

VBB-Richtlinien Fahrgastinformation

Handbuch 07|2024



**Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg**

vbb.de

Vorbemerkungen

Gemeinsames Interesse der Verbundverkehrsunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg und des VBB ist die Stärkung der Marktposition des ÖPNV. Hierzu gehört neben einem kundengerechten Angebot die Möglichkeit, sich über die Angebote der einzelnen Verbundverkehrsunternehmen im VBB-Gebiet zeitgerecht und zuverlässig zu informieren. Dabei erwarten die Kunden eine abgestimmte und möglichst einheitliche Information in den unterschiedlichen Medien und Systemen. Für eine integrierte Information im Verbundgebiet sind vom VBB und den Verbundverkehrsunternehmen die nötigen Voraussetzungen zu schaffen bzw. bestehende Medien und Systeme weiterzuentwickeln.

Aus diesem Grund sind im Rahmen des bestehenden Vertragswerkes des VBB (Kooperationsvertrag) die Aufgaben von VBB und Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen der Fahrgastinformation besonders erwähnt.

Aus den Ansprüchen der Kunden, den Interessen von VBB und Verbundverkehrsunternehmen und den Festlegungen des bestehenden Vertragswerkes sind nun Konkretisierungen für die praktische Alltagsarbeit von VBB und Unternehmen zu entwickeln.

Die vorliegenden im Rahmen des Facharbeitskreises „Fahrgastinformation und Kommunikation“ behandelten und mit den Verbundverkehrsunternehmen abgestimmten Unterlagen enthalten die erforderlichen Konventionen, Festlegungen und Empfehlungen. Dabei war auf eine Ausgewogenheit zwischen notwendigen Regelungen und sinnvoller Flexibilität ebenso zu achten, wie auf die Möglichkeit einer bedarfsorientierten Aktualisierung. Aus diesem Grund werden Detailfestlegungen soweit sinnvoll und möglich als Anlage dargestellt.

Sämtliche für den öffentlichen Personentransport geltende und weitere zu berücksichtigende Gesetze und Vorschriften bleiben bei der Anwendung dieses Handbuchs unangetastet.

Handbuch Fahrgastinformation

Inhalt

1. Basiselemente

1.1.	Schriften	03|2021
1.2.	Produktsignets	03|2021
1.3.	Liniensignets	03|2021
1.3.1.	Farben Liniensignets	12|2023
1.4.	Piktogramme	03|2021
1.4.1.	Farbgebung von Piktogrammen und Hinweisschildern	03|2021
1.4.2.	Transit für Piktogramme und Hinweisschildern	03|2021
1.4.3.	Anordnung von Piktogrammen und Hinweisschildern	03|2021

2. Allgemeine Festlegungen

2.1.	Datenmanagement	04|2017
2.1.1.	Datenaustausch	04|2017
2.1.2.	Systemkonzept	04|2017
2.1.3.	Datenpflege	04|2017
2.1.3.1.	Grunddaten (Haltestellen, Koordination)	04|2017
2.1.3.2.	Fahrplandaten (Soll-Fahrpläne)	04|2017
2.1.3.3.	Echtzeit-Fahrplandaten (Ist-Fahrpläne)	04|2017
2.1.3.4.	Störungsdaten (HAFAS-Informations-Manager – HIM)	04|2017
2.1.4.	Ausführungsbestimmungen	04|2017
2.2.	Konventionen	07|2017
2.2.1.	Benennungen/Schreibweisen	04|2017
2.2.2.	VBB-Konventionen zur Haltestellenbezeichnung	03|2021
2.2.2.1.	Abkürzungshinweise	04|2017
2.2.3.	Sortierreihenfolge	04|2020
2.2.4.	VBB-Liniennummernkonzept	04|2020
2.2.5.	Status während der Fahrt	04|2020
2.2.5.1.	VBB-Fahrtzielkonzept	04|2020
2.2.6.	Auslastungsinformation.....	05|2024
2.3.	Informationen in anderen Sprachen	03|2021

3. Fahrgastinformation zur Reiseplanung

3.1.	Schwerpunkt Verkehrsangebote	03|2021
3.1.1.	Fahrplanpublikationen	03|2021
3.1.2.	Angebotsfolder	04|2017
3.1.2.1.	Verknüpfungsinformationen	04|2017
3.1.2.2.	ÖPNV-Netzinformationen.....	04|2017
3.1.2.3.	Touristische Linieninformationen	04|2017
3.2.	Perlschnüre	11|2017
3.3.	Kartografie	03|2021
3.3.1.	Schematische Darstellungen	03|2021
3.3.2.	Topografische Darstellungen	06|2017

4. Fahrgastinformation während der Reise

4.1. Statische Fahrgastinformation	
4.1.1. Statische Fahrgastinformation an Haltestellen und Bahnhöfen	02|2022
4.1.1.1. Gestaltungsraster Fahrplanaushänge	04|2020
4.1.2. Statische Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen	03|2021
4.1.2.1. VBB-Kennzeichnung	05|2021
4.1.2.2. Verkehrs- und Tarifinformationen	03|2021
4.1.2.3. Allgemeine Benutzerhinweise für Mehrzweckbereiche außen und im Fahrzeug	05|2024
4.1.2.3.1. Kennzeichnung Mehrzweckbereiche der Kategorie 1 und 4.1 mit Bodenmarkierung „Fahrrad“	05|2024
4.1.2.3.2. Kennzeichnung Mehrzweckbereiche Kategorie 3 mit Bodenmarkierung „Gepäck“	05|2024
4.1.2.3.3. Kennzeichnung der 1. Klasse	05|2024
4.1.2.4. Kennzeichnung unterschiedlicher Einstiegshöhen	03|2021
4.2. Dynamische Fahrgastinformation	04|2020
4.2.2. Dynamische Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen	04|2020
4.2.2.1. Dynamische Fahrtzielanzeigen	04|2020
4.2.2.2. Dynamische Fahrgastinformationen auf Flachbildschirmen	05|2024
4.2.2.3. Platzierung von dynamischen Fahrgastinformationen	04|2020

4.3. Akustische Fahrgastinformation	04|2020
4.3.1. Ansagen	04|2020
4.3.2. Botschaften	04|2020
4.4. VBB-Vertriebsstellen	12|2023
4.4.1. Kennzeichnung von Fahrausweisautomaten und Entwertern	03|2021
4.5. Regelfahrplanabweichung	03|2021
4.5.1. Regelfahrplanabweichungskommunikation	03|2021
4.5.1.1. Anforderungen an das Rahmenlayout	03|2021
4.5.1.2. Grafische Darstellungen	03|2021
4.5.1.3. Gestaltung von Fahrplantabellen	03|2021
4.5.1.4. Plakate/Aushänge	03|2021
4.5.1.5. Broschüren	03|2021
4.5.1.6. Fahrplanaushänge	03|2021
4.5.1.7. Masten	03|2021
4.5.1.8. Wegeleitung	03|2021
4.5.2. Ersatzverkehr	03|2021
4.5.2.1. Begriffsbezeichnung	03|2021
4.5.2.2. Linienbezeichnung	03|2021
4.5.2.3. Kennzeichnung der Masten	03|2021
4.5.2.4. Kennzeichnung der Fahrzeuge	03|2021
4.6. Sicherheitskommunikation im ÖPNV	03|2021

Corporate-Design-Manual

1 Die Gestaltungselemente	06|2024
1.0 Die Markengleichung	06|2024
1.1 Die Farben	06|2024
1.2 Die Bildwelt	06|2024
1.3 Typographie	06|2024
1.4 Die Bildmarke	06|2024
2 Das Gestaltungsprinzip	06|2024
2.0 Das Layoutraster	06|2024
2.1 Informationsmedien	06|2024
3 Das Kampagnenlayout	06|2024
3.0 Die Kampagnengleichung	06|2024
3.1 Die Bildwelt	06|2024
3.2 Das Layoutprinzip	06|2024
3.3 Das Kampagnendesign	06|2024

Anlagen

1.2.	Platzierung Produktsignets	04|2017
2.1.3.2.	Meldung von Änderung der Grunddaten	04|2017
2.2.1.1.	Glossar Benennungen	04|2017
2.2.1.3.	Rufbus bzw. andere Bedienformen	04|2017
2.2.1.4.	PlusBus	07|2024
2.2.2.1.1.	Abkürzungsverzeichnis (Orte)	04|2021
2.2.2.1.2.	Abkürzungsverzeichnis (Stadtteile Berlin) ...	04|2017
2.2.5.1	Glossar Fahrtzielkonzept.....	04|2020
2.3.	Vokabelliste deutsch-englisch	03|2021
	Vokabelliste polnisch-deutsch	03|2021
4.1.1.	Fahrgastunterstand	02|2022
4.4.	Druckvorlagen für Vertriebsstellen-Ausstattung	12|2023

Basiselemente

Kapitel 1

1.1. Schriften

Regelschrift für die Fahrgastinformation ist die Schrift „Transit“. Diese Schriftfamilie wurde von der Firma Meta Design in Kooperation mit namhaften deutschen Verkehrsbetrieben entwickelt und ist speziell auf die Bedürfnisse des ÖPNV abgestimmt. Sie ist gut lesbar bei vergleichsweise wenig Platzbedarf.

Die Transit enthält:

Zeichensätze für Texte

- ▶ *1.1. Zeichensätze für Texte*

Produktsignets

- ▶ *1.2. Produktsignets*

Liniensignets

- ▶ *1.3. Liniensignets*

Piktogramme

- ▶ *1.4. Piktogramme*

Die Transit ist erhältlich als Office-Font, ideal für alle, die mit den weit verbreiteten Microsoft-Office-Programmen arbeiten, also Word, Excel und Power-Point. Der Office-Font enthält keine Produktsignets und Piktogramme.

Für alle, die mit den neuen Versionen von Adobe CS und QuarkXPress arbeiten sind die OpenTypeFonts besser geeignet. Die fünf Schriftschnitte enthalten jeweils alle Produk- und Liniensignets. Für die Piktogramme steht ein weiterer Zeichensatz zur Verfügung. Die einzelnen Zeichen können dabei über den Unicode oder die Glyphentabelle eingegeben werden.

Zu beziehen ist die Transit über FontShop:
www.fontshop.de

Bei Fragen zu den Zeichensätzen wenden Sie sich bitte an die Hotline des FontShop.

Die Intratransit, ein Zeichensatz für zusätzliche Piktogramme, ist erhältlich beim VBB.

Nähere Informationen zur Transit beim VBB.

1.1.1. Zeichensätze für Texte

Die Transit besteht aus fünf Schriftschnitten. Die Transit-Normal ist die Grundschrift für alle Informationen. Die Schnitte -Italic, -Bold, -BoldItalic und Black sind für Auszeichnungen vorgesehen. Ihr Einsatz wird im Rahmen der Erläuterungen zu den einzelnen Medien definiert.

Transit-Normal

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (. , " & ? + ◀ ▶)

Transit-Italic

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (. , " & ? + ◀ ▶)

Transit-Bold

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (. , " & ? + ◀ ▶)

Transit-BoldItalic

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (. , " & ? + ◀ ▶)


Transit-Black

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (. , " & ? + ◀ ▶)

1.2. Produktsignets

Die unterschiedlichen Transportmittel innerhalb des VBB werden als Produkte bezeichnet. Durch eindeutige Trennkriterien werden die einzelnen Produkte klar voneinander unterschieden.


Für jedes Produkt gibt es ein Produktsignet. Bei der Nennung bzw. Aufzählung mehrerer Produkte hilft eine klare Produkthierarchie, gesuchte Informationen immer an der gleichen Stelle zu finden. Folgende Reihenfolge gilt für Informationen bzw. Medien im VBB:


 **Bahn-Regionalverkehr:** betreiberunabhängiger Oberbegriff für den Bahnregionalverkehr


 **S-Bahn**

 **U-Bahn**


 **Tram**


 **Expresstram:** Unterrubrik von Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „einzelne Haltestellen auslöst“.


 **Ausflugstram:** Unterrubrik von Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „saisonalen, vorrangig touristischen Zwecken dient“.


 **Nachttram:** Unterrubrik von Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „nachts eine andere Strecke fährt als tagsüber“.


 **Bus**

 **Expressbus:** Unterrubrik von Bus, offizielle Benennung des Verkehrs, der „einzelne Haltestellen auslöst“.


 **PlusBus:** Unterrubrik von Bus, welcher höhere Qualitätsstandards im regionalen Busverkehr erfüllt durch regelmäßigen Taktverkehr, zeitnahen Bahn-Bus-Übergang sowie Wochenendbedienung.


 **Citybus:** Unterrubrik von Bus, offizielle Benennung des Verkehrs, der gekennzeichnet ist durch „kleinteilige Erschließung“. Der Citybus bedient Mittelzentren.

 **Quartierbus:** Unterrubrik von Bus, offizielle Benennung des Verkehrs, der gekennzeichnet ist durch „kleinteilige Erschließung“. Der Quartierbus bedient Teile einer Großstadt.

 **Rufbus:** Unterrubrik von Bus, offizielle Benennung des Verkehrs, bei dem „eine Kundenaktion zur Nutzung des Angebots nötig ist“. Ehemals Bestellverkehr.

► *Anlage 2.2.1.3. Rufbus*

 **Ausflugsbus:** Unterrubrik von Bus, offizielle Benennung des Verkehrs, der „saisonalen, vorrangig touristischen Zwecken dient“.

 **Nachtbus:** Unterrubrik von Bus, offizielle Benennung des Verkehrs, der „nachts eine andere Strecke fährt als tagsüber“.

 **Fähre**

In der Fahrgastinformation sollten die Produktsignets stets auf weißem bzw. hellgrauem Hintergrund stehen. In Sonderfällen sowie beim werblichen Einsatz kann von dieser Regel Abstand genommen werden.

Die Produktsignets sind Bestandteile der Zeichensätze Transit bzw. Intratransit

► *1.1. Schriften*



0c 100m 100y 0k
226r 0g 26b
HKS 13
RAL3020 Verkehrsrot



100c 0m 85y 5k
0r 141g 79b
HKS 57
RAL 6024 Verkehrsgrün



100c 50m 0y 5k
0r 102g 173b
HKS 44
RAL 5017 Verkehrsblau



0c 100m 100y 0k
226r 0g 26b
HKS 13
RAL3020 Verkehrsrot



40c 100m 0y 0k
165r 2g 125b
HKS 29
RAL4006 Verkehrspurpur



80c 20m 0y 0k
0r 155g 213b
HKS 40
RAL5012 Lichtblau

c m y k: Vierfarbprozeß
r g b: Bildschirmfarben
HKS: Farbsystem für Druckfarben
RAL: Farbsystem für Lacke

1.3. Liniensignets

Die Linien der Produkte **Bahn-Regionalverkehr**, **S-Bahn** und **U-Bahn** haben eigene Liniensignets mit den dazu definierten Farben.

- ▶ 1.3.1. Farben Liniensignets

RE1

S1

U1

Ausnahme:

Bei der Kennzeichnung in Fahrplänen wird das Produktsignet den Liniennummern vorangestellt. Die Nummer wird in der Transit-Bold bzw. Transit-Black gesetzt.

Bahn RE1

S S1

U U1

Bei **Straßenbahnen**, **Bussen** und **Fähren** wird das Produktsignet als visuelles Signal den Liniennummern vorangestellt. Wenn möglich in der farbigen Version.

- ▶ 1.2. Produktsignets

Die Nummer wird in Drucksachen in der Transit-Bold – bei Beschilderungen in dem entsprechenden Schriftschnitt der Transit – in schwarz gesetzt.

- ▶ 1.1.1. Zeichensätze für Texte

Tram 88

Tram X98

BUS 100

BUS X11

F F1

Ausnahme:

Bei der Kennzeichnung in Liniennetzen und Liniennplänen wird die Nummer negativ auf einen Hintergrund in der entsprechenden Produktfarbe, oder sofern vorhanden in der entsprechenden Linienfarbe gesetzt.

88



























































X98

100

X11

F1

Konkretisierung Anwendung Liniensignets

	Kennzeichnung in Fahrplänen	Kennzeichnung an Bahnhöfen/Haltestellen und Fahrzeugen	Kennzeichnung der Endbahnhöfe/Endhaltestellen in Liniennetzen und -plänen	Kennzeichnung in Werbematerialien
Bahn-Regionalverkehr	 RE 1	 RE 1	 RE 1	
S-Bahn	 S 1	 S 1	 S 1	
U-Bahn	 U 1	 U 1	 U 1	
Tram	 20	 20	 20	
Expresstram	 X98	 X98	 X98	 X
Ausflugstram	 A92	 A92	 A92	 A
Nachttram	 N18	 N18	 N18	 N
Bus	 100	 100	 100	
Expressbus	 X9	 X9	 X9	 X
PlusBus	 580	 580	 580	 PlusBus
Citybus	 C123	 C123	 C123	 C
Quartierbus	 Q123	 Q123	 Q123	 Q
Rufbus	 R830	 R830	 R830	 R
Ausflugsbus	 A123	 A123	 A123	 A
Nachtbus	 N19	 N19	 N19	 N
Fähre	 F 1	 F 1	 F 1	

1.3.1. Farben Liniensignets

Gültig ab 10. Dezember 2023

Bahn-Regionalverkehr

RE1	Verkehrsröt	RAL 3020	0c 100m 100y 0k	226r 0g 26b
RE2	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RE3	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RE4	Purpurrot	RAL 3004	40c 95m 60y 10k	153r 39g 70b
RE5	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RE6	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RE7	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
RE8	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
RE8		HKS 37	85c 100m 0y 0k	80r 22g 137b
RE10	Verkehrsgrau B	RAL 7043	0c 0m 0y 80k	94r 94g 93b
RE11	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RE13	Minttürkis	RAL 6033	100c 0m 55y 0k	0r 150g 134b
RE14			30c 50m 75y 10k	169r 137g 86b
RE15	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RE18	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RE66	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
S1	Verkehrsröt	RAL 6024	100c 0m 85y 5k	0r 141g 79b
S2	Himmelblau	RAL 5015	100c 30m 0y 10k	0r 124g 176b
S4			90c 10m 80y 10k	0r 141g 79b
S8		HKS 34	70c 100m 0y 0k	116r 46g 123b
RB10	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
RB12	Verkehrspurpur	RAL 4006	40c 100m 0y 0k	165r 2g 125b
RB14	Verkehrspurpur	RAL 4006	40c 100m 0y 0k	165r 2g 125b
RB20	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
RB21		HKS 37	85c 100m 0y 0k	80r 22g 137b
RB22	Lichtblau	RAL 5012	80c 20m 0y 0k	0r 155g 213b
RB23	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RB24	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB25	Himmelblau	RAL 5015	90c 35m 0y 0k	0r 130g 196b
RB26	Minttürkis	RAL 6033	100c 0m 55y 0k	0r 150g 134b
RB27	Verkehrsröt	RAL 3020	0c 100m 100y 0k	226r 0g 26 b
RB31	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
RB32	Blaugrau	RAL 7031	40c 0m 0y 60k	105r 124g 138b
RB33	Verkehrspurpur	RAL 4006	40c 100m 0y 0k	165r 2g 125b
RB34	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RB35	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b

RB36	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b
RB37	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b
RB43	Lichtblau	RAL 5012	80c 20m 0y 0k	0r 155g 213b
RB45	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RB46	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB49	Verkehrspurpur	RAL 4006	40c 100m 0y 0k	165r 2g 125b
RB51			0c 95m 5y 0k	199r 115g 173b
RB51	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB54	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
RB55	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RB60	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
RB61	Purpurrot	RAL 3004	40c 95m 60y 10k	153r 39g 70b
RB62	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB63	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RB65	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RB66	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
RB73	Minttürkis	RAL 6033	100c 0m 55y 0k	0r 150g 134b
RB74	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RB91	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RB92	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b
RB93	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b

FEX	Perlubinrot	RAL 3032	0c 100m 30y 55k	121r 18g 47b
------------	-------------	----------	-----------------	--------------

S-Bahn

S1	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
S2	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
S25	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
S26	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
S3	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
S41	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b
S42	Orangebraun	RAL8023	20c 70m 100y 0k	203r 100g 24b
S45	Braunbeige	RAL 1011	10c 35m 70y 15k	205r 156g 83b
S46	Braunbeige	RAL 1011	10c 35m 70y 15k	205r 156g 83b
S47	Braunbeige	RAL 1011	10c 35m 70y 15k	205r 156g 83b
S5	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
S7	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
S75	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
S8	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
S85	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
S9	Purpurrot	RAL 3004	40c 95m 60y 10k	153r 39g 70b

U-Bahn

U1	Gelbgrün (BVG)		70c 0m 100y 10k	125r 173g 76b
U2	Blutorange	RAL 2002	0c 85m 100y 0k	218r 66g 30b
U3	Türkisgrün	RAL 6016	100c 30m 80y 0k	22r 104g 61b
U4	Verkehrsgelb (BVG)		0c 5m 100y 0k	240r 215g 34b
U5	Rehbraun	RAL 8007	55c 80m 90y 10k	126r 83g 48b
U6	Blaulila (BVG)		55c 65m 0y 5k	140r 109g 171b
U7	Lichtblau	RAL 5012	80c 20m 0y 0k	82r 141g 186b
U8	Enzianblau	RAL 5010	100c 60m 0y 20k	34r 79g 134b
U9	Pastellorange	RAL 2003	0c 55m 100y 0k	243r 121g 29b

1.4. Piktogramme

Piktogramme sind international eingeführte und allgemeinverständliche Symbole. Sie werden verwendet, um Informationen sprachunabhängig oder möglichst schnell zu vermitteln und haben in der Fahrgastinformation folgende Funktionen:

- Kennzeichnung
- Orientierung
- Handhabung
- Verhaltensregelung

Der Fahrgast soll den Öffentlichen Nahverkehr im Verbundraum aus einem Guss erleben. Das bedeutet für die Verkehrsunternehmen, die gleiche Form- und Bildsprache (Zeichen, Symbole und Piktogramme, Hinweisschilder etc.) zu verwenden sowie einheitliche Gestaltungsvorgaben umzusetzen.

