89

8,71

30,90

Cottbusverkehr GmbH

**BUS** 821, 822, 825-827, 829-830, 832-835, 838, 839, 841-843

1.148

99,86

8,72

97,90

Omnibuscenter LEO Reisen

**BUS** 823, 837, 844, 846-848

753

99,86

7,55

88,90

AUFGABENTRÄGER

**LEISTUNGSERBRINGER**

Verkehrsunternehmen

**LEISTUNG**

Betriebene Linien

**LEISTUNG**  
Betriebsleistung  
(Jahres-Ist-Leistung)  
in Tausend Nutzwagenkm

**FINANZEN**  
Ausgleichszahlungen  
Gesamtbetrag  
in Tausend Euro

**QUALITÄT**  
Zuverlässigkeit  
Anteil zum Fahrplansoll  
in Prozent

**QUALITÄT**  
Fahrzeuge  
Durchschnittsalter  
in Jahren  
Anteil Barrierefreiheit  
in Prozent

**BRANDENBURG AN DER HAVEL**



Verkehrsbetriebe Brandenburg  
an der Havel GmbH

522, 523, 524, 525, 526, 528, 529, 530, 540, N1, N2, N4

1, 2, 6, 12

Neuendorf

1.253

3.173 <sup>1) 2)</sup>

99,50

8,46

100,00

661

3.282 <sup>1) 2)</sup>

99,50

27,76

100,00

1

38

100,00

98,00

100,00

**COTTBUS**



Cottbusverkehr GmbH

10-20, 24, 28, S7-S9, 3N-5N

1 – 5

1.542

8.715 <sup>1) 2)</sup>

99,91

8,72

100,00

978

8.715 <sup>1) 2)</sup>

99,92

28,00

100,00

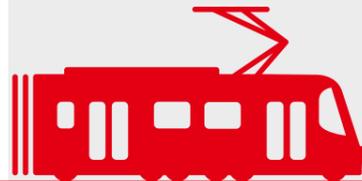
**FRANKFURT (ODER)**



Stadtverkehrsgesellschaft mbH  
Frankfurt (Oder)

980-988, N1, N2

1 – 5



1.413

2.472 <sup>1) 2)</sup>

99,41

10,65

100,00

985

4.167 <sup>1) 2)</sup>

99,53

24,35

33,33

**LANDESHAUPTSTADT POTSDAM**



ViP Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH

X5, X15, 603, 605, 606, 609, 612, 638, 639, 690-699, N14,  
N15, N17, R694

91 – 96, 98, 99

F1

4.986

23.445 <sup>1) 2)</sup>

80,55

6,90

100,00

2.449

23.445 <sup>1) 2)</sup>

88,17

16,50

81,00

8

23.445 <sup>1) 2)</sup>

86,31

31,00

100,00



**LAND BRANDENBURG**



Bietergemeinschaft Verkehrsgesellschaft  
Teltow-Fläming mbH/Havelbus  
Verkehrsgesellschaft mbH

618

283

434 <sup>1) 2)</sup>

99,92

4,75

100,00

# Danke

Kurz und bündig, das ist unser Anspruch an eine Berichterstattung. Wenn nicht alle Projekte erwähnt wurden, liegt das fern jeglicher Bewertung.

Alle Aktivitäten und Partner tragen dazu bei, dass der Öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene und der Straße rollt und die Qualität stimmt.

Wir bedanken uns herzlich bei allen vor, auf und hinter der „Bühne VBB“ für die gute und konstruktive Zusammenarbeit.