In diesem Rahmen soll den Verkehrsunternehmen aber auch Raum für Individualität gegeben werden. Des Weiteren haben unterschiedliche Fahrzeuge unterschiedliche Funktionsbereiche und damit unterschiedliche Anforderungen, welche es zu berücksichtigen gilt.

Eine aktuelle Übersicht an Piktogrammen und Hinweisschildern erhalten Sie über FGI.konzeption@vbb.de

1.4.1. Farbgebung von Piktogrammen und Hinweisschildern

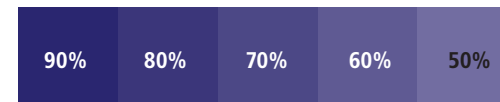
Farben haben eine grundlegende Bedeutung für die visuelle Darstellung verschiedener Informationsgruppen im Verbundgebiet. Sie helfen so bei der schnellen Orientierung, unterstützen die Wiedererkennung und bieten gleichzeitig variable Möglichkeiten der Gestaltung. Folgende primäre und sekundäre Farbgebung ist im VBB vorgegeben.

1.4.1.1 Primärfarben

Primärfarben sind elementarer Bestandteil und dürfen nicht verändert oder ergänzt werden. Für die Herstellung eines ausreichenden Kontrastes es ist zulässig, dass bei Piktogrammen die Primärfarben invertiert werden.


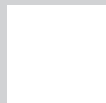
1.4.1.2 Sekundärfarben

Für Gestaltungsvarianten sind – in Absprache mit dem VBB – auch Sekundärfarben zulässig. Dafür kann eine prozentuale Änderung des Farbwertes der Primärfarben vorgenommen werden. Für die Herstellung eines ausreichenden Hintergrund-Kontrastes es ist zulässig, dass bei Piktogrammen die Sekundärfarben invertiert werden.





Primärfarben


Allgemein

	Farbe	Farbwerte
	Schwarz	CMYK 0c 0m 0y 100k RGB 0r 0g 0b HEX #000000 RAL 9017 Verkehrsschwarz
	Weiß	CMYK 0c 0m 0y 0k RGB 255r 255g 255b HEX #ffffff RAL 9016 Verkehrsweiß


Farben für Rettungszeichen

	Farbe	Farbwerte
Hinweise zum Brandschutz		
	Rot/Weiß	CMYK 0c 100m 100y 0k RGB 226r 0g 26b HEX #e2001a RAL 3020 Verkehrsrot
Hinweise zum Notausgang/Fluchtweg		
	Grün/Weiß	CMYK 100c 0m 85y 5k RGB 0r 141g 79b HEX #008d4f RAL 6024 Verkehrsgrün

Farben für Barrierefreiheit und die Zuordnung von Fahrgastbereichen

	Farbe	Farbwerte
	Blau/Weiß	CMYK 100c 100m 0y 38k RGB 15r 28g 97b HEX #0f1c61 RAL 5022 Nachtblau

Farben für weitere Benutzer- und Serviceeinrichtungen

	Farbe	Farbwerte
	Gelb/Schwarz	CMYK 0c 15m 100y 0k RGB 255r 213g 2b HEX #ffd502 RAL 1023 Verkehrsgelb

1.4.2. Transit für Piktogramme und Hinweisschilder

Für die Piktogramme und weitere Hinweisschilder in der Verkehrsmitteln wird im Verbundgebiet die Schrift Transit verwendet. Das Schriftdesign garantiert gute Lesbarkeit.

► *1.1. Schriften*

Neben den Buchstaben verfügt die Transit über eine große Auswahl an Symbolen und Piktogrammen, die nicht nur im VBB-Verbundgebiet, sondern auch in anderen Verkehrsverbänden Verwendung finden. Somit müssen sich Fahrgäste nicht ständig neu orientieren.

Neue Piktogramme und Hinweisschilder können bei Bedarf eigenständig entwickelt werden. Diese sind mit dem VBB abzustimmen. Der VBB gibt hierfür folgende Gestaltungsrichtlinien vor.

Form	Die Grundform ist quadratisch. Größere Formate berechnen sich aus dem vielfachen einer Kantenlänge der Grundform zuzüglich von 1/12 der Kantenlänge der Grundform. Bsp.: Bei der Grundform 66 mm x 66 mm errechnet sich ein Querformat mit doppelter Breite aus $2 \times 66 \text{ mm} + 5,5 \text{ mm} = 137,5 \text{ mm}$ Sonderformate sind in Absprache mit dem VBB möglich.
Strichstärke Rand	Piktogramme erhalten einen Rand. Pro Fahrzeug hängt dieser von der Größe der Grundform der Piktogramme ab. Er beträgt 1/24 der Kantenlänge der Grundform: inkl. Rand 66 x 66 mm – Rand: 2,75 mm inkl. Rand 72 x 72 mm – Rand: 3,00 mm inkl. Rand 100 x 100 mm – Rand: 4,16 mm Der Rand aller aus der Grundform abgeleiteten Formate ist genauso breit wie bei der Grundform.
Symbol	Transit Pict Ist das gewünschte Piktogramm nicht vorhanden, kann in Absprache mit dem VBB auch eine andere Schrift verwendet werden oder eine separate Zeichnung erstellt werden.
Position Symbol	Piktogramme werden mittig platziert mit einem Abstand von 1/12 der Kantenlänge der Binnenfläche (Grundform ohne Rand) zur Randlinie.
Strichstärke Symbol	Strichstärke und Abstand zwischen den Linien betragen mind. 1/24 einer Kantenlänge der Binnenfläche (Grundform ohne Rand).
Ecken, Kanten	nach Möglichkeit ohne Abrundungen
Ausrichtung abgebildeter Gegenstände	Fahrräder und andere Darstellungen zeigen im Regelfall nach rechts. Ausnahmen bestehen bei der Wegelenkung, bei der die Piktogramme entsprechend der Laufrichtung abgebildet werden.
Verbote	werden mittels Balken von links oben nach rechts unten dargestellt (Farbe: Verkehrsrot, s.o.)
Sprache	Hauptinformation erfolgt in Deutsch Sekundärsprache (Englisch) und regionale Sprachen werden in der gleichen Schriftgröße gesetzt. ► <i>2.3. Informationen in anderen Sprachen</i>
Texte	Linksbündig Im Regelfall ohne Satzzeichen
Schrift	Deutsch: Transit Bold Englisch/regionale Sprachen: Transit Bold Italic
Schriftgröße	gemäß den Richtlinien zur Barrierefreiheit
Farben	► <i>1.4.1. Farbgebung von Piktogrammen</i>

1.4.3. Anordnung von Piktogrammen und Hinweisschildern

Maßgebliches Ziel ist eine einfache, präzise und konsistente Informationsvermittlung für die Fahrgäste in und an den Fahrzeugen.

Grundsätze

- Der Einsatz von Piktogrammen und Hinweisschildern erfolgt mit Bedacht nur dort, wo es angebracht ist im Sinne einer zu vermeidenden Informationsüberlastung.
- Piktogramme und Hinweisschilder werden gleichmäßig und in homogener Systematik platziert.
- Piktogramme und Hinweisschilder werden so angebracht, dass sie für den Anwendungszweck auffallen, lesbar und auffindbar sind.
 - Eine Anbringung auf Glastrennwänden und Glasflächen der Türen ist aufgrund erwünschter Sichtachsen möglichst zu vermeiden.
 - Eine Anbringung auf Sitz- bzw. Klappsitzunterseiten ist nicht gestattet.
- Unterschiedliche Informationen (Bsp. Hinweise zum Brandschutz und Hinweis zur Toilette) sind nicht direkt nebeneinander oder untereinander anzubringen.
- Eine feste Definition zu Anzahl, Größe und Abstand der Piktogramme und Hinweisschildern zueinander wird nicht vorgegeben, aber innerhalb eines Fahrzeuges ist eine festgelegte Ausgestaltung durchgehend umzusetzen.
- Das Verkehrsunternehmen stimmt den Einsatz und die Anordnung der Piktogramme und Hinweisschilder innerhalb eines Fahrzeuges gesamthaft mit dem VBB ab.

Anordnungsbeispiele

Horizontal



Beispiel 1



Beispiel 2

Vertikal

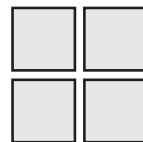


Beispiel 1

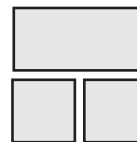


Beispiel 2

Gruppe/Verbund



Beispiel 1



Beispiel 2

Allgemeine Festlegungen

Kapitel 2

2.1. Datenmanagement

2.1.1. Datenaustausch

Um sich über die Angebote der einzelnen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet zeitgerecht und zuverlässig zu informieren, erwarten die Kunden eine abgestimmte und möglichst einheitliche Fahrgastinformation in den unterschiedlichen Medien und Systemen. Dies geht auch aus dem Aufgabenrahmen des bestehenden Vertragswerkes des VBB (Kooperationsvertrag) hervor, der die Aufgaben von VBB und Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen der Fahrgastinformation besonders erwähnt. So sind für eine integrierte Information im Verbundgebiet vom VBB und den Verkehrsunternehmen die nötigen Voraussetzungen zu schaffen bzw. bestehende Medien und Systeme weiterzuentwickeln. Ein wichtiger Baustein hierbei ist das Datenmanagement.

Grundlage für die Erzeugung bzw. Versorgung aller Fahrgastinformationsmedien sowie die Nutzung von Fahrplandaten für eine Reihe von weiteren Anwendungen ist ein ständig aktueller und konsistenter Fahrplandatenbestand. Die technischen Voraussetzungen für alle diese Nutzungen schafft der VBB-Fahrplandatenpool „VBB-Datenpool“. Er verfügt über alle Fahrplandaten sämtlicher Verkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und wird kontinuierlich aktualisiert. Alle Änderungen im Angebot der Verkehrsunternehmen – seien es Veränderungen bei Haltestellen, Fahrten oder Linienführungen – sind entsprechend der in diesem Kapitel enthaltenen Vereinbarung zu übernehmen und für die Informationsmedien zur Verfügung zu stellen. Im VBB-Datenpool werden die Daten aus den verschiedenen Planungssystemen kontinuierlich über spezielle Schnittstellen übernommen. Hierfür ist der Fahrplandatenaustausch zwischen dem VBB und den Verkehrsunternehmen im Grundsatz sowie hinsichtlich der praktischen Abläufe geregelt.

Aus dem VBB-Datenpool erfolgt kontinuierlich bzw. periodisch der Datenaustausch für eine elektronische Fahrplaninformation, als auch für Fahrplanpublikationsprodukte. Dabei wurde darauf geachtet, nur wenige einheitliche Schnittstellen bzw. Datenformate einzusetzen, um die verschiedenen Produkte zu erzeugen. Das vereinfacht sowohl die Kommunikation, als auch vor allem die dezentrale Arbeit. Auch werden die einzelnen Programmsysteme möglichst vielseitig eingesetzt.

Über die verbundweite Fahrgastinformation in den eigenen Medien und Systemen hinaus, liegt es im Interesse von VBB und Verkehrsunternehmen, ihren Kunden auch Informationen sonstiger Verkehrsunternehmen/-verbänden bereitzustellen sowie Kunden anderer Bedingebiete mithilfe der Medien und Systeme Dritter, Informationen über das Angebot im VBB-Bereich heraus bereitzustellen. Zu diesem Zweck regeln der VBB und die Verkehrsunternehmen den Datenaustausch mit anderen Verkehrsunternehmen, -verbänden und Dritten.

Folgendes gilt:

1. Zum Zweck der Fahrplan- und Fahrtrouteninformation stellen die Verkehrsunternehmen dem VBB die unten genannten Daten zur Verfügung:
 - Grunddaten (Haltestellen- und Fahrzeuginformationen, etc.) mit erforderlichen Attributen
 - Fahrplandaten (Soll-Fahrplan) mit erforderlichen Attributen
 - Echtzeitdaten (Ist-Fahrplan)
 - Störungsdaten (kurz- und mittelfristige Störungsinformationen)Der VBB stellt die Fahrplandaten in einem verbundweiten VBB-Datenpool zusammen und pflegt diese kontinuierlich.
2. Der Datenaustausch erfolgt unentgeltlich. Anfallende Betriebskosten für den Datenaustausch trägt der jeweilige Datenlieferant.
3. Die Daten werden vom VBB zur Fahrplan- und Fahrtrouteninformation von Kunden und zur Verkehrsplanung eingesetzt. Hiermit ist keine Gewinnerzielung verbunden.
4. Allen Verkehrsunternehmen, die ihre Daten für den VBB-Datenpool zur Verfügung gestellt haben, kann kontinuierlich der vollständige Datenbestand des Verbundes für die Fahrgastinformation ihrer Kunden bereitgestellt werden.

5. Die Weitergabe von Daten an Dritte bzw. die Gestattung der Nutzung der Daten durch Dritte außerhalb des Verbundes bzw. der Verkehrsunternehmen ist zulässig.
6. Der Datenaustausch erfolgt über Standardschnittstellen. Die Verkehrsunternehmen sichern die Übermittlung vollständiger und aktueller Daten zu. Die Übermittlung aktualisierter Daten durch die Verkehrsunternehmen erfolgt jeweils im Zusammenhang mit Fahrplanänderungen.
7. Die auszutauschenden Fahrplandaten enthalten immer alle Fahrten einer Linie. Dazu zählen insbesondere alle Haltestellen und die einzelnen Fahrten mit Fahrzeiten (Ort, Uhrzeiten, Tag). Gleiches gilt für Serviceattribute und weitergehende fahrgastrelevante Informationen wie z. B. Tarifinformationen.
8. Die Verbundpartner erklären sich bereit Reklamationen, Beschwerden und Hinweise von Fahrgästen, die im Zusammenhang mit der Auskunftserteilung stehen, entgegenzunehmen und an den jeweils verantwortlichen Partner weiterzuleiten und über alle ihnen aus der Zusammenarbeit zur Kenntnis gelangten Angelegenheiten, insbesondere Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, Stillschweigen zu bewahren. Bekannt gewordene Mängel oder Fehler werden vertraulich behandelt.
9. Die gesetzlichen Datenschutzbestimmungen werden eingehalten.

2.1.2. Systemkonzept

Die Verkehrsunternehmen liefern über die mit dem VBB vereinbarten Schnittstellen ihrer Planungssysteme Daten über das Verkehrsangebot an den VBB-Datenpool. Dort werden diese Daten aufbereitet und für die Fahrgastinformation gesammelt.

Fahrgastinformationen werden regelmäßig oder ständig aktualisiert, was unterschiedliche Ansprüche an die Versorgung des VBB-Datenpools mit Daten durch den Datenlieferanten stellt. Die gelieferten Daten werden bei der Aufbereitung unverändert

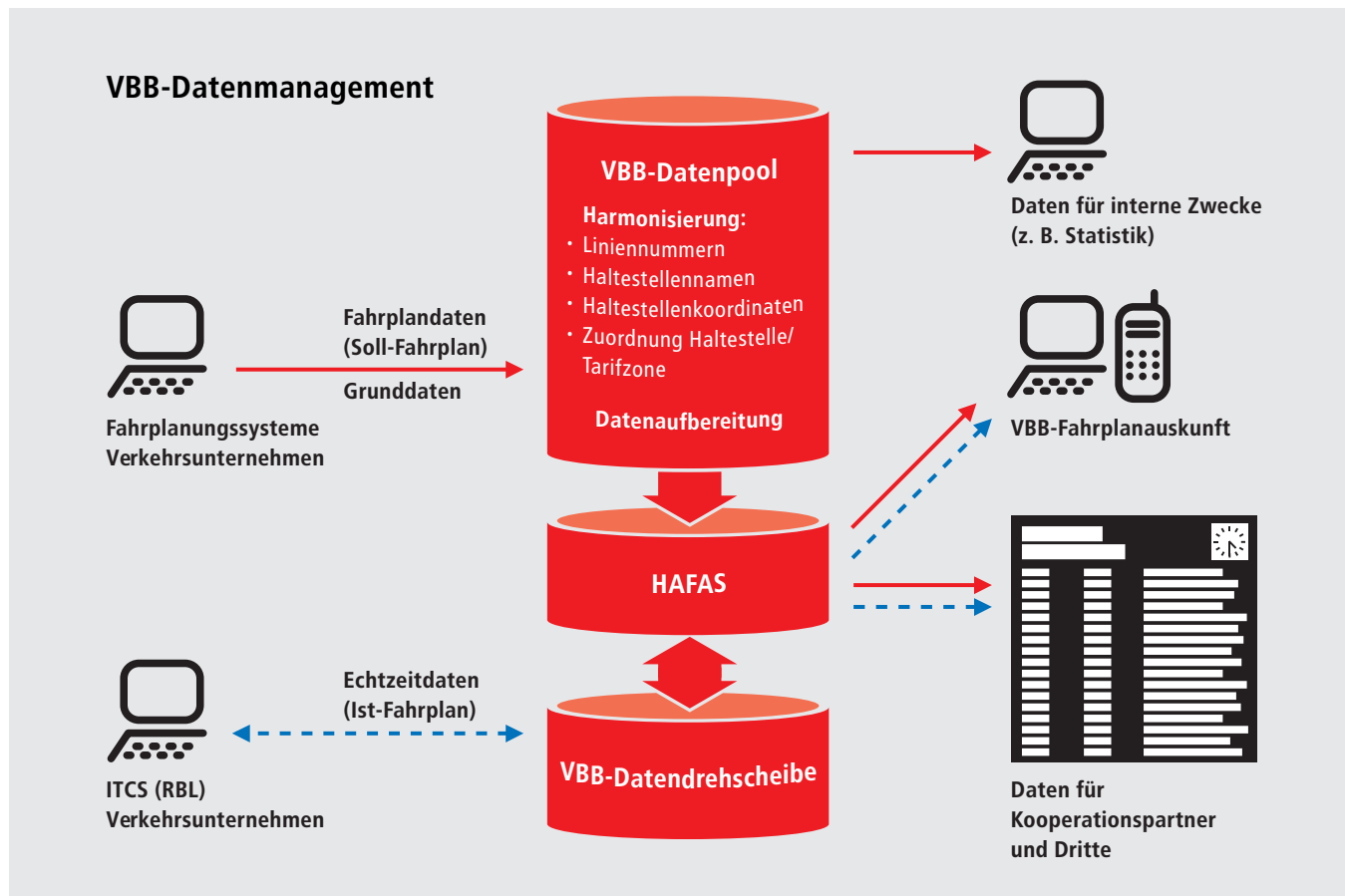
gelassen bzw. können nicht korrigiert werden und müssen daher in den Planungssystemen der Datenlieferanten berichtigt und neu geliefert werden.

Ebenfalls von Bedeutung ist die Aktualität der Schnittstelle vom jeweiligen Planungssystem der Datenlieferanten. Daten, die nicht bzw. nicht abgestimmt über die Schnittstelle geliefert werden (z. B. fahrtbezogene Fußnoten), können dann in der Datenbank nicht verarbeitet werden.

Die in den Systemen der Datenlieferanten vorliegenden Daten können in verschiedenen Datenformaten zur Verfügung gestellt werden, die dann mit unterschiedlicher Software zur Erzeugung von Fahrgastinformationsprodukten benutzt wird. Diese sind unter anderem:

- ISA
- VDV 454 AUS
- VDV 453 DFI
- VDV 453 ANS
- GTFS
- API (ReST)
- HAFAS (HAFAS-Rohdaten)

Weitere Exportmöglichkeiten sind mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.



Schematische Darstellung der Schnittstellen

2.1.3. Datenpflege

2.1.3.1. Grunddaten (Haltestellen, Koordination)

Struktur und Bedeutung der Grunddaten

Die Grunddaten sind Voraussetzung für den erfolgreichen Import von Daten. Grunddaten, die nicht im VBB-Datenpool enthalten sind, werden beim Import der Fahrplandaten nicht berücksichtigt und verursachen Fehler. Für die korrekte Funktion von Auskunftssystemen ist folgende Struktur der Haltestellen im VBB-Gebiet zu berücksichtigen.

1. VBB-Master = Master-Haltestelle, deren Name und Nummer vom VBB nach bestimmten Konventionen eindeutig vom VBB-Datenmanagement festgelegt wird (→ *VBB Konventionen zur Haltestellenbezeichnung*). Der VBB-Master repräsentiert einen gesamten Haltestellenbereich und umfasst i. d. R. mehrere Masten und/oder Bahnsteige, an denen auch unterschiedliche VU/Unternehmensbereiche halten. Dem VBB-Master werden Lieferanten, Geokoordinaten (lat/lon), Umsteigezeiten und Fußwege, Gemeinde- und Tarifgebietszuordnungen, VU-Mast-Nr., DHID und RBL-/ITCS-Nr. zugeordnet.

2. VU-Mast = einzelner VU-Mast, an dem Fahrten eines VUs halten, dessen Name und Nummer vom VU festgelegt wird und im VU-Planungssystem gepflegt wird. Der Mastname soll den Konventionen der Namengebung des VBB entsprechen (→ *VBB Konventionen zur Haltestellenbezeichnung*). Mit dem VU-Mast werden Mast-Nr., DHID, RBL-/ITCS-Nummern und Geokoordinaten im Koordinatensystem Gauss-Krüger 4 oder Latitude/Longitude (WGS84) geliefert.

3. ITCS/RBL-Nr. = Referenz zum VU-Mast eines VU, deren Nummer vom VU festgelegt wird und im ITCS(RBL)-System des VUs gepflegt wird. Neue Planungssysteme und ITCS(RBL)-Systeme der Verkehrsunternehmen sollen von vorneherein die deutschlandweiten Haltestellen-ID (DHID) verwenden.

4. Deutschlandweite Haltestellen ID (DHID) = eine globale Identifikationsnummer gemäß VDV-Schrift 432 (<https://www.vdv.de/>), welche die VU-Masten deutschlandweit eindeutig beschreibt. Die DHID wird in einer deutschlandweiten zentralen Stelle (zHV) erzeugt und vom VBB-Datenmanagement an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Die DHID wird als eigenständige Mast-Nr. oder als Attribut am Mast geführt und muss vom VU vorab beim VBB-Datenmanagement angefordert werden. Diese wird dann vom VU mit den Fahrplandaten geliefert. Wenn alle relevanten Systeme die DHID unterstützen, sind keine Umschlüsselungen mehr

nötig. Des Weiteren vereinfacht es die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen, z. B. bei Abfahrtstafeln. Die DHID soll für das eTicket Deutschland und in den Produkt- und Systemmodulen (Planung-/RBL -Tools, Fahrkartenautomaten, etc.) berücksichtigt werden.

5. Deutschlandweite Linien-, Teillinien und Fahrt IDs (DLID, DTID und DFID) = eine globale Identifikationsnummer, welche Linien-, Teillinien und Fahrten deutschlandweit eindeutig beschreibt. Die DLID, DTID und DFID wird vom VU mit den Fahrplandaten geliefert.

Im Rahmen der Strategie DELFI-2020 werden neben der deutschlandweiten Haltestellen ID (DHID) perspektivisch auch deutschlandweite Linien-, Teillinien- und Fahrt IDs (DLID, DTID, DFID) eingeführt. Dabei werden – wie bei der DHID – die einzelnen IDs (je Linie, Teillinie und Fahrt) von einem externen Beauftragten vorgegeben und dem Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Sobald die Spezifikationen der DLID, DTID, DFID, die sich an denen der DHID orientieren wird, eingeführt wird, hat das Verkehrsunternehmen diese bei sich zu übernehmen und in seine Fahrplandaten zu integrieren.

Lieferung von Grunddaten

Bedingt durch gewachsene Strukturen und teilweise durch Limitierungen der lokalen Systeme ist die lokale Verwendung der deutschlandweiten Haltestellen-ID (DHID) noch nicht immer möglich, so dass VU-Masten in der Regel keine eindeutige verbundweite Nummerierung, sondern eine oder mehrere lokale Nummerierungen besitzen. Teilweise werden sogar innerhalb eines Verkehrsunternehmens unterschiedliche Nummern im Planungssystem und dem ITCS (RBL) verwendet. Die lokal verwendeten Haltestellennummern müssen im Datenexport an das VBB-Datenmanagement enthalten sein. Zur Identifizierung des VU-Mastes in der VBB-Datenbank ist die VU-Mast-Nr. der Verkehrsunternehmen bzw. die DHID einem VBB-Master dauerhaft untergeordnet.

Der lokal im Planungssystem des Verkehrsunternehmens verwendete Name für die VU-Masten wird nicht für die Identifizierung in der Datenbank verwendet. Die VU-Mast-Nr. bzw. DHID ist somit der einzige Schlüssel, mit dem die VU-Masten eindeutig erkannt und in den Gesamtdatenbestand des VBB integriert werden kann. Ihre Verwendung unterliegt daher einigen Grundregeln:

- Eine einmal verwendete/vergebene VU-Mastnummer bzw. DHID darf nie mehr für einen anderen VU-Masten verwendet werden.
- Neue VU-Masten müssen vor der ersten Datenlieferung beim VBB-Datenmanagement angemeldet werden. Das VBB-Datenmanagement fordert eine DHID an der deutschlandweiten zentralen Stelle (zHV) an und leitet diese an das Verkehrsunternehmen zur weiteren Verwendung weiter.
- Daten von VU-Masten, die von mehreren VU bedient werden, sind mit allen betroffenen VU abzustimmen. Zur Identifizierung wird die DHID verwendet.
- Der Eigentümer des VU-Mastes legt den Haltestellennamen in Abstimmung mit dem VBB fest; dieser muss den Konventionen der Haltestellenbezeichnung des VBB entsprechen soll (► *VBB Konventionen zur Haltestellenbezeichnung*).
- Neue, umbenannte und nicht mehr angefahrne VU-Masten werden sieben Tage vorher, spätestens im Zuge der Datenlieferung dem VBB-Datenmanagement mitgeteilt. Die hierfür notwendigen Informationen sind nachfolgend beschrieben.
- Die in der Datenlieferung nicht referenzierte (unbenutzte) VU-Masten werden vom VBB-Datenmanagement gelöscht, damit diese nicht in die Auskunft gelangen.
- VU-Masten, die nur aus betrieblichen/statistischen Gründen in den Fahrplandaten vorhanden sind und nicht in die Auskunft gelangen sollen, müssen vor der Fahrplandatenlieferung vom Verkehrsunternehmen benannt werden, damit diese gesperrt werden können.
- Es müssen Fußwege oder Verknüpfungen zu anderen VBB-Mastern gemeldet werden, die eine durchgehende bzw. korrekte Routenauskunft gewährleisten. Hierzu zählen unter anderem extra ausgewiesenen Nachtbushaltestellen, Haltestellen, die vom ursprünglichen Standort abweichen (z. B. Ersatzverkehr im SPNV – der Halt des Ersatzverkehrs ist nicht am Bahnhof und/oder der Name der Haltestelle ist abweichend) oder Haltestellen, die Anschlüsse bzw. Umsteigemöglichkeiten darstellen.
- Die erste Lieferung von Koordinaten mit den Fahrplandaten ist mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.

Möglichkeiten der Änderungen der Grunddaten:

1. Neue Haltestelle
2. Umbenennen des Haltestellennamens
3. Änderung des Standortes der Haltestelle
4. Veränderungen an der Tarifzuordnung oder der Umsteigezeit
5. Veränderungen sonstiger Grunddaten

Für die Punkte 1 bis 4 ist die Exceltabelle „VBB_Haltestellenänderungen_Vorlage“ zu verwenden (► *Anlage 2.1.3.2. Meldung von Änderungen der Grunddaten*). Informationen zum Punkt 5 werden per Mail an das VBB-Datenmanagement gemeldet. Gesonderte Regelungen werden vorab mit dem VBB abgestimmt.

1. Neue Haltestelle

Das VU meldet Bedarf an einer neuen Haltestelle, mindestens sieben Tage vor Datenlieferung, beim VBB-Datenmanagement an. Hierfür werden folgende Informationen benötigt:

- neue VU-Mast-Nr. und ITCS (RBL)-Nr. des VU (Haltestellennummer im Planungssystem vor Wiederverwendung schützen!)
- Name der neuen Haltestelle (► *VBB Konventionen zur Haltestellenbezeichnung*)
- Zeitpunkt der Neueinrichtung
- Gemeinde- und VBB-Tarifgebietszuordnung
- Lage der VU-Masten, Koordinaten lat/lon WGS84 (Dezimalgrad)
- Hinweise zu Umsteigezeiten, Verknüpfungen oder Fußwegen (auch zu nahegelegenen Haltestellen anderer Verkehrsunternehmen, oder beim Ersatzverkehr im SPNV, wenn der Ersatzverkehr nicht am Bahnhof hält oder der Haltestellenname abweichend ist)

Das VBB-Datenmanagement fordert eine DHID an und stellt diese und die VBB-Master-Nr. dem VU zur Verfügung. Mit der neuen Fahrplandatenlieferung kann die neue Haltestelle geliefert werden.

2. Umbenennen des Haltestellennamens

Das VU meldet den neuen Haltestellenamen mindestens sieben Tage vor Datenlieferung beim VBB-Datenmanagement an. Hierfür werden folgende Informationen benötigt:

- VU-Mast-Nr., DHID, ITCS (RBL)-Nr. des VU und VBB-Master-Nr.
- alter und neuer Name der Haltestelle (► *VBB Konventionen zur Haltestellenbezeichnung*)
- Zeitpunkt der Umbenennung der Haltestelle
- Mit der neuen Fahrplandatenlieferung kann die umbenannte Haltestelle geliefert werden und wird mit einem neuen Update wirksam.

3. Änderung des Standortes der Haltestelle

Das VU meldet den neuen Standort der Haltestelle mindestens sieben Tage vor Datenlieferung beim VBB-Datenmanagement an. Diese Information wird benötigt, um den VBB-Master zu korrigieren. Hierfür werden folgende Daten benötigt:

- VU-Mast-Nr., DHID, ITCS (RBL)-Nr. des VU und VBB-Master-Nr.
- Name der Haltestelle
- Zeitpunkt der Änderung
- Gemeinde- und VBB-Tarifgebietszuordnung
- neue Lage der VU-Masten mit Koordinaten aus Fahrplanungs- oder ITCS (RBL)-System unter Angabe des verwendeten Koordinatensystems

Die Lieferung der Koordinaten erfolgt dann mit Fahrplandaten und wird mit einem neuen Update wirksam.

4. Veränderungen an der Tarifzuordnung oder der Umsteigezeit

An einer Haltestelle ändern sich die Tarifzugehörigkeit oder die Umsteigezeiten oder -wege auf andere Linien bzw. VU. Das VU meldet diese Änderungen mindestens sieben Tage vor Datenlieferung beim VBB-Datenmanagement an. Hierfür werden folgende Informationen benötigt:

- VU-Mast-Nr., DHID, ITCS (RBL)-Nr. des VU und VBB-Master-Nr.
- Name der Haltestelle
- Zeitpunkt der Änderung
- Es verändert sich z. B.
 - Alte und neue Gemeinde- und VBB-Tarifgebietszuordnung
 - Umsteigezeiten von welcher Linie/ VU auf Linie/VU ggf. mit Richtungsangaben
 - Fußwege zwischen Haltestellen
- Verknüpfungen von Haltestellen

Mit einem neuen Update werden diese Änderungen wirksam.

5. Veränderung sonstiger Grunddaten

Wird ein neuer Datenlieferant, Betrieb und/oder eine Betriebsteile hinzugefügt oder gelöscht, muss das mit dem VBB-Datenmanagement mindestens vier Wochen vor Inkrafttreten abgestimmt werden. Hierfür werden folgende Informationen benötigt:

- Lieferant (Unternehmen)
- alte Bezeichnung Betrieb (bzw. Betriebsteil)
- neue Bezeichnung Betrieb (bzw. Betriebsteil)
- Zeitpunkt der Umstellung

2.1.3.2. Fahrplandaten (Soll-Fahrpläne)

Bedeutung der Fahrplandaten

Die Fahrplandaten enthalten die eigentlichen Fahrtinformationen. Durch die Zuordnung zu den Grunddaten entsteht der elektronische Fahrplan für eine Linie, der algorithmisch weiterverarbeitet werden kann. Neben den Fahrtinformationen sind in der Regel ergänzende Informationen, wie z. B. Gültigkeiten und Attribute, enthalten.

Grundregeln der Datenlieferung

- Datenlieferungen erfolgen in dem zwischen dem VBB und den Verkehrsunternehmen vereinbarten Datenformat. Bevorzugte Schnittstellenformate des VBB-Datenpool sind ISA (IVU.pool-Standard-ASCII) und HAFAS/Transform. Die aktuelle Version der Schnittstelle ist beim VBB (► *Ausführungsbestimmungen*) zu erfragen. Ausnahmen sind mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.
- Änderungen an der Fahrplanungssoftware-/Schnittstelle der Verkehrsunternehmen durch den Hersteller sind unverzüglich, mindestens jedoch vier Wochen vor der ersten regulären Datenlieferung mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen und einen Gesamtdatenabzug zum Test zu schicken.
- Bei der Umstellung auf ein neues Lieferformat sind frühzeitig, mindestens jedoch vier Wochen vor der ersten Datenlieferung Testdaten zu schicken.
- Fahrplandaten sind immer bis zum Ende einer Fahrplanperiode anzulegen (Betriebstage- und Verkehrstagekalender)!
- Fahrplandaten müssen immer mastscharf oder mit eindeutigen Attributen dem Ankunfts- und Abfahrtsmast zuordenbar sein.
- Fahrplandaten müssen dem tatsächlich angefahrenen Mast zugeordnet sein – z. B. Ersatzhaltestellen beim SPNV-Ersatzverkehr.
- Den Fahrplandaten muss eindeutig eine Liniennummer zugeordnet werden.
- Linienbezogene Hinweise sind als Linienattribute in den Daten zu pflegen, z. B. Barrierefreiheit, Fahrradmitnahme, Hyperlinks, etc.
- Fahrtbezogene Hinweise sind als Fahrtattribute in den Daten zu pflegen, z. B. Zugskizzen, Rufbusse, Fahrradmitnahme etc.
- Alle verkehrstagebezogenen Hinweise sind im Betriebstagekalender des Planungssystems zu pflegen.
- Fußnoten (Attribute):
 - Fußnoten kurz und prägnant formulieren. Die Exportschnittstellen der Planungssysteme erlauben zwar bis zu 255 Zeichen, doch ist deren komplette Abbildung nicht in allen Zielsystemen gewährleistet.
 - Bei Hinweisen auf Telefonnummern (wie Rufbus) Fußnoten immer mit Telefonnummer liefern und die Rufnummer vorne im Text erwähnen.
 - Fußnoten, die in der Fahrinfo besonders hervorgehoben werden sollen, müssen vorab benannt werden.
 - Zwingend notwendig sind Hinweise zur Barrierefreiheit zu liefern
- Ein- und Ausstiegsverbote sind nicht über einfache Fußnoten abzubilden, da sie sich nicht auf den Algorithmus der Verbindungssuche auswirken und schlechtere Ergebnisse liefern. Die Ein- und Ausstiegsverbote sind daher über die in den Schnittstellen definierten Felder zu übergeben (ISA und Hafas).
- Für Bedarfshalte gelten die gleichen Regeln wie für Ein- und Ausstiegsverbote.
- Regeldurchbindungen sind gemäß Excel-Vorlage (► *Regeldurchbindung_Vorlage.xlsx*) (► *Anlage Vorlage Regeldurchbindung*) oder Einzeldurchbindungen direkt aus dem Planungssystem zu liefern
- Die Richtungsangabe bzw. Zielbeschilderung (ISA-Format) enthalten nur einen Haltestellenamen. Zusätzliche Informationen zum Fahrtverlauf sind in einem eigenen Textattribut abzulegen. Da die Richtungsangabe bzw. Zielbeschilderung für unterschiedliche Ausgabe-medien (z. B. Smartphones, Haltestellenaus-hänge, Online-Auskunft) verwendet wird, ist die Zeichenlänge auf 50 Zeichen zu begrenzen.
- Die Zeichen „#“, „□“, „<“ und „>“ dürfen in Fußnotentexten und Kürzeln nicht verwendet werden.
- Gleisinformationen bzw. Bussteiginformationen an Haltestellenbereichen mit mehreren Masten (Bahnhöfe, Busbahnhöfe etc.) werden in der Auskunft oder an dynamischen Abfahrtsanzeigen erwartet. Diese Informationen können im ISA- oder HAFAS-Format zugestellt werden. Gleis-/Bussteiginformationen müssen eindeutig sein und dürfen maximal 8 Zeichen umfassen. Näheres ist den Schnittstellenbeschreibungen zu entnehmen (► *Ausführungsbestimmungen*).