ClimatePartner<sup>®</sup>  
klimaneutral

Druck | ID 11180-1508-1001

## Impressum

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH  
Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin

T 030 254140  
F 030 25414112  
info@VBB.de  
VBB.de

VBB-Infocenter  
T 030 25414141

Verantwortlich  
Geschäftsführerin Susanne Henckel

Projekt und Text  
Brigitta Köttel, Gabriela Felder

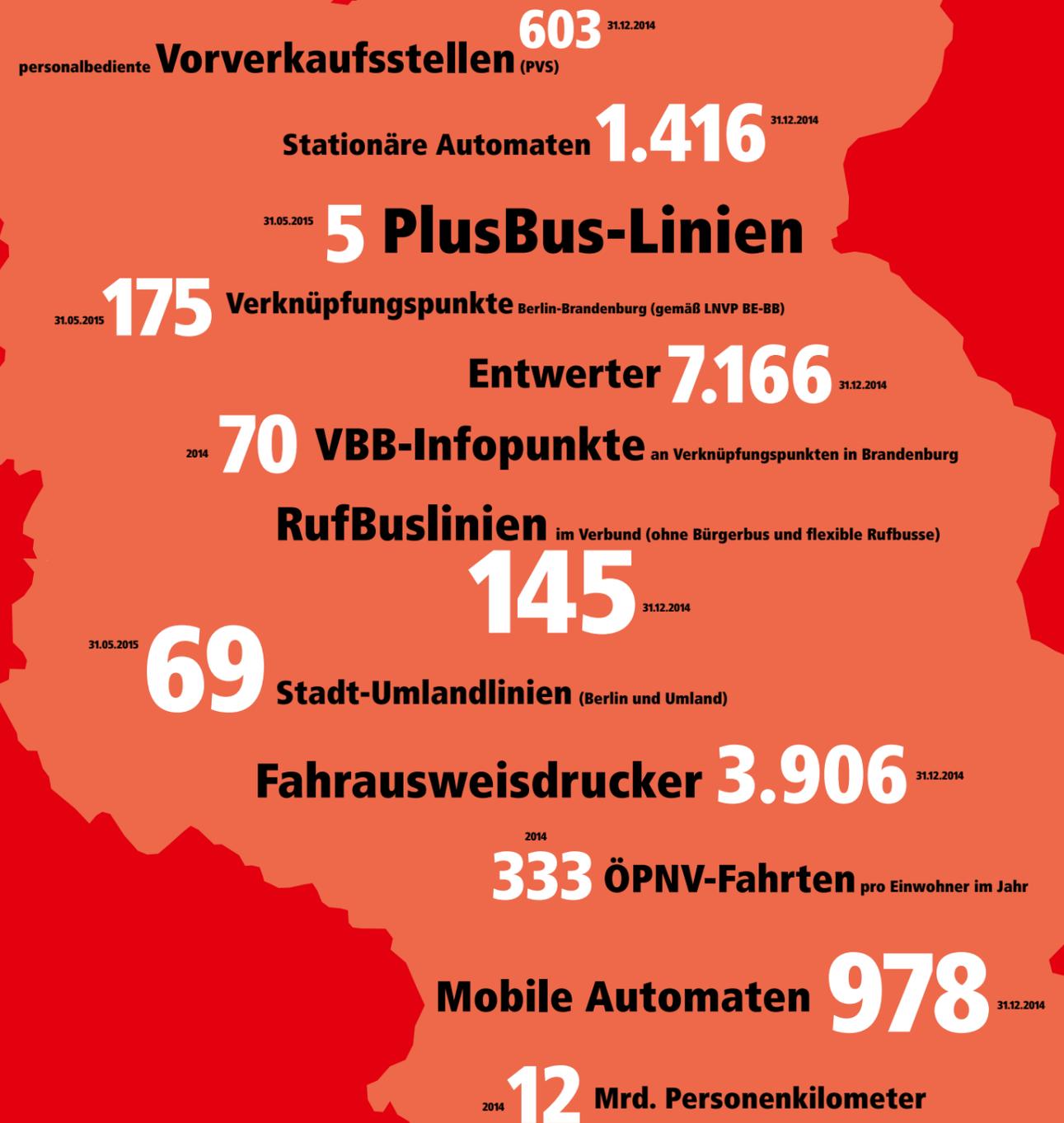
Journalistische Bearbeitung  
Petra van Laak

Art Direction/Gestaltung  
FLASKAMP AG Kommunikation  
Christian Grünert, Brigitte Hinzmann

Fotonachweis  
S. 4: VBB

Druck  
vierC print+mediafabrik GmbH & Co. KG

Stand: 10. Juli 2015





**VBB.DE**