Ergänzende Regeln

- Zur eindeutigen Information, welches ITCS (RBL) die Daten zu einer Fahrt liefert, wird eine eindeutige ITCS-Kennung eingeführt. Diese Kennung wird zwischen Verkehrsunternehmen und VBB-Datenmanagement abgestimmt.
- Zur Identifizierung einer Fahrt zum Verkehrsunternehmen, wird eine eindeutige Kennung vergeben (VU-Kennung). Diese enthält die Kennung des Unternehmens, welches die Fahrt durchführt. Die VU-Kennung wird zwischen Verkehrsunternehmen und VBB-Datenmanagement abgestimmt. Im Falle von gemeinsam von mehreren Unternehmen betriebenen Linien ergibt sich dadurch die Anforderung, dass jedes Unternehmen nur die von ihm selbst gefahrenen Fahrten an das Fahrplandatenmanagement liefert (z. B. Unternehmen A fährt zur geraden Stunde, Unternehmen B fährt zur ungeraden Stunde auf derselben Linie). Abweichungen von dieser Regel sind zwischen Datenlieferanten/Verkehrsunternehmen und dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.
- Um Verspätungsinformationen in den VBB-Fahrplanauskunftsmedien anzuzeigen, müssen Soll- und Ist-Daten miteinander abgeglichen werden können (Matching). Zur verspäteten Ist-Abfahrtszeit muss die korrespondierende Soll-Abfahrtszeit gefunden werden.
- Im VBB-Datenpool besteht die Möglichkeit, die Soll-Daten mit Zusatzinformationen zu versehen, die den Prozess des Datenabgleichs unterstützen (z. B. Übernahme der ursprünglich gelieferten Fahrtnummer). Diese Einstellungen können bei Bedarf durch das VBB-Datenmanagement vorgenommen werden.
- Wird vom ITCS (RBL) eines Verkehrsunternehmens eine zum Fahrplanungssystem abweichende Haltestellen-ID verwendet, ist ein Abgleich ohne entsprechende Referenztabellen unmöglich. Im VBB-Datenpool besteht die Möglichkeit, diese RBL-Haltestellen-ID direkt zu pflegen. Alternativ kann diese ID auch aus dem Planungssystem des Verkehrsunternehmens zugeliefert werden. Die Importschnittstellen ISA und HAFAS des VBB-Datenpools sind darauf vorbereitet. Details können bei Bedarf vom VBB-Datenmanagement angefordert werden.
- Zur sinnvollen Erkennung von Anschlussmöglichkeiten ist die eindeutige Verwendung einer RichtungsID vorzusehen. Formatvorgaben für die RichtungsID (► 2.1.3.3. *Echtzeit-Fahrplandaten (Ist-Daten)*)
- Zur Verbesserung der Prognosequalität ist eine Fortschreibung der Echtzeitdaten über die Fahrtgrenzen hinweg möglich. Dazu sind Umlaufinformationen zu liefern, sofern das Planungssystem die Bildung von Umläufen ermöglicht. Der VBB-Datenpool kann Umlaufinformationen aus Planungssystemen übernehmen (ISA- und HAFAS-Format) und im HAFAS-Format für die Auskunft zur Verfügung stellen. Beim Export aus dem Planungssystem ist dabei zu beachten, dass immer alle Linien exportiert werden (auch wenn es nur auf wenigen Linien Änderungen gab), damit es nicht zu gebrochenen Umläufen kommt. Details sind mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.

Bei umfassender Änderung der Fahrplandaten werden vorab folgende Informationen mindestens 25 Arbeitstage vor Eintreten der Änderung benötigt:

- Lieferant (Unternehmen)
- enthaltene Linien
- gültige Versionen
- Zeitpunkt der Gültigkeit der Fahrplandaten
- Informationen an den Ansprechpartner für die Fahrplandatenpflege verschicken.
- Gesonderte Regelungen werden vorab mit dem VBB-Datenmanagement abgestimmt.

2.1.3.3. Echtzeit-Fahrplandaten (Ist-Daten)

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) ist die überwiegende Zahl der Verkehrsunternehmen mit modernen Systemen zur Steuerung und zum Monitoring der durchgeführten Fahrten ausgerüstet. Die technischen Grundlagen hierfür sind mit rechnergestützten Betriebsleitsystemen („Intermodal Transport Control Systems“ ITCS (RBL)) und deren Vernetzung mit Standardschnittstellen zum unternehmensübergreifenden Datenaustausch geschaffen. Die Kommunikation zwischen den Leitsystemen (Punkt-zu-Punkt) wird über die zentrale Datendrehscheibe (VBB-DDS) gebündelt.

Damit können durchgehende Verkehrsketten auch unter der Berücksichtigung von Ist-Daten sichergestellt werden. Auch im Bereich der Störungsinformation spielen diese Faktoren eine wichtige Rolle. Erst mit der zentralen Verfügbarkeit von Störungsinformationen können diese auch überregional an die Fahrgäste kommuniziert werden.

Grundregeln und Kommunikationsparameter

Die Übergabe von Ist-Fahrplandaten an die VBB-Fahrplanauskunftssysteme und der unternehmensübergreifende Datenaustausch von Ist-Fahrplandaten für die Anschlussüberwachung und die Anzeige auf dynamischen Fahrgastinformationsmedien (z. B. Abfahrtstafeln) erfolgt nach den Richtlinien des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) über die zentrale Datendrehscheibe (VBB-DDS) des VBB.

Die aktuell unterstützten Dienste sind:

- Auskunftsdienst (VDV 454 AUS und REF-AUS)
- Anschlussinformation und –überwachung (VDV 453 ANS und REF-ANS)
- Dynamische Fahrgastinformation (VDV 453 Dienst DFI und REF-DFI)
- Visualisierungsdienst (VDV 453 Dienst VIS)

Bei Bedarf und nach Abstimmung mit dem VBB-Datenmanagement können auch die entsprechenden Dienste des Europa-Standards SIRI und NeTEx sowie SIRI-SX implementiert werden.

Die aktuellen Fassungen der VDV-Schriften 453 und 454 sind über den VDV (<https://www.vdv.de> | Technik | Projekte | Ist-Daten-Schnittstellen) zu beziehen. Zu beachten sind auch die dort erhältlichen Errata-Dokumente und Implementierungshinweise.

Wird ein ITCS (RBL)/die VBB-DDS planmäßig abgeschaltet oder kann keine Daten senden/durchleiten (z. B. wegen Wartungsarbeiten), so sind die Partner vorab über Datum und Dauer der Maßnahme zu informieren. Im Falle eines unplanmäßigen Ausfalls sind die Partner schnellstmöglich über den Ausfall zu informieren.

Ergänzende Anforderungen an den Datenaustausch mit den VBB-Systemen

Meta-Daten

Dienstübergreifend

Eindeutige übergeordnete Ortsbezüge

Als Ortsbezug ist die im Verbundgebiet eindeutige, übergeordnete Haltestellennummer zu nutzen. Für den Fall, dass im System des Verkehrsunternehmens nicht mit übergeordneten Haltestellennummern gearbeitet wird, hat eine ggf. notwendige Umschlüsselung auf Seiten des Verkehrsunternehmens zu erfolgen.

Eindeutige Linienbezüge

Für eine verbundweit eindeutige *LinienID* (je Schnittstellenpartner/Satellitensystem) sind das VDV Attribut *FahrtInfo* und die Unterattribute *ProduktID* (► *Abgestimmte Produkttypen*) sowie Betreiber zwingend erforderlich.

Die Mindestvoraussetzung für die Bildung einer eindeutigen *LinienID* ist die Liniennummer des Verkehrsunternehmens, empfohlen wird jedoch die Verwendung der dem Fahrgast bekannten Liniennummer gemäß VBB-Liniennummernkonzept (► 2.2.4. *Liniennummernkonzept*).

Die Nutzung der *FahrtInfo* Unterelemente *StartHst*, *StartHstLang*, *ZielHstLang*, *ZielHst*, *AbfahrtszeitStartHst* und *AnkunftszeitZielHst* wird als ergänzende Information empfohlen.

Das Attribut *LinienText* ist davon unabhängig. Für die Fahrgastinformation ist dieses Attribut mit der für den Fahrgast bekannten Liniennummer gemäß VBB-Liniennummernkonzept (► 2.2.4. *Liniennummernkonzept*) zu füllen.

Eindeutige Richtungsbezüge

Als *RichtungsID* können im Verbundgebiet folgende Darstellungen genutzt werden:

- 1/2
- A/B
- Hin/Rueck

Der *RichtungsText* ist davon unabhängig und enthält das dem Fahrgast anzuzeigende Ziel.

Abgestimmte Produkttypen

Zur Darstellung der richtigen Produkttypen (Bus, Tram, U-Bahn u. a.) und der richtigen Icons auf Fremdsystemen sowie der Auskünfte wird die *ProduktID* gefordert. Diese muss mit dem Produkttyp aus der Solldatenversorgung übereinstimmen. Im Folgenden sind die im Verbund abgestimmten und zu verwendenden *ProduktIDs* aufgeführt:

ProduktID	Produkttyp
Bus	Bus
Tram	Straßenbahn (Tram)
U	U-Bahn
F	Fähre
RV	Bahn-Regionalverkehr
FV	Bahn-Fernverkehr
S	S-Bahn

Fahrzeugtypen

Für die Übertragung eines Fahrzeugtyps wird die *FahrzeugTypID* gefordert. Als Werte sind folgende zu nutzen:

- Barrierefrei
- Bedingtbarrierefrei
- Nichtbarrierefrei

Dienstspezifisch

VDV 453 Dienst ANS

Der VDV 453 Dienst ANS ist die Grundlage für ein Anschlussmanagement bei den Verkehrsunternehmen und dient zum Austausch von Daten zur betriebsinternen und -übergreifenden Anschluss-sicherung.

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen:

- *ASBID* (AnschlussbereichsID)
- *ASBFahrplanlage* (Zubringernachrichten)
- *ASBFahrtLoeschen* (Fahrtausfallmeldungen)
- *AbbringerInfo* (Abbringerinformationen)

Folgende konkrete Vorgaben sind einzuhalten:

- **ASBID**
Die *ASBID* entspricht einer übergeordneten Haltestellennummer (► *eindeutige übergeordnete Ortsbezüge*).
Es soll pro Abo-Anfrage vom Satellitensystem lediglich eine *ASBID* abonniert werden. Sonst wird das Abo mit allen *ASBIDs* abgelehnt, auch wenn nur eine *ASBID* nicht verfügbar ist.
- **ANS Rückkanal**
Die Lieferung von Abbringerinformationen ist zwingend erforderlich, damit die Fahrgäste im Zubringer jederzeit über den Zustand ihres Anschlusses informiert werden können.
Die vollständige Lieferung des optionalen Attributes *AbbringerInfo* ist für den ANS Rückkanal zwingend notwendig.

VDV 453 Dienst REF-ANS

Der VDV 453 Dienst REF-ANS ist die Grundlage für ein Anschlussmanagement bei den Verkehrsunternehmen und dient zum Austausch von Daten zur betriebsinternen und -übergreifenden Anschluss-sicherung.

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen

(► *VDV 453 Dienst ANS*):

- *ASBID* (AnschlussbereichsID)
- *ASBFahrplanlage* (Zubringernachrichten)
- *ASBFahrtLoeschen* (Fahrtausfallmeldungen)
- *AbbringerInfo* (Abbringerinformationen)

Bei Verwendung des Dienstes REF-ANS sind die Fahrplandaten mit einer 24-Stunden-Vorschau oder mindestens bis Betriebstagsende zu übermitteln.

VDV 453 Dienst DFI

Der VDV 453 Dienst DFI ist die Grundlage für die Fahrgastinformation an Haltestellen und dient zum Austausch von Daten zur Anzeige von Fahrten auf DFI-Anzeigern, die technisch von einem anderen RBL /ITCS angesteuert werden.

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen:

- *AbmeldeID* (Abmeldung bei Anzeigern)
- *AZBID* (AnzeigerbereichsID)
- *AZBFahrplanlage* (Prognosen von Fahrplanlagen),
- *AZBFahrtLoeschen* (Ausfall einer Fahrt, Abfahrt am Anzeiger),
- *AZBLinienSpezialText/-Loeschen* (Erstellen und Löschen eines Linien-spezialtext)
- *AUFAZB* (Eintreffens oder Verlassen des Anzeigerbereichs)
- *FahrtInfo* (Fahrtinformationen)
- *HaltID* (HaltepositionsID)
- *HaltepositionsText* (Halteposition bei mehreren Steigen)

Folgende konkrete Vorgaben sind einzuhalten:

- **AZBID**

Die AZBID entspricht einer übergeordneten Haltestellennummer (► *eindeutige übergeordnete Ortsbezüge*).

Kommunikation mit Anzeigern: Sobald eine direkte Kommunikation zwischen Fahrzeug und Partner-Anzeiger besteht, ist das Attribut *AbmeldeID* erforderlich.

Zur Signalisierung des Eintreffens oder Verlassen des Anzeigerbereichs ist das Attribut *AUFAZB* zu nutzen. Bei mehreren Gleisen oder Bussteigen ist zum Referenzieren des Abfahrts- bzw. Ankunftsortes neben dem Attribut *HaltID* auch das Attribut *HaltepositionsText* zu nutzen.

Weiteres: Zur eindeutigen Identifikation der Fahrt ist das Element *FahrtInfo* wie oben beschrieben zu nutzen.

VDV 453 Dienst REF-DFI

Der VDV 453 Dienst REF-DFI dient zum Austausch von (ggf. aktualisierten) Solldaten für einen Anzeigerbereich.

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen

(► *VDV 453 Dienst DFI*):

- *AZBID* (AnzeigerbereichsID)
- *AZBFahrplan* (Fahrplandaten)
- *FahrtInfo* (Fahrtinformationen)

Bei Verwendung des Dienstes REF-DFI sind die Fahrplandaten mit einer 24-Stunden-Vorschau oder mindestens bis Betriebstagsende zu übermitteln.

VDV 454 Dienst AUS

Der VDV 454 Dienst AUS dient zum Austausch von Daten zwischen einem datenliefernden System (z. B. RBL/ITCS) und der vom Verkehrsverbund betriebenen Fahrplanauskunft.

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen:

- *FahrtRef* oder *FahrtStartEnde* (Identifikation einer Fahrt)
- *HaltID* (HaltepositionsID)
- *ISTFahrt* (Fahrtbezogene Prognosen von Fahrplananlagen)
- *ISTUmlauf* (Umlaufbezogene Prognosen von Fahrplananlagen)

Folgende konkrete Vorgaben sind einzuhalten:

- **Prognosemeldungen**

Es sind durch das Verkehrsunternehmen fahrtbezogene Prognosen zu den Partnersystemen zu liefern. Für planmäßig einsetzende Fahrten ist spätestens 15 Minuten vor der Abfahrtszeit mindestens eine Pünktlichkeitsprognose abzusetzen. Für operativ einsetzende Fahrten ist die Prognose so früh wie möglich abzusetzen.

Bei Abweichungen von der Fahrplanlage, die sich auf Folgefahrten auswirken, sind diese möglichst frühzeitig (mindestens 15 Minuten vor Fahrtbeginn) auch für die Folgefahrt zu prognostizieren. Besonders relevant ist diese Vorgabe an der jeweiligen Start- und Haltestelle der Folgefahrt. Zur Realisierung dieser Fortschreibung der Fahrplanlage ist in der Regel im Fremdsystem intern die Verwendung von Fahrzeugumläufen erforderlich.

Wenn für verkürzte oder gebrochene Fahrten Ersatzfahrten eingerichtet werden, ist sicher zu stellen, dass die Ersatzfahrt in der VBB-Fahrinfo nicht als „Ausfall“ deklariert wird. Das Verkehrs-

unternehmen hat sicherzustellen, dass die verwendeten Fahrtnummern in diesem Zusammenhang von Abnahmesystemen erkannt und verarbeitet werden können.

Identifikation der Fahrt: Zur eindeutigen Identifikation der Fahrt ist das Element *FahrtID* der *FahrtRef* oder alternativ oder ergänzend das Element *FahrtStartEnde* zu nutzen.

Innerhalb der Erstmeldung wird eine Komplettfahrtmeldung mit Prognosewerten für jeden Halt erwartet. Dies gilt gleichlautend für Zusatzfahrten und Fahrwegänderungen.

Weiteres: Zur eindeutigen Identifikation der Haltestelle ist das Element *HaltID* wie im Abschnitt „Eindeutige übergeordnete Ortsbezüge“ beschrieben zu nutzen.

Die optionalen *IstFahrt*-Unterelemente *PrognoseMoeglich*, *PrognoseUngenau* und *Stoerungsinfo* dienen einer qualifizierten Fahrgastinformation und sind optional.

Für die Übermittlung von Auslastungsinformationen in Fahrzeugen ist das Element *IstFahrt* mit dem Unterelement *FoFahrzeugBelegungFahrtAbschnitte* zu verwenden.

Das *IstFahrt*-Unterelement *IstFormation* enthält Angaben zur Formation der Fahrt und ist für Schienenfahrzeuge zu nutzen.

Das *IstFahrt*-Unterelement *FoFahrzeug* erlaubt Angaben zur Formation und zur Fahrzeugausstattung ist in Abstimmung mit dem VBB-Datenmanagement zu nutzen.

Die optionalen *IstHalt*-Unterelemente *Ein- u. Aussteigeverbot*, *Durchfahrt* und *Zusatzhalt* können u. a. für Bedarfsfahrten und -halte sowie für Ersatzverkehre genutzt werden.

VDV 454 Dienst REF-AUS

Der VDV 454 Dienst REF-AUS dient zum Austausch von tagesaktuellen Daten zwischen einem datenliefernden System (z. B. RBL/ITCS) und der vom Verkehrsverbund betriebenen Fahrplanauskunft. Die Fahrplandaten sind mindestens einmal täglich mit einer Vorschau von 24-Stunden, mindestens jedoch mit einer Vorschau bis Betriebstagsende zu übermitteln.

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen (► *VDV 454 Dienst AUS*):

- *FahrtRef* oder *FahrtStartEnde* (Identifikation einer Fahrt)
- *FahrplanVersionID* (Fahrplanversion)
- *HaltID* (HaltepositionsID)
- *Linienfahrplan* (Fahrtbezogene Solldaten)
- *SollUmlauf* (Umlaufbezogene Solldaten)

Das *SollFahrt*-Unterelement *Sollformation* dient der Übermittlung formationsrelevanter Informationen der Sollfahrt (Fahrzeuge, Fahrzeuggruppen, Fahrzeugausstattungen, Fahrzeugbelegungen, Haltepositionen an den Haltestellen).

Für die Übermittlung von Auslastungsinformationen in Fahrzeugen des SPNV ist das Element *SollFahrt* mit dem Unterelement *FoFahrzeugBelegungFahrtAbschnitte* zu verwenden.

2.1.3.4. Störungs-Daten (HAFAS-Information-Manager – HIM)

Bereitstellung von Störungsinformationen für die Fahrplanauskunftsmedien im VBB-Gebiet

Der VBB stellt zur Kommunikation von Störungsmeldungen und Hinweisen zu Abweichungen vom Regelfahrplan eine internetbasierte Plattform zur Verfügung, die für alle Verkehrsunternehmen im VBB kostenlos frei verfügbar ist. Es handelt sich dabei um den „HAFAS Information Manager“ – kurz: „HIM“. Diese Plattform ermöglicht es, Textmeldungen in der Fahrplanauskunft erscheinen zu lassen, und zwar:

- an einer gesamten Linie
- am Teil einer Linie
- an einer Variante einer Linie (vor allem bei Regionalbuslinien mit verschiedenen Linienführungen anzutreffen)
- an einer Strecke (mehrere Linien eingeschlossen)
- an einer Haltestelle
- für eine Region

Die Meldungen erscheinen direkt im Zusammenhang mit einer Verbindungsauskunft bzw. beim Abruf einer Abfahrts-/Ankunftstafel für eine Haltestelle – sowohl in der Online-Auskunft (auch zur Nutzung auf mobilen Endgeräten optimiert) als auch in den Apps für Smartphones. Ebenso werden damit Abfahrtsmonitore in der Öffentlichkeit versorgt. Die Meldungen erscheinen in den Auskunftsdiensten von VBB, BVG, S-Bahn Berlin und werden auch im Rahmen des Open Data-Angebots des VBB an externe Nutzer abgegeben.

Der HIM versorgt die genannten Stellen des Fahrinfo-Systems mit Textmeldungen – er beeinflusst jedoch nicht das Routing.

Der HIM ist schwerpunktmäßig für folgende Einsatzfälle vorgesehen:

- Geplantes
 - Ankündigung gravierender Angebotsänderungen (Fahrplanwechsel, Großbaustellen, Bombenentschärfung am kommenden Tag etc.)
 - Kurzfristige „Korrektur“ fehlender/falscher Fahrplandaten (z. B. Datenbereitstellung an den VBB-Datenpool erfolgte zu spät, Fehler in den erstellten Fahrplandaten, ressourcenbedingt Baufahrplan nicht als Soll-Daten bereitstellbar etc.)
- Im operativen Betrieb
 - Erklärungen zu Großstörungen (Echtzeitdaten nicht ausreichend)
 - „Korrektur“ falscher Echtzeitdaten (z. B. bei fehlerhafter Zuordnung von Haltestellennummern bei Soll- vs. Ist-Daten → in Fahrinfo wird für Haltestellen/Fahrt ein „Ausfall“ angezeigt)

Je nach Einsatzmöglichkeiten in jeweiligen Verkehrsunternehmen – technisch und Personalressourcen bedingt – sind darüber hinaus weitere detailliertere Anwendungsfälle möglich:

- Erklärung von Baustellen an den Strecken/Linien/Haltestellen, zusätzlich zu gelieferten aktualisierten Soll-Daten (Baustellenfahrplan) → Vorteil für den Fahrgast: Er kann besser erkennen, weshalb er eine erwartete Verbindung nicht erhält oder die Abfahrtszeiten von seinem Kenntnisstand abweichen.

- Hinweistexte zu abweichenden Verkehren bei Veranstaltungen, z. B. Umleitungen oder Linien-(teil)einstellungen, die nicht oder nur für einen bestimmten Zeitraum als Soll-Daten vorhanden sind (z. B. weil man das Ende der Veranstaltung/Einschränkung) nicht kennt.
- Je nach vorhandenem Verkehrsvertrag ist die Nutzung des VBB-HIMs verpflichtend. In den übrigen Fällen ist die Nutzung freiwillig, jedoch wird die Benutzung im Sinne einer möglichst umfangreichen und gleichartigen Information über alle Linien im VBB-Gebiet allen Verkehrsunternehmen im VBB empfohlen.

Download des HIM-Handbuchs:
<https://www.vbb.de/him-handbuch>

Meldungsinhalte

Bei allen Meldungen werden die betroffenen Linien (-abschnitte), das betroffene Gebiet (inkl. Haltestellen), die Ursache und Maßnahmen und die voraussichtliche Dauer der Störung, sowie Umfangsmöglichkeiten und Alternativrouten benannt.

Je nach Notwendigkeit können Detailinformationen dargestellt werden. Für ausführliche Informationen sind Verweise/Links auf die entsprechende Website der Verkehrsunternehmen einzufügen.

Um ein geschlossenes Erscheinungsbild innerhalb des Verbundes zu bewahren, sind einheitlich genutzte Begriffe anzuwenden. So sind folgende Begriffe zu nennen:

Für Verkehrsmittel	Für Maßnahmen	Für Ursachen
Bahn-Regionalverkehr	Beendigung	Bauarbeiten
S-Bahn	Ersatzverkehr	Gleisbauarbeiten
U-Bahn	Haltestellenverlegung	Demonstration
Straßenbahn	LinienEinstellung	Veranstaltung
Bus	Linienunterbrechung	Falschparker
Fähre	Pendelverkehr	Feuerwehreinsatz
	Umleitung	Polizeieinsatz
	Unregelmäßigkeiten	techn. Störung
	Veränderte Haltestellenedienung	Witterung
	Vorankündigung	

Neben den Begrifflichkeiten ist eine verbundweit einheitliche Struktur von Meldungen empfehlenswert. Folgende Tabelle zeigt beispielhaft an zwei betriebstypischen Fällen eine geeignete Struktur für einen Eintrag im VBB-HIM:

	Textelement	Fallbeispiel: Störung (158–237 Zeichen)	Fallbeispiel: Baustelle (203–282 Zeichen)
	Meldungstitel		
0	Betroffene Linie <small>(wird vom HIM automatisch erzeugt)</small>	Bus 245	Tram M 10
1	Maßnahme	Umleitung	Linienunterbrechung
2	Grund	(Verkehrsunfall)	(Gleisbauarbeiten)
	Meldung		
3	Betroffener Abschnitt	Die Linie ist zwischen Nordbahnhof und Naturkunde Museum	Die Linie ist zwischen Nordbahnhof und Naturkunde Museum
4	Dauer	auf unbestimmte Zeit unterbrochen.	ab Fr 18.11.2016 um 19 Uhr bis So 20.11.2016 Betriebsschluss unterbrochen.
5	Fahrgastempfehlung	Bitte nutzen Sie die Tram M10.	Bitte nutzen Sie den Bus 245.
6	Verabschiedung (optional)	Wir bedauern die Unannehmlichkeiten und wünschen Ihnen dennoch eine gute Fahrt.	Ab Mo 21.11.2016 fährt die M10 wieder normal. Wir bedanken uns für Ihr Verständnis.

Das Ergebnis der oben gezeigten Beispiele sollte wie folgt aussehen:

← Details	← Details
<p>⚠ Bus 245 - Umleitung (Verkehrsunfall) Die Linie ist zwischen Nordbahnhof und Naturkunde Museum auf unbestimmte Zeit unterbrochen. Bitte nutzen Sie die Tram M10. Wir bedauern die Unannehmlichkeiten und wünschen Ihnen dennoch eine gute Fahrt.</p> <p>Hinweis: Alle Angaben sind ohne Gewähr.</p>	<p>⚠ Tram M10 - Linienunterbrechung (Gleisbauarbeiten) Die Linie ist zwischen Nordbahnhof und Naturkunde Museum ab Fr 18.11. um 19 Uhr bis So 20.11. Betriebsschluss unterbrochen. Bitte nutzen Sie den Bus 245. Ab Mo 21.11. fährt die M10 wieder normal. Wir bedanken uns für Ihr Verständnis.</p> <p>Hinweis: Alle Angaben sind ohne Gewähr.</p>

Zum VBB-HIM liegt eine Bedienungsanleitung vor.

- ▶ <https://www.vbb.de/him-handbuch>

Außerdem gibt es eine Tabelle zur anwendungsfallbezogenen Nutzung.

- ▶ *Anlage Anwendungsfallbezogene Nutzung*

Ansprechpartner zum VBB-HIM

- ▶ 2.1.4. Ausführungsbestimmungen

Interne Baustellenkommunikation mittels VBB-HIM

Der VBB-HIM wurde dafür ertüchtigt, interne Meldungen anlegen zu können, mit denen sich die Verkehrsunternehmen untereinander über geplante Bauarbeiten informieren können. Dies ist wichtig, da vor allem im Bahn-Regionalverkehr in Brandenburg im Falle von Fahrzeitverschiebungen oder eingerichteten Ersatzverkehren die planmäßigen Bahn-Bus-Anschlüsse nicht mehr realisiert werden können.

Die internen HIM-Meldungen helfen den regionalen Busunternehmen (bzw. auch Stadtverkehrsunternehmen mit Tramblinien), möglichst darauf zu reagieren und ihre Fahrpläne darauf anzupassen oder Anschlusswarteregeln zu planen, um den Fahrgästen eine möglichst uneingeschränkte Fahrmöglichkeit zu realisieren. Die internen Meldungen erscheinen demnach nicht in den Oberflächen der Fahrplanauskunftsdienste.

Das Verwenden interner Meldungen für die Kommunikation von Abweichungen vom Regelfahrplan (z. B. Baustellen) wird grundsätzlich allen Verkehrsunternehmen empfohlen. Für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ist dies verpflichtend und löst das bisherige Verfahren – Eisenbahn-Verkehrsunternehmen informiert das regionale Verkehrsunternehmen per Telefon/schriftlich manuell – ab.

Die Meldung wird so frühzeitig wie möglich angelegt werden, damit sich die Verkehrsunternehmen bestmöglich darauf vorbereiten können. Dabei wird die Meldung – je nach Fortschritt des Vorliegens von Informationen – in mehreren Etappen verfeinert, z. B.:

- 1) Vorankündigung – z. B. „Im nächsten Sommer/ August kommt es zu größeren Bauarbeiten im Abschnitt...“
- 2) aktualisieren, wenn der zeitliche Ablauf und auch die angedachten Maßnahmen bekannt sind, aber noch nicht unbedingt Fahrpläne vorliegen. „Im nächsten Monat Ersatzverkehre, Fahrpläne erscheinen ca ...“
- 3) Nachricht aktualisieren mit konkreten Fahrplänen, die erst relativ nah vor dem Ereignisbeginn bekannt sind

Inhalte der „internen Meldung“ sind:

- Auswahl strecken- oder linienbezogene Meldung (ggf. haltbezogene Meldung, wenn bspw. ein konkreter Bahnhof nicht oder anders durch den Bahn-Regionalverkehr bedient wird)
- Zeitraum auswählen, wann die Baustelle in Kraft treten wird
- Meldungstitel: „Ersatzverkehr zwischen [A] und [B]“ o. ä. aussagekräftiger Betreff entsprechend der Auswirkungen
- Meldungstext ausfüllen mit ein paar Stichworten zur Baustelle bzw. den Auswirkungen (z. B. Halt wird nicht bedient, Züge fahren x Minuten früher/später etc.)
- Link: entweder auf schon im Internet veröffentlichte Ersatzfahrplantabelle verlinken, oder – wenn noch nicht veröffentlicht – über die Link-Funktion einen Anhang hinzufügen (z. B. PDF mit Fahrplantabelle)

Technische Realisierung

Die Umsetzung im HIM ist aus technischen Gründen in zwei Etappen vorgesehen:

- 1) Zunächst gibt es E-Mail-Verteiler (Personen aus den regionalen Verkehrsunternehmen), der VBB hat für alle Regionen/Bahnstrecken einen Verteiler definiert. Das Bahnunternehmen, das eine interne Meldung anlegt, muss aus einer Auswahlliste die betroffene Region/Bahnstrecke wählen. Mit der Wahl aus der Auswahlliste wird die produzierte Meldung per E-Mail an den definierten Verteilerkreis geschickt.
- 2) In einer späteren Ausbaustufe können sich die regionalen Verkehrsunternehmen selbstständig im VBB-HIM ein Abonnement auf Bahnhöfe im eigenen Verkehrsgebiet setzen. Der Bearbeiter des Bahnunternehmens muss keine gesonderte Auswahl mehr beim Anlegen einer Meldung treffen – mit dem Anlegen der linien-/strecken-/haltbezogenen Meldung wird automatisch erkannt, welche Bahnhöfe dies betrifft und die Personen des regionalen Verkehrsunternehmens erhalten im Rahmen ihrer Abonnements eine E-Mail.

2.1.4. Ausführungsbestimmungen

Schnittstellen

Datenlieferungen erfolgen in dem zwischen des VBB-Datenmanagement und den Verkehrsunternehmen vereinbarten Datenformat. Bevorzugte Schnittstellenformate für den VBB-Datenpool sind ISA (IVU.pool-Standard-ASCII) und HAFAS/Transform. Die aktuelle Version der Schnittstelle ist beim VBB-Datenmanagement zu erfragen. Ausnahmen sind vorab mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.

Die aktuellen Fassungen der VDV-Schriften 453 und 454 sind über den VDV (<https://www.vdv.de> | Technik | Projekte | Ist-Daten-Schnittstellen) zu beziehen. Zu beachten sind auch die dort erhältlichen Errata-Dokumente und Implementierungshinweise.

Datenlieferung Sollfahrpläne

Daten werden zurzeit wöchentlich aktualisiert. Die Datenlieferung erfolgt an das VBB-Datenmanagement. Fahrplandaten sind grundsätzlich zu zippen (*Beispiel für Dateinamen: VTF_20170115.ZIP*).

Spätester Datenannahmeschluss ist der Tag vor dem Update bis 15 Uhr (zurzeit mittwochs). Spätester Datenannahmeschluss von Nutzern des Tabellenplaners ist der Tag vor dem Update bis 12 Uhr.

- Datenlieferungen müssen mit Rücksicht auf die Fahrgäste und die Auskunftssysteme Dritter (z. B. Bahn.de) mindestens vierzehn Arbeitstage (Mo–Fr) vor Inkrafttreten der Änderungen verfügbar sein.
- Zum regulären Fahrplanwechsel müssen Datenänderungen mindestens 20 Arbeitstage (Mo–Fr) in der Fahrinfo verfügbar sein.
- Sollte eine wichtige Datenlieferung nicht zu diesem Zeitpunkt geliefert werden können, sind vorab weitere Schritte mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.
- Jede Datenlieferung sind folgenden Informationen beizufügen:
 - Gültigkeitszeitraum der Daten
 - Änderungen bei Haltestellen
 - Informationen über eventuell zu sperrende Linien, neuen Umsteigezeiten
 - Bei neuen Linien den öffentlichen Namen für die Auskunft benennen.
 - Regeldurchbindungen gemäß Excel-Vorlage (*► Regeldurchbindung_Vorlage.xlsx*) oder Einzeldurchbindungen direkt aus dem Planungssystem

Bereitstellung des Fahrinfo-Updates

Die Onlineserver werden in der Regel in der Nacht von Donnerstag auf Freitag aktualisiert.

Ansprechpartner des VBB-Datenmanagement für alle fachlichen Fragen zum Datenmanagement

Alexander Heinrich
Geronimo Komp
IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, 12161 Berlin
Telefon: +49.30.8 59 06-953
Telefax: +49.30.8 59 06-111
E-Mail: vbb-infopool@ivu.de

Ansprechpartner des VBB-Datenmanagement zu Echtzeitfahrplandaten und weiteren Fragen

Hans-E. Kaiser
Rosel Rühr
Fahrgastinformation
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin
Telefon: +49.30.254 14-272/-270
Telefax: +49.30.254 14-315
E-Mail: fgi-daten@VBB.de

Ansprechpartner des VBB-Datenmanagement zu Störungs-Daten (HIM)

Robert Haack
Fahrgastinformation
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin
Telefon: +49.30.254 14- 285
Telefax: +49.30.254 14-315
E-Mail: fahrinfo@VBB.de

2.2. Konventionen

Zur Vereinheitlichung der Bezeichnung von Linien und Haltestellen wurden zwischen VBB und Verkehrsunternehmen folgende Konventionen erarbeitet:

- 2.2.1. **Benennungen/Schreibweisen**
- 2.2.2. **Haltestellennamen**
- 2.2.3. **Sortierreihenfolge**
- 2.2.4. **Liniennummern**

2.2.1. Benennungen/ Schreibweisen

Das Vokabular ist weitgehend zu vereinheitlichen. Dafür steht ein Glossar zur Verfügung.

- ▶ *Anlage 2.2.5.1. Glossar Benennung*

Durch eindeutige Trennkriterien werden die einzelnen Produkte klar von einander unterschieden.

- ▶ *Anlage 2.2.5.1. Glossar Benennung*

Zu Rufbus bzw. anderen Bedienformen

- ▶ *Anlage 2.2.1.3. Rufbus*

Die Schreibweise sollte gemäß dem Sprachgebrauch einheitlich sein, um Kunden nicht zu verunsichern. Es wird durchgängig die gemischte (Groß/Klein-) Schreibweise angewendet.

Vorhandene Flächen bzw. die technischen Möglichkeiten sind im Interesse der besseren Lesbarkeit maximal auszunutzen. Das heißt: möglichst große Schriften. Im Interesse der besseren Verständlichkeit ist auf Abkürzungen zu verzichten, sofern sie nicht technisch bedingt unumgänglich sind.

2.2.2. VBB-Konventionen zur Haltestellenbezeichnung

Für die einheitliche Bezeichnung von Haltestellen im Verbundgebiet gelten folgende Konventionen („VBB-Name“):

Haltestellenbereiche (die Zusammenfassung von Haltestellenmasten bzw. Bahnsteigkanten an einem definierten Punkt) haben eine ortsbezogene, möglichst einfache, kurze und allgemein bekannte Bezeichnung.

Haltestellenbezeichnungen bilden eine Einheit, d.h. Deklinationen und Übersetzungen finden nicht statt.

... zwischen Hallesches Tor und Friedrichstr. ...

Next train to Zoologischer Garten ...

Haltestellenbereiche werden grundsätzlich bezeichnet mit dem vollständigen VBB-Namen bestehend aus Stadt/Gemeinde/Ortsteil, Haltestellenbereichsnamen. In der örtlichen Information für Städte/Gemeinden mit mehr als fünf Haltestellen kann deren Name entfallen.

Bahnhof wird „Bf“ bzw. „Bhf“ ohne Punkt abgekürzt.

Zukünftig liegt die Präferenz „Bf“.

Die Bezeichnung aller Haltestellenbereiche orientiert sich an:

Wichtigen/bekannten Einrichtungen

(Cottbus,) Busbahnhof
(Petkus,) Fernsehturm

Plätzen

(Potsdam,) Bassinplatz
(Guben,) Cottbuser Platz

(Quer-) Straßen oder Straßenkreuzungen

(Oranienburg,) Saarlandstr.
(Berlin,) Berkaer Str./Breite Str.

Bahnhöfe mit vom Gemeinamen abweichender Bezeichnung tragen den Begriff „Bahnhof“ vor dem Ortsteilnamen:

(Falkensee,) Bahnhof Finkenkrug
(Berlin,) Bahnhof Albrechtshof

In beiden Sonderfällen soll der Bahnhofsname auch im alphabetischen Verzeichnis auffindbar sein:

Finkenkrug (Falkensee-, Bf)
Albrechtshof (Berlin-, Bf)

Bei Namensdoppelungen ist der Name über eine bekannte Region oder den Landkreis zu präzisieren:

Schönwalde (Kreis Barnim)
Schönwalde (Spreewald)

Bei Namensdoppelungen innerhalb eines Kreises ist der Name über „(bei Xyz)“ zu präzisieren:

Eggersdorf (bei Strausberg)
Eggersdorf (bei Müncheberg)

Bei Großgemeinden (nach Gemeindestrukturreform) kann anstelle des Gemeinamen ein Ortsteilname stehen.

Bei Namensgleichheit von Haltestellenbereichsnamen innerhalb von Großgemeinden muss der Ortsteilname stehen.

Haltestellennamen, die sich an kommerziellen bzw. nicht auf Dauer angelegten Einrichtungen orientieren (z. B. „Edeka“, „IKEA“ o. ä.), sind nicht erwünscht.

Haltestellennamen, die das Wort „Straße“ und eine Zahl enthalten, sind nicht erwünscht.

In Berlin und den kreisfreien Städten kann zur besseren Orientierung ein Bezirks-/ Stadtteilname der örtlichen Bezeichnung vorangestellt werden:

(Berlin,) Zehlendorf, Busseallee
(Potsdam,) Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Str.

Konventionen zur Haltestellenbezeichnung für verschiedenen Anwendungen

Haltestellen und Bahnhöfe haben definierte Namen. Doch werden in der Kommunikation nicht immer ein und derselbe exakte Name verwendet, sondern es werden kontextspezifische Bezeichnungen benötigt, um bestimmten Situationen gerecht zu werden. Haltestellen- und Fahrtzielbezeichnungen treten in sehr unterschiedlichen Anwendungsfällen auf. Daher richtet sich deren Struktur stets am Informationsziel, welches man beim Fahrgast erreichen möchte. Für eine korrekte Darstellung nähern Sie sich dem Thema bitte gemäß den folgenden Anwender-/ Nutzer-Perspektiven.

Grundregel: entscheidend ist immer der Kontext/Bezugsrahmen

- Die jeweils zu verwendende Haltestellenbezeichnung ergibt sich aus der jeweiligen Situation (Bezugsrahmen).
- Die jeweilige Situation wird immer aus der Perspektive desjenigen Verkehrsmittels aus betrachtet, das die jeweilige Haltestelle anfährt.
- Je überregionaler der Kontext, desto mehr gewinnen Ortsnamen an Bedeutung (Ortszusätze müssen hinzugenommen werden, wenn sonst keine Eindeutigkeit besteht).
- Je lokaler der Kontext, desto mehr verlieren Ortsangaben an Notwendigkeit (Ortsnamen können entfallen, wenn sie sich aus dem Kontext ergeben z.B. bei Stadtlinien).
- In Berlin und den kreisfreien Städten kann zur besseren Orientierung ein Bezirks-/ Stadtteilname dem Ortsnamen vorangestellt werden.
- Haltestellennamen können entfallen, wenn sie sich aus dem Kontext ergeben z.B. bei nur einer Haltestelle im Ort. Beispiel: Ribbeck.
- Zusätzliche Funktionsbezeichnungen sind nur zu höherwertigen Verkehrsmitteln hin notwendig (Bus zu Bahn: Bahnhof, Bahn zum Flughafen: Flughafen etc.). Beispiel: U Osloer Straße.

Beispiele zur Erläuterung:

Die Stadt Werder (Havel) verfügt über einen einzigen Bahnhof. Dieser heißt offiziell ‚Werder (Havel)‘. Weitere Namenszusätze (bspw. Hauptbahnhof o.s.ä.) gibt es nicht, da es sich um den einzigen Bahnhof dieser Stadt handelt. Innerhalb der Stadt gibt es jedoch weitere (Bus-)Haltestellen. Diese heißen bspw. Post, Bismarckhöhe, Friedrichshöhe.

- Aus Sicht eines Zuges – er hält nur 1x in Werder (Havel) – heißt der Halt ‚Werder (Havel)‘.
- Aus Sicht des Ortsbusses – er hält mehrfach und ausschließlich in Werder (Havel) – ist der Orts- bzw. Bahnstationsname nichtssagend. Hier wird vielmehr die Funktionsbezeichnung ‚Bahnhof‘ verwendet.
- Aus Sicht eines Regionalbusses wiederum – er hält mehrfach in Werder (Havel) und darüber hinaus an weiteren Bahnhöfen in Nachbarorten – sind die Funktionsbezeichnung ‚Bahnhof‘ und die Ortsbezeichnung ‚Werder (Havel)‘ wiederum unspezifisch. Hier wird eine Bezeichnung aus beiden Aspekten benötigt: Werder (Havel), Bahnhof.
- Oderin gibt es im VBB-Gebiet nur ein Mal. Es gibt einen Bahnhof und keine weiteren Bushaltestellen. Der Infrastrukturbetreiber bezeichnet diese Haltestelle Oderin. Die Haltestelle ist eindeutig bezeichnet.
- Golzow gibt es im VBB-Gebiet in den Landkreisen Märkisch-Oderland, Barnim und Potsdam-Mittelmark. In Barnim und in Märkisch-Oderland gibt es jeweils auch einen Bahnhof. Der Infrastrukturbetreiber unterscheidet diese Bahnhöfe mit einem Ortszusatz der nächst größeren Stadt, in Golzow (Eberswalde) und Golzow (Oderbruch). In allen drei Landkreisen werden des Weiteren auch Bushaltestellen in diesen Orten bedient. Diese werden vom lokalen Infrastrukturbetreiber z.B. Golzow, Bahnhof und Golzow, Denkmal im Landkreis Barnim oder Golzow, Bahnhof und

- Golzow, Dorf im Landkreis Märkisch-Oder oder Golzow, Anger im Landkreis Potsdam-Mittelmark bezeichnet. In der lokalen Betrachtung sind die Haltestellen und der Bahnhof eindeutig. Für die elektronische Auskunft ist eine globalere Betrachtung notwendig. Dort werden für diese Haltestellen ein Ortszusatz in Form von Landkreisabkürzungen beigelegt wie z.B. Golzow (BAR), Bahnhof und Golzow (BAR), Denkmal oder Golzow (MOL), Bahnhof und Golzow (MOL), Dorf oder Golzow (PM), Anger.
- Gibt es in einem Landkreis einen Ortsnamen doppelt, so erhalten diese Orte sowohl vom Infrastrukturbetreiber als auch in der lokalen und regionalen Bezeichnung einen Ortszusatz mit einer Benennung der nächst größeren Stadt. Zum Beispiel gibt es den Ort Ahrensdorf im Landkreis Teltow-Fläming zwei Mal, einmal in der Nähe von Ludwigsfelde und einmal in der Nähe von Trebbin. Diese Haltestellen heißen Ahrensdorf (bei Ludwigsfelde), Gartenstadt oder Ahrensdorf (bei Trebbin), Kallenberg.
 - In Eisenhüttenstadt gibt es einen Stadtverkehr. Der Infrastrukturbetreiber des Bahnhofes nennt den Bahnhof Eisenhüttenstadt. Die Bushaltestellen werden vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber mit Bahnhof und Amtsgericht bezeichnet. Im globalen Kontext werden diese Haltestellen als Eisenhüttenstadt, Bahnhof und Eisenhüttenstadt, Amtsgericht bezeichnet.

Weitere solche Anwendungsbeispiele können sein: Fahrplanauskunftssysteme, kartographische Produkte, Anreiseinformationen in Werbebroschüren, etc. Sie alle bringen eigene Kontexte mit.

Bahnhofsbezeichnung im Bahn-Regionalverkehr:

- Bahnhofsbezeichnungen werden durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften definiert.

Beispiel: „Berlin-Charlottenburg“

Beispiel: „Berlin Zoologischer Garten“

Fahrtzielbeschilderung Bahn-Regionalverkehr:

- Gilt für Fahrzeuge sowie für ortsfeste Anzeiger der Infrastrukturbetreiber.
- Die Fahrtzielbeschilderung richtet sich nach den technischen Möglichkeiten hinsichtlich der maximal darstellbaren Zeichenanzahl auf den Displays.
- Bitte Kapitel Dynamische Fahrgastinformation an Fahrzeugen 4.2.2.1 beachten - die Abkürzungshinweise 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- Regionalbahnen durchfahren mehrere Orte im VBB-Gebiet. Die Fahrtzielbeschilderung besteht aus dem Ortsnamen (und ggf. einem Ortszusatz sofern zur Differenzierung notwendig).
- Da Züge an Bahnhöfen halten, ist der Namenszusatz ‚Bahnhof‘ (Funktionsbezeichnung) redundant, also entbehrlich.
- Gibt es mehrere Halte in einem Ort, dann kann der Namenszusatz, wie Hauptbahnhof, sinnvoll sein
- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Bahnhofsbezeichnungen).
- Natürlich ist auch die Linienbezeichnung/ Liniennummer ein Teil der Zug-Fahrtzielanzeige.

Beispiel: „Brandenburg, Hauptbahnhof“

Bahnhofsbezeichnung S-Bahn:

- Bahnhofsbezeichnungen werden durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften definiert.

Beispiel: „Berlin-Schönholz“

Beispiel: „Johannisthal“

S-Bahn-Station Eingang:

- Außen-Zugang/Eingang zu einem S-Bahnhof.
- Zur Abgrenzung gegenüber einem Zugang zur U-Bahn bitte S bzw. S-Bf hinzufügen.

Beispiel: „S-Bf Zoologischer Garten“

Fahrtzielbeschilderung S-Bahn:

- Gilt für Fahrzeuge sowie für ortsfeste Anzeiger der Infrastrukturbetreiber.
- Bitte Kapitel Dynamische Fahrgastinformation an Fahrzeugen 4.2.2.1 beachten.
- Die Fahrtzielbeschilderung richtet sich nach den technischen Möglichkeiten hinsichtlich der maximal darstellbaren Zeichenanzahl.
- Die Abkürzungshinweise 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- S-Bahnen durchfahren mehrere Orte im VBB-Gebiet. Die Fahrtzielbeschilderung besteht aus Ortsnamen (und ggf. dem Ortszusatz sofern zur Differenzierung notwendig).
- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Bahnhofsbezeichnungen).
- Da Züge an Bahnhöfen halten, ist der Namenszusatz ‚Bahnhof‘ (Funktionsbezeichnung) redundant, also entbehrlich.
- Befindet sich das Fahrtziel innerhalb Berlins, reicht die Bahnhofsbezeichnung – ohne vorangestellt Berlin – als Fahrtziel aus.
- Natürlich ist auch die Linienbezeichnung/ Liniennummer ein Teil der Zug-Fahrtzielanzeige.

Beispiel: „Königs Wusterhausen“

Beispiel: „Landsberger Allee“

Bahnhofsbezeichnung U-Bahn:

- Gilt für Haltestellenbezeichnung direkt am Bahnsteig einer U-Bahn-Station.
- Wird durch Infrastrukturbetreiber in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften definiert.

Beispiel: „Zoologischer Garten“

U-Bahn-Station Eingang:

- Gilt für Beschilderung am Außen-Zugang/Eingang zu einem U-Bahnhof.
- Zur Abgrenzung gegenüber einem Zugang zur S-Bahn bitte U bzw. U-Bf hinzufügen.

Beispiel: „U-Bf Zoologischer Garten“

Beispiel: „U Kurfürstendamm“

Fahrtzielbeschilderung U-Bahn:

- Gilt für Fahrzeuge sowie für ortsfeste Anzeiger der Infrastrukturbetreiber.
- Die Bahnhofsbezeichnung richtet sich nach den technischen Möglichkeiten hinsichtlich der maximal darstellbaren Zeichenanzahl.
- Die Abkürzungshinweise 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- Bitte Kapitel Dynamische Fahrgastinformation an Fahrzeugen 4.2.2.1 beachten.
- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Bahnhofsbezeichnungen).
- Im VBB-Gebiet gibt es nur in Berlin U-Bahnen, daher kann Berlin als vorangestellter Ortsname entfallen.
- Da Züge an Bahnhöfen halten, ist der Namenszusatz ‚Bahnhof‘ (Funktionsbezeichnung) redundant, also entbehrlich.

Beispiel: „Ruhleben“

Haltestellenbezeichnung Tram:

- Wird durch Infrastrukturbetreiber in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften bzw. durch die Verkehrsunternehmen definiert.

Beispiel: „S+U-Bahnhof Alexanderplatz/
Gontardstraße“

Fahrtzielbeschilderung Tram:

- Gilt für Fahrzeuge wie auch ortsfeste Anzeiger der Infrastrukturbetreiber.
- Die Haltestellenbezeichnung richtet sich nach den technischen Möglichkeiten hinsichtlich der maximal darstellbaren Zeichenanzahl.
- Die Abkürzungshinweise 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- Bitte Kapitel Dynamische Fahrgastinformation an Fahrzeugen 4.2.2.1 beachten.
- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Bahnhofsbezeichnungen).
- Sofern Tramlinien nur innerhalb eines Stadtgebiets fahren, kann der vorangestellte Ortsname entfallen.
- Natürlich ist auch die Linienbezeichnung/ Liniennummer ein Teil der Zug-Fahrtzielanzeige.

Beispiel: „Bornstedt, Kirschallee“

Haltestellename Bus:

- Wird durch Infrastrukturbetreiber in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften bzw. durch die Verkehrsunternehmen definiert.

Beispiel: „Ribbeck“ (wenn es nur eine Haltestelle im Dorf gibt)

Beispiel: „Eggersdorf, Kirche“

Beispiel: „S+U-Bahnhof Alexanderplatz“

Beispiel: „Binger Straße“

Fahrtzielbeschilderung Bus:

- Gilt für Fahrzeuge wie auch ortsfeste Anzeiger der Infrastrukturbetreiber.
- Die Haltestellenbezeichnung richtet sich nach den technischen Möglichkeiten hinsichtlich der maximal darstellbaren Zeichenanzahl.
- Die Abkürzungshinweise 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Halte-Bezeichnungen).
- Bitte Kapitel Dynamische Fahrgastinformation an Fahrzeugen 4.2.2.1 beachten.
- Bei nur lokalem Bezug kann der vorangestellte Ortsname entfallen.
- Falls es am Terminus mehreren Haltestellen gibt, hilft ein weiterer lokaler Bezugspunkt (z.B. Straßename), das Fahrtziel zu präzisieren.
- Zur Abstrahierung, oder wenn es sich aus dem Kontext ergibt, ist auch lediglich der Ortsnamen ohne Haltestellennamen zulässig
- Bei Bahnhöfen: die Funktionsbezeichnung Bahnhof oder Hauptbahnhof vorrangig vor dem Ortsnamen verwenden (wo sinnvoll/nötig).
- Natürlich ist auch die Linienbezeichnung/ Liniennummer ein Teil der Bus-Fahrtzielanzeige.

Beispiel: „Eggersdorf, Kirche“

Beispiel: „S+U Zoologischer Garten Bf“

Beispiel: „Bahnhof Werneuchen“

Beispiel: „Ribbeck“

Haltestellenbezeichnung Fähre:

- Wird durch Infrastrukturbetreiber in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften bzw. durch die Verkehrsunternehmen definiert.

Beispiel: „Alt Kladow“

Beispiel: „Strausberg, Waldseite“

Fahrtzielbeschilderung Fahren:

- Gilt für Fahren sowie für ortsfeste Anzeiger der Infrastrukturbetreiber.
- Die Haltestellenbezeichnung richtet sich nach den technischen Möglichkeiten hinsichtlich der maximal darstellbaren Zeichenanzahl.
- Die Abkürzungshinweise 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Halte-Bezeichnungen).
- Natürlich ist auch die Linienbezeichnung/ Liniennummer ein Teil der Zielanzeige.

Beispiel: „Alt Kladow“

Beispiel: „Strausberg, Waldseite“

Stadtpläne, Landkarten:

Bahnhöfe und/oder Haltestellen auf einer kartografischen Grundlage.

- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Bahnhaltsbezeichnungen).
- Die Abkürzungshinweise 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- Hat ein Ort nur einen Bahnhof oder Haltestelle, bitte den Ortsnamen (ggf mit Ortszusatz) verwenden.

Beispiel: „Beispiel: Körbitz (bei Jüterbog)“

- Bei mehreren Haltestellen pro Ort bitte den Ortsnamen (ggf. Ortszusatz) und den entsprechenden Haltestellenname nennen.

Beispiel: „Schöneiche (bei Berlin), Jägerstr.“

- Sofern der Ortsname aus der kartografischen Grundlage ersichtlich ist, braucht er bei den Haltestellen nicht wiederholt werden.

Beispiel: „Kirche“ oder „Schule“

- Ein Bahnhof kann entweder mit „Bahnhof“ gekennzeichnet werden oder mit dem Ortsnamen.

Beispiel: „Angermünde“

Dies liegt im Ermessen des/der Kartografie-Produktverantwortlichen.
Kontextbezogen und im Ermessen des/der Kartografie-Produktverantwortlichen liegt auch, ob der Halt „Zoologischer Garten“ oder „S+U Zoologischer Garten Bahnhof“ (mit Betonung der Umsteigemöglichkeit) heißt.

Fahrplanbuch und Fahrplanfolder (mit lokalem und regionalem Bezug)

- Gilt für Bahnhalts- und Haltestellenbezeichnung in Fahrplantabellen.
- Hat ein Ort nur einen Haltepunkt, bitte den Ortsnamen (ggf. mit Ortszusatz) verwenden.

Beispiel: „Ribbeck“

- Bei überregionalen Linien und mehreren Haltepunkten pro Ort bitte den Ortsname (ggf. Ortszusatz), Haltestellenname nennen.

Beispiel: „Eggersdorf, Kirche“ oder „Eggersdorf, Schule“

- Bei rein lokaler Betrachtung kann der Ortsname entfallen, wenn er aus dem Kontext hervorgeht.

Beispiel: „Kirche“ oder „Schule“ oder „Bahnhof“

Monitore in Zügen, Trams, Bussen

- Gilt für Bahnhalts-/Haltestellenbezeichnungen in Monitoren in Zügen, Trams, Bussen.
- Die Bahnhalts-/Haltestellenbezeichnung richtet sich nach den technischen Möglichkeiten hinsichtlich der maximal darstellbaren Zeichenanzahl.
- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Haltebezeichnungen).
- Die Abkürzungshinweise unter 2.2.2.1. bei Bedarf anwenden.
- Die Hinweise für Dynamische Anzeiger unter 4.2.2.1. bitte beachten.
- Bei regionalem Bezug bitte den Ortsnamen (ggf. Ortszusatz) voranstellen.

Beispiel: „Potsdam Rehbrücke“

Beispiel: „S Potsdam Hauptbahnhof“

Beispiel: „Berlin-Wannsee“

Beispiel: „Buchholz (Zauche)“

Beispiel: „U Leopoldplatz“

Fahrplanauskunftssysteme

Bahnhofs-/Haltestellenbezeichnungen als offizieller (VBB-)Name für die Auskunftssysteme und deren Datenversorgung.

- Die vollständige Syntax der Bahnhalts-/Haltestellenbezeichnung lautet:
>>Ortsname (Ortszusatz), Haltestellenname<<

- Bitte Deckungsgleichheit mit den Informationen anstreben, die der Fahrgast aus anderen Informationsquellen erhält (Fahrinfo, Halte-Bezeichnungen).
- In der Haltestellenbezeichnung von Regionalbahnhöfen ist das Wort Bahnhof/Hauptbahnhof enthalten (S Potsdam Hauptbahnhof, Kyritz, Bahnhof).
- Produktsignet vor dem Orts-/Haltestellennamen von S- und U-Bahnhöfen (z.B. U Ruhleben (Berlin) oder S Adlershof (Berlin)).
- Bei Bahnhöfen gilt: Ortsname (ggf. Ortszusatz), Bahnhof.

Beispiel: „Werder (Havel), Bahnhof“

- Weiteres Ziel ist es, eine Eindeutigkeit bzw. Identifizierbarkeit zu erreichen, falls Haltepunkte mit gleichen Namen mehrmals im VBB-Gebiet oder deutschlandweit vorkommen.

Beispiel: „Eggersdorf (bei Strausberg), Kirche“

Beispiel: „Ribbeck (Havelland)“

Ferner soll aus der Bezeichnung hervorgehen, welcher Stadt oder Ort der Name zuzuordnen ist.

Beispiel: „Berlin, S+U Zoologischer Garten Bahnhof“

Beispiel: „S+U Zoologischer Garten Bahnhof (Berlin)“

2.2.2.1. Abkürzungshinweise

Die begrenzten Anzeigemöglichkeiten von Zeichen auf Displays, speziell von denen an und in den Fahrzeugen, erfordern in vielen Fällen Abkürzungen von Haltestellen-Bezeichnungen. Das Spektrum der Abkürzungsmöglichkeiten reicht vom Weglassen von Leerstellen bis hin zu Kürzeln für Eigennamen:

1. Straßennamen

- Nach Interpunktionszeichen wird auf Leerstellen verzichtet

Schöneiche, Dorfaue

- Weglassen des Abkürzungspunktes

Wilhelminenhofstr/Edisonstr

- Weglassen des vorangestellten Bezirks- oder Stadtteilnamens

(Zehlendorf,) **Busseallee**
(Kirchsteigfeld,) **Marie-Juchacz-Str.**

- Abkürzen des Namens
 - durch starke Abkürzungen von häufig auftretenden Namensbestandteilen

Bezeichnung	Abkürzung
Allee	Al., A.
Bahnhof	Bhf, Bf
Brücke	Br.
Chaussee	Ch.
Damm	D.
Kaserne	Kas.
Kreis	Kr.
Landkreis	Lkr.
Platz	Pl., P.
Promenade	Prom.
Ring	Rg., R.
Straße	Str., S.
Weg	W.

- durch Abkürzung des Namens, wobei die Substanz des Eigennamens erhalten bleibt.
- Artikel, Präpositionen usw. werden auf einen Buchstaben reduziert

Bezeichnung	Abkürzung
auf, an, am	a.
bei	b.
der, die, das	d.
über/via	ü./via
zum/zur	z.

Platz der Einheit/West
Platz d.Einheit/West
Pl.d.Einheit/West
Pl.d.Einheit/W.
nicht: Platz der Einh./W.

Rudolf-Breitscheid-Str.
R.-Breitscheid-Str.

Max-Planck-Campus
M.-Planck-C.

Hermann-Hesse-Str./ Waldstr.
H.-Hesse-Str/Waldstr.
H-Hesse-/Waldstr.

2. Ortsnamen

Abkürzungen von Ortsnamen sind vorwiegend dann erforderlich, wenn es in einem Ort mehrere Haltestellen gibt: kreisfreie Städte, Amtsgemeinden, Großgemeinden.

Die Abkürzungen orientieren sich an den bereits eingebürgerten Formen, wie

Bln	Berlin
KW	Königs Wusterhausen

- *Anlage 2.2.2.1.1. Abkürzungsverzeichnis*

3. Landkreise

Zur Abkürzung von Landkreisen wird auf die Kfz-Kennzeichen zurückgegriffen:

BAR	Barnim
UM	Uckermark
LOS	Landkreis Oder-Spree

2.2.3. Sortierreihenfolge

Gliederungsebenen

Die Gliederungsebenen sind Bestandteil der Sortierreihenfolge; d. h. beispielsweise Bahn-Fernverkehr kommt vor Bahn-Regionalverkehr, vor S-Bahn, vor U-Bahn, vor Straßenbahn, vor Bus, vor Fähre etc. Innerhalb der Gruppen erfolgt eine weitere Unterteilung in Untergruppen, nach denen wiederum sortiert wird; d. h. beispielsweise, dass innerhalb des Bahn-Fernverkehrs ICE vor IC/EC kommen, dass innerhalb des Bahn-Regionalverkehrs RE vor RB kommt etc. Die entsprechenden Äquivalente sind zu beachten. Dann erst wird innerhalb der Untergruppen nach Zug- bzw. Liniennummern sortiert gemäß den spezifischen Regeln.

1. Bahn-Fernverkehr

- 1.1. ICE (Äquivalente: TGV, RJ, ...)

Nach Zugnummer aufsteigend („ICE“ ist immer Bestandteil der Anzeige, wird aber bei der Sortierung innerhalb dieser Gruppe nicht weiter betrachtet)
- 1.2. IC/EC (Äquivalente: EIC, D, E, EN, INT, TER, Zug, R, X, ...)

Nach Zugnummer aufsteigend („IC“ bzw. „EC“ ist immer Bestandteil der Anzeige, wird aber bei der Sortierung innerhalb dieser Gruppe nicht weiter betrachtet)
- 1.3. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

2. Bahn-Regionalverkehr

- 2.1. RE (Äquivalente: IRE, TLK)

Nach Liniennummer aufsteigend („RE“ ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung innerhalb dieser Gruppe nicht weiter betrachtet)
- 2.2. RB (Äquivalente: OE, ...)

Nach Liniennummer aufsteigend („RB“ ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung innerhalb dieser Gruppe nicht weiter betrachtet)
- 2.3. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

3. S-Bahn

- 3.1. Liniennummern werden nach der ersten Ziffer sortiert und dann erst nach der zweiten Ziffer (das „S“ ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung nicht weiter betrachtet). Mit anderen Worten: Liniennummern, die nur aus dem „S“ und einer weiteren Ziffer bestehen, werden am Ende in Gedanken(!) um eine Null ergänzt. Sodann werden alle Linien nach den Zahlen (nicht nach Ziffern) aufsteigend sortiert.
- 3.2. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

4. U-Bahn

- 4.1. Liniennummern werden nach der ersten Ziffer sortiert und dann erst nach der zweiten Ziffer (das „U“ ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung nicht weiter betrachtet). Mit anderen Worten: Liniennummern, die nur aus dem „U“ und einer weiteren Ziffer bestehen, werden am Ende in Gedanken(!) um eine Null ergänzt. Sodann werden alle Linien nach den Zahlen (nicht nach Ziffern) aufsteigend sortiert.
- 4.2. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

5. Straßenbahn

- Liniennummern, die einen Bindestrich enthalten, werden gemäß den Zeichen vor dem Bindestrich sortiert. Liniennummern, die einen Schrägstrich enthalten, werden gemäß den Zeichen hinter dem Schrägstrich sortiert bzw. gemäß der längeren Zeichenkette.
- 5.1. Metrotram (M)

Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „M“) werden ignoriert.

- 5.2. **Expresstram (X)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „X“) werden ignoriert.
- 5.3. **Übrige Tram-Linien**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „A“) werden ignoriert.
- 5.4. **Nachttram (N)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (das „N“ ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung nicht weiter betrachtet).
- 5.5. **Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.**
- 6. Bus**
- Liniennummern, die einen Bindestrich enthalten, werden gemäß den Zeichen vor dem Bindestrich sortiert.
- Liniennummern, die einen Schrägstrich enthalten, werden gemäß den Zeichen hinter dem Schrägstrich sortiert bzw. gemäß der längeren Zeichenkette.
- 6.1. **Metrobusse (M)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „M“) werden ignoriert.
- 6.2. **Expressbusse (X)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „X“) werden ignoriert.
- Jedoch Liniennummern, die ausschließlich aus Buchstaben bestehen (das sind fast ausschließlich Expresslinien), werden am Anfang der Expresslinien einsortiert. Sie können gedanklich wie folgt betrachtet werden: TXL≈X01, SXF≈X02 etc. Die Sortierung erfolgt anhand der Buchstaben alphabetisch aufsteigend.
- 6.3. **PlusBusse**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „P“) werden ignoriert.
- 6.4. **Citybusse**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „C“) werden ignoriert.
- 6.5. **Quartierbusse**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „Q“) werden ignoriert.
- 6.6. **Übrige Busse**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „A“) werden ignoriert.
- 6.7. **Rufbusse (R)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „R“) werden ignoriert.
- 6.8. **Ausflugsbusse (A)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „A“) werden ignoriert.
- 6.9. **Nachtbusse (N)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (das „N“ ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung nicht weiter betrachtet).
- 6.10. **Nacht-Expressbusse (N7X)**
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (Das „N“ ist immer Bestandteil der Liniennummer wird aber bei der Sortierung nicht weiter beachtet). Sollte es eine Nachtbus-Linie gleicher Ziffer geben, wird die Linie, die ein X am Ende hat, davor einsortiert. Wenn eine Linie bereits einen Buchstaben im Liniennamen führt (z.B. N7) und mit einem X gekennzeichnet werden soll, geschieht dies per Suffix. Dies vermeidet eine Aneinanderreihung von Buchstaben, welche das Erkennen der ursprünglichen Linienbezeichnung erschweren würde.
- 6.11. **Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen. Es kann auch Ersatzverkehrsexpressbusse geben. Diese werden wie Nacht-Expressbusse sortiert, Beispiel: RE2X**

7. Fähre

- 7.1. Liniennummern werden nach der ersten Ziffer sortiert und dann erst nach der zweiten Ziffer (das „F“ ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung nicht weiter betrachtet). Zweistellige Ziffernfolgen werden hinter der zugehörigen Hauptlinie einsortiert. Werden mehrere zweistellige Ziffernfolgen hinter der zugehörigen Hauptlinie einsortiert, erfolgt die Sortierung der zweistelligen Ziffernfolgen untereinander aufsteigend.
- 7.2. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

2.2.4. VBB-Liniennummernkonzept

1. Bahn-Regionalverkehr

Produkt	Nummerngruppe	Anzahl Nummern
Regionalexpress	RE1 – RE99	99
Regionalbahn	RB10 – RB99	90

Alle Verkehrsunternehmen verwenden einheitlich die Bezeichnung „RegionalExpress“ und „RegionalBahn“.

1.2 Bahnregional-Verkehr zum Flughafen BER

Produkt	Nummerngruppe	Anzahl Nummern
Flughafen-Express	FEX	1

2. S-Bahn

Stadt/Landkreis	Nummerngruppe	Anzahl Nummern
Berlin ABC	Hauptlinien	
	S1 – S10, S41, S42	12
	Zweiglinien	
	S1x – S9x*	45

* (x = 5 ... 9)

3. U-Bahn

Stadt/Landkreis	Nummerngruppe	Anzahl Nummern
Berlin ABC	U1 – U99	99

4. Straßenbahn

4.1 Metrotram

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
M1 – M99	99	Berlin

4.2 Expresstram

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
X90 – X99	10	Potsdam

4.3 Straßenbahn (Tagesverkehr)

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
1 – 69	69	Berlin
1 – 6	6	Brandenburg a.d.H.
1 – 6	6	Cottbus
1 – 6	6	Frankfurt (Oder)
88 – 89	2	Märkisch-Oderland
87	1	Oder-Spree
90 – 99	10	Potsdam

5. Bus

5.1 Metrobus

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
M1 – M99	99	Berlin

5.2 Expressbus

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
X1 – X99	99	Berlin + Brandenburg

5.3 Nachtbus

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
Hauptlinien N1 – 99	99	Berlin + Brandenburg
Zweiglinien N1X – N9X	99	Berlin + Brandenburg

Express-Nachtbusse bekommen die Express Kennzeichnung "X" als Suffix (gilt nur für Hauptlinien).

5.4 Flughafenbus

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
TXL	1	Berlin
SXF1 – SXF9	9	Berlin + Brandenburg

Flughafenbusse Nummerngruppe BER1...BER99 Anzahl Nummern 99

5.5 Bus (Tagesverkehr)

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis	Teilgebiet
100 – 399	300	Berlin	
400 – 550	151	Uckermark	
800 – 859	60	Oberhavel	
860 – 869, 890 – 924	45	Barnim	
870 – 889	20	Märkisch-Oderland	Bad Freienwalde
925 – 979	55	Märkisch-Oderland	Strausberg-Seelow
980 – 999	20	Frankfurt (Oder)	
400 – 464	65	Oder-Spree	
465 – 519	55	Dahme-Spreewald	Luckau-Spreewald
721 – 749	29	Dahme-Spreewald	KW-Dahme
700 – 720, 750 – 799	71	Teltow-Fläming	
800 – 899*	100	Cottbus + Spree-Neiße	
600 – 699*	100	Oberspreewald-Lausitz	
520 – 599	80	Elbe-Elster	
500 – 599	100	Brandenburg a. d. H. + Potsdam-Mittelmark	
600 – 699	100	Potsdam + Havelland + Potsdam-Mittelmark	
700 – 799	100	Ostprignitz-Ruppin	
900 – 999	100	Prignitz	

* Nummernkonzept wird nur teilweise angewendet

5.5 Rufbus

Rufbusse werden i. d.R. als Linien mit Liniennummern des Tagesverkehrs konzessioniert. Es gelten die Nummernbereiche des Bus-Tagesverkehrs. Die Vermarktung der Angebotsform erfolgt als R{dreistellige Liniennummer}.

5.6 Ausflugsbus

Ausflugsbusse werden i. d. R. als Linien mit Liniennummern des Tagesverkehrs konzessioniert. Es gelten die Nummernbereiche des Bus-Tagesverkehrs. Die Vermarktung der Angebotsform erfolgt als A{dreistellige Liniennummer}.

6. Fähre



Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
F1 – F9	9	Potsdam
F10 – F29	20	Berlin AB
F39	1	Märkisch-Oderland

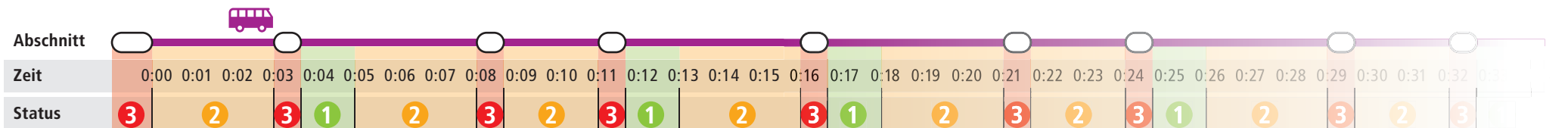
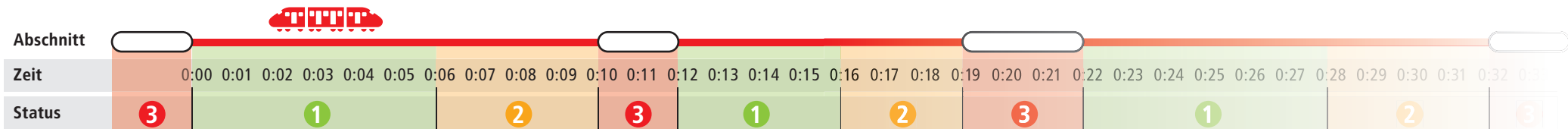
2.2.5. Status während der Fahrt

Die Fahrt des öffentlichen Verkehrs kann in einzelne Abschnitte unterteilt werden. Jeder Abschnitt umfasst den Zeitraum von einem Halt (Fahrzeug steht an Haltestelle) bis zum erneuten Halt (Fahrzeug steht an nächstfolgender Haltestelle). Diese Abschnitte wiederum können in verschiedene Phasen (im folgenden Status genannt) untergliedert werden. Diese Untergliederung ist wichtig, da bestimmte Informationen lediglich in bestimmten Status für den Fahrgast relevant sind.

Diese Status haben Einfluss auf die Gestaltung der Anzeigen an und im Fahrzeug, der Displays im Fahrzeug sowie der Ansagen.

Die einzelnen Status sind dabei wie folgt definiert:

Status	1	2	3
Name	Während der Fahrt	Zulauf auf Haltestelle	Fahrzeug steht an Haltestelle
Zeit	Mit Abfahrt von der Haltestelle, wenn nicht Status 2 oder Status 3	nachdem 60 % der Fahrzeit zum nächsten Halt verstrichen ist, spätestens aber 180 Sekunden vor Erreichen des nächsten Halts	mit erteilter Türfreigabe bis zum Anfahrdruck des Fahrzeuges (während die Türen freigegeben sind).



2.2.5.1. Fahrtzielkonzept

Angaben zu Fahrtzielen helfen Fahrgästen bei der Orientierung im ÖPNV. Sie dienen, neben der Liniennummer, der Identifizierung einzelner Fahrten – insbesondere hinsichtlich der Frage, ob die jeweilige Fahrt diejenige ist, mit der man fahren möchte. Fahrtziele geben Auskunft über die grobe Richtung der Fahrt anhand der zuletzt anzufahrenden Haltestelle oder wichtiger Unterwegshalte. Im Kontext komplexer Linienkonstruktionen können sich spezielle Anforderungen an Informationen zu Fahrtzielen ergeben.

Die im Rahmen des Konzeptes verwendeten Begriffe befinden sich im Glossar in den Anlagen.

- *Anlage 2.2.5.1. Fahrtzielkonzept (Glossar)*

Die folgenden Tabellen beschreiben strukturell eine Richtlinie zur Beschilderung der Fahrtziele außen am Fahrzeug sowie im Innenraum, wo es Matrixanzeigen und ggf. Flachbildschirme gibt. Je nach Linienführung wird dabei in verschiedene Fälle und Situationen unterschieden. Die jeweiligen Fahrtziele sollen auch in anderen Medien (Fahrplanauskunftssysteme, gedruckte Informationen, ortsfeste Informationsanlagen, etc.) gleichlautend übernommen werden.

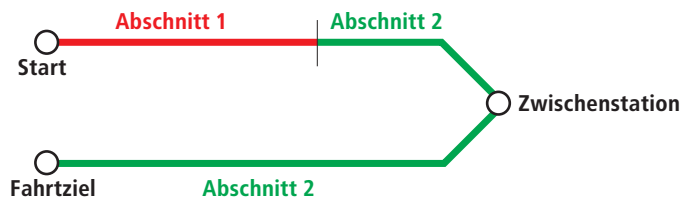
Das am Fahrzeug außen angezeigte Fahrtziel muss widerspruchsfrei zu dem sein, was ortsfeste DFI Fahrgastinformationssysteme am jeweiligen Halt für die jeweilige Fahrt als Fahrtziel kommunizieren (Infrastrukturbetreiber DB Station & Service, BVG Daisy, etc.). Ebenso sind gedruckte Fahrplanaushänge und Mastkennzeichnungen entsprechend anzupassen. Bei ortsfesten, gedruckten Fahrplanaushängen kann auch die Abfolge der Fahrtziele angegeben werden (bspw. „Liniennummer“ ► „1. angezeigtes Fahrtziel“ ► „2. angezeigtes Fahrtziel“ etc.). Entsprechend sind auch die Fahrtzieltexte der Fahrplandaten für die Auskunftssysteme abschnittsweise (!) zu füllen.

Standardkonzept

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station) Wechsel Datum + Uhrzeit	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)	Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)
Status 3 Fahrzeug steht	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station) Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel (+Via-Station)

Sonderformen

Sichellinien und weitere Linienformen mit größeren Umwegen zwischen A und B



Beispiel

RB21

Abschnitt 1: Berlin Friedrichstr. ▶ Berlin-Wannsee

Abschnitt 2: Berlin-Wannsee ▶ Wustermark

Zwischenstation: Golm

Fahrziel: Wustermark

Abschnitt 1

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station) Wechsel Datum + Uhrzeit	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)	Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)
Status 3 Fahrzeug steht an Haltestelle	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station) Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Zwischenstation (+Via-Station)

Abschnitt 2

Standardfall oder falls erneut Sichel-Linienverlauf, dann folgt eine Wiederholung gemäß Sichellinien. D. h., es kann Sichellinien geben, die sich in mehr als zwei Abschnitte unterteilen lassen. i.d.R. ist jeweils nur der letzte Abschnitt ein Standardfall.

Beispiele für Fahrtziele bei Sichellinien, Stand Fahrplan 2019/2020

Linie	Abschnitt	Zwischenstation
RE1 ¹	Magdeburg ▶ Fürstenwalde	RE1 Eisenhüttenstadt
RE1	Cottbus ▶ Eisenhüttenstadt	RE1 Frankfurt (Oder)
	Eisenhüttenstadt ▶ Magdeburg	RE1 Magdeburg Hbf
RE6 ²	Berlin ▶ Velten	RE6 Pritzwalk
	Velten ▶ Wittenberge	RE6 Wittenberge
RE6 ³	Wittenberge ▶ Pritzwalk	RE6 Neuruppin
	Pritzwalk ▶ Berlin	RE6 Berlin-Spandau RE6 Berlin Gesundbrunnen
RB21 ⁴	Berlin Friedrichstr. ▶ Berlin-Wannsee	RB21 Golm
	Berlin-Wannsee ▶ Wustermark	RB21 Wustermark
RB21 ⁵	Wustermark ▶ Golm	RB21 Potsdam Hbf RB21 Potsdam Griebnitzsee
	Golm ▶ Berlin Friedrichstr.	RB21 Berlin Friedrichstr.
RB22 ⁶	Berlin Friedrichstr. ▶ Berlin-Wannsee	RB22 Golm
	Berlin-Wannsee ▶ Königs Wusterhausen	RB22 Königs Wusterhausen
RB22 ⁷	Königs Wusterhausen ▶ Saarmund	RB22 Potsdam Hbf RB22 Potsdam Griebnitzsee
	Saarmund ▶ Berlin Friedrichstr.	RB22 Berlin Friedrichstr.

¹ bei Fahrten nach Cottbus

² bei Fahrten nach Wittenberge

³ bei Fahrten ab Wittenberge

⁴ bei Fahrten ab Berlin

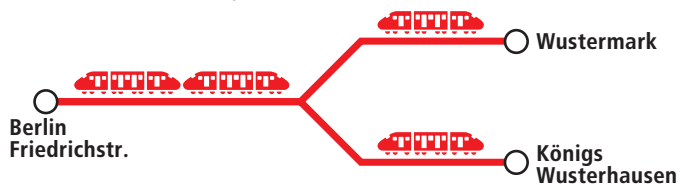
⁵ bei Fahrten nach Berlin

⁶ bei Fahrten ab Berlin

⁷ bei Fahrten nach Berlin

Flügeln

Beispiel
RB21/RB22



- Anzeigen entsprechen dem Standard-Konzept.
- **Wagenscharfe (bzw. wageneinheitsscharfe) Informationen besonders wichtig**
- Ist die Linie zusätzlich eine Sichelinie, dann entspricht der Standardfall dem Sichel-Linienfall.

Schwächen

Beispiel
RE7



- Anzeigen entsprechen dem Standard-Konzept.
- **Wagenscharfe (bzw. wageneinheitsscharfe) Informationen besonders wichtig**
- Ist die Linie zusätzlich eine Sichelinie, dann entspricht der Standardfall dem Sichel-Linienfall.

Haltausfall

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 3 Fahrzeug steht	entfällt			

Entfällt eine in anderen Status kommunizierte Via-Station, so darf diese nicht als Via kommuniziert werden.

Zusatzhalt

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 3 Fahrzeug steht	Standard	Standard	Standard	Standard

Bedarfshalt

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Standard	„Bedarfshalt“ Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Standard	Standard
Status 3 Fahrzeug steht	Standard	Standard	Standard	Standard

Anfahrt auf Endstation/Fahrzeug setzt aus

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Standard	„Bitte aussteigen.“ Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	„Bitte nicht einsteigen.“	„Bitte nicht einsteigen.“
Status 3 Fahrzeug steht	Standard	„Bitte aussteigen.“ Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	„Bitte nicht einsteigen.“	„Bitte nicht einsteigen.“

Anfahrt auf Endstation/Einstiegsmöglichkeiten/Rückfahrt

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Standard	„Bitte aussteigen.“ Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)
Status 3 Fahrzeug steht	Standard	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)

Anfahrt auf Endstation / Einstiegsmöglichkeiten/Weiterfahrt

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Standard	Standard	Standard	Standard
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Standard	Standard	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)
Status 3 Fahrzeug steht	Standard	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)	Standard (mit Fahrplandaten der neuen Fahrt)

Betriebshaltestellen im Stadtverkehr



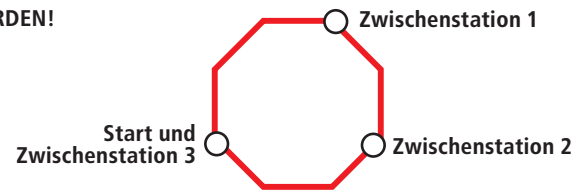
1) Während der Fahrt bis eine Station vor der Zwischenstation vor der Endstation (Hier Fahrtverlauf bis Haltestelle U Kurfürstendamm)

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station) Wechsel Datum + Uhrzeit	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)
Status 3 Fahrzeug steht	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station) Wechsel Datum + Uhrzeit	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)

2) Fahrt auf Zwischenstation (Zoologischer Garten) vor der Endstation (Hertzallee)

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station) Wechsel Datum + Uhrzeit	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel	Liniennummer + Fahrtziel der Endstation (Hertzallee)
Status 3 Fahrzeug steht	Liniennummer + Fahrtziel des letzten Halts (Hertzallee)	Liniennummer + Fahrtziel des letzten Halts (Hertzallee) Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Liniennummer + Fahrtziel des letzten Halts (Hertzallee)	Liniennummer + Fahrtziel der Endstation (Hertzallee)

Bei Abschnitt 3 ▶ Anfahrt auf Endstation ohne/mit Durchbindung

RinglinienZwischenstationen müssen **DEFINIERT WERDEN!****Während der Fahrt bis eine Station vor der Zwischenstation**

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2 Wechsel Datum+ Uhrzeit	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2
Status 3 Fahrzeug steht	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2 Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2

Fahrt auf Zwischenstation

	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2 Wechsel Datum+ Uhrzeit	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2
Status 2 Zulauf auf Haltestelle	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#1 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#2	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#2 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#3	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#2 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#3
Status 3 Fahrzeug steht	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#2 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#3	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#2 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#3 Wechsel Aktueller Halt + ggf. Ausstiegsseite	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#2 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#3	Liniennummer + ggf. „Ring“ + Fahrtziel der Zwischenstation#2 + ggf. Fahrtziel der Zwischenstation#3

„via“-Angabe

Bei langen Linien über einen bedeutsamen Knoten wird eine „via“-Angabe in die Zielbeschilderung eingefügt (z. B. via Berlin Hbf)

Linie	Abschnitt	Beschilderung
RE1	Magdeburg ▶ Potsdam Hbf	RE1 Frankfurt (Oder) via Berlin Hbf RE1 Eisenhüttenstadt via Berlin Hbf
RE1	Potsdam Hbf ▶ Fürstenwalde	RE1 Frankfurt (Oder) RE1 Eisenhüttenstadt
RE1	Fürstenwalde ▶ (Endhalt)	RE1 Frankfurt (Oder) RE1 Eisenhüttenstadt RE1 Cottbus
RE1	Cottbus ▶ Eisenhüttenstadt	RE1 Frankfurt (Oder)
RE1	Eisenhüttenstadt ▶ Erkner	RE1 Brandenburg Hbf via Berlin Hbf RE1 Magdeburg Hbf via Berlin Hbf
RE1	Erkner ▶ (Endhalt)	RE1 Brandenburg Hbf RE1 Magdeburg Hbf
RE2	Wismar ▶ Nauen	RE2 Cottbus via Berlin Hbf
RE2	Nauen ▶ Cottbus	RE2 Cottbus
RE2	Cottbus ▶ Königs Wusterhausen	RE2 Wittenberge via Berlin Hbf RE2 Wismar via Berlin Hbf
RE2	Königs Wusterhausen ▶ (Endhalt)	RE2 Wittenberge RE2 Wismar

Linie	Abschnitt	Beschilderung
RE3	Wittenberg/Falkenberg ▶ Ludwigsfelde	RE3 Stralsund via Berlin Hbf RE3 Schwedt (Oder) via Berlin Hbf
RE3	Ludwigsfelde ▶ Angermünde	RE3 Stralsund via Greifswald RE3 Schwedt (Oder)
RE3	Angermünde ▶ (Endhalt)	RE3 Stralsund RE3 Schwedt (Oder)
RE3	(Starthalt) ▶ Bernau	RE3 Falkenberg (Elster) via Berlin Hbf RE3 Lutherstadt Wittenberg Hbf via Berlin Hbf
RE3	Bernau ▶ (Endhalt)	RE3 Falkenberg Elster RE3 Lutherstadt Wittenberg Hbf

Die vorgenannten Angaben in den Tabellen auf dieser Seite dienen als Beispiele zur Veranschaulichung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Fahrwege der aufgeführten Linien können sich zudem zwischenzeitlich geändert haben.

2.2.6. Auslastungsinformation

Die Auslastungsinformation zeigt den Fahrgästen in diversen Medien wie ausgelastet das jeweilige Fahrzeug bzw. die Fahrt ist (basierend auf Echtzeitdaten) bzw. voraussichtlich sein wird (basierend auf Prognosen). Auslastung beschreibt das Verhältnis zwischen Kapazität und Belegung für jeweils eine bestimmte Kategorie (bspw. sitzende Personen in der 2. Wagenklasse, Rollstuhlfahrende etc.).

Auslastungsinformation werden unter anderen in den Fahrzeugen, in den dynamischen stationsseitigen Anzeigern oder in digitalen Auskunftsmidien (z.B. App „VBB Bus & Bahn“) eingesetzt und generell wie folgt definiert:

Allgemein

- Die Visualisierung der Auslastung ist in 3 verschiedene Stufen eingeteilt (die Datenverarbeitung im Hintergrund arbeitet feiner granuliert):
 - Stufe 1: geringe bis mittlere Auslastung vorhanden/erwartet
 - Stufe 2: hohe Auslastung vorhanden/erwartet
 - Stufe 3: sehr hohe Auslastung vorhanden/erwartet
- Sind keine Daten zur Auslastung verfügbar, wird keine Information zur Auslastung angezeigt.
- Auslastungsinformationen sind Service-Informationen und ergänzen die Fahrgastinformationen der dynamischen Anzeiger. Auslastungsinformationen können, nach Prüfung, auch bestehende Informationen (z.B. Fahrtziel) zeitweise überschreiben.
- Informationen zur Auslastung referenzieren stets auf einen spezifischen Abschnitt einer Fahrt bzw. können sich von Fahrabschnitt zu Fahrabschnitt ändern.
- Informationen zur Auslastung können sich allgemein auf eine Fahrt beziehen oder auf einzelne „Gefäßteile“ einer Fahrt (bspw. einzelne Wagen, Abteile etc.).

Graphische Darstellung

- Ein Fahrzeug wird immer waagrecht dargestellt.
- Die Fahrtrichtung ist durch einen Pfeil zu kennzeichnen. Dieser Fahrtrichtungspfeil kann bei Einfachtraktion ggf. entfallen.
- Die Auslastung wird je Einheit durch 3 stilisierte Personen gekennzeichnet.
 - Stufe 1: die erste Person als Fläche, die zweite und dritte als Kontur
 - Stufe 2: die erste und zweite Person als Fläche, die dritte als Kontur
 - Stufe 3: die erste, zweite und dritte Person als Fläche
- Eine zusätzliche farbige Kennzeichnung ist nicht gestattet.
- Eine Stufe, bei der alle drei Personen als Kontur dargestellt sind, gibt es nicht, da diese Darstellung nicht eindeutig ist.
- Die Bauform des Fahrzeugs wird bei der graphischen Darstellung beachtet (siehe Abbildung 1).

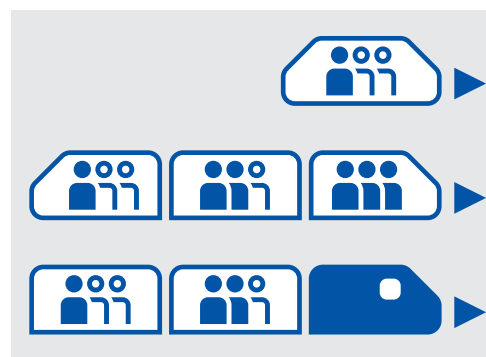


Abbildung 1



Abbildung 2

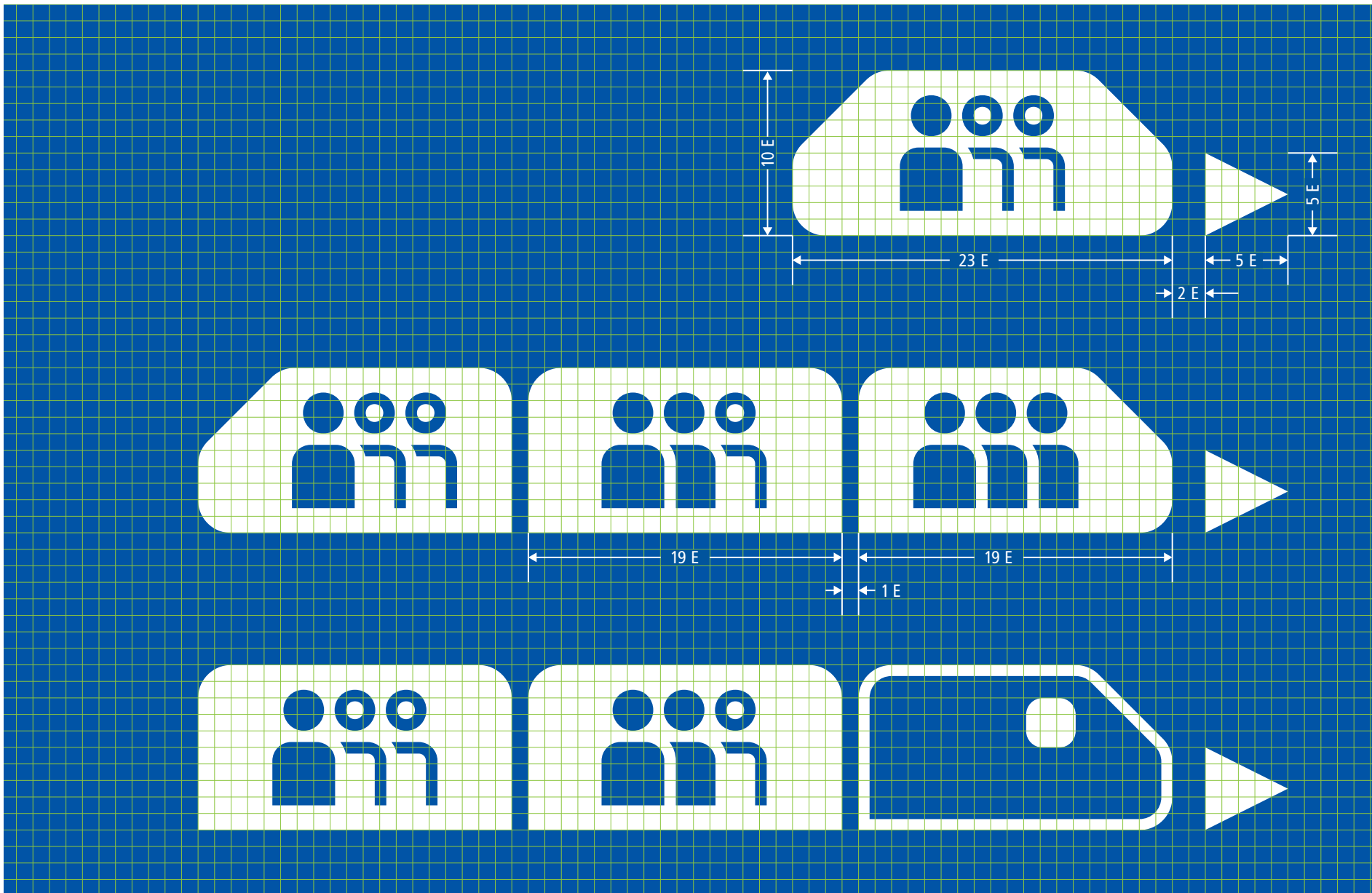
Textliche Darstellung

- Die Auslastung wird je Einheit wie folgt gekennzeichnet.
 - Sitzplätze
 - Stufe 1: "viele Sitzplätze frei"
 - Stufe 2: "wenig Sitzplätze frei"
 - Stufe 3: "nur Stehplätze frei"
 - Fahrradplätze/Rollstuhlplätze
 - Stufe 1: "viele <Einheiten> frei"
 - Stufe 2: "wenig <Einheiten> frei"
 - Stufe 3: "keine <Einheiten> frei"
- Eine hardwarebedingte Kürzung des Textes ist möglich, jedoch nur nach Rücksprache mit dem VBB.
- Eine Darstellung durch beispielsweise ACSII Zeichen ist nicht zulässig.
- Sollte ein Fahrzeug aus mehreren Einheiten bestehen ist die zusätzliche Angabe „1. Wagen“, „2. Wagen“ etc. erforderlich.

Besonderheiten bei der Darstellung

- Besonderheit bei der Darstellung im Fahrzeug:
 - Hier wird nur der vom Fahrgast direkt erreichbare Teil des/der Fahrzeug(s/e) kommuniziert. Kann der Fahrgast andere Fahrzeugteile nur durch Ausstieg und wieder Einstieg erreichen, werden diese anderen Fahrzeugteile nicht im Fahrzeug mit Auslastungsinformationen angezeigt.
 - Für Fahrzeuge, die nur aus einer Wageneinheit bestehen (insb. Busse) ist die Anzeige entbehrlich.
 - Der aktuelle Standort ist auf der Graphik zu kennzeichnen (siehe Abbildung 2).
- Besonderheit bei der Darstellung am Halt:
 - Für Fahrzeuge, die nur aus einer Wageneinheit bestehen (insb. Busse) ist die Anzeige entbehrlich.

Gestaltungsraster für negative Darstellung



2.3. Informationen in anderen Sprachen

Um anderssprachigen Menschen wichtige Informationen zu vermitteln und damit auch Orientierung im Verbundgebiet zu ermöglichen, ist es wichtig diese Informationen in selbsterklärenden Piktogrammen oder in anderen Sprachen anzubieten.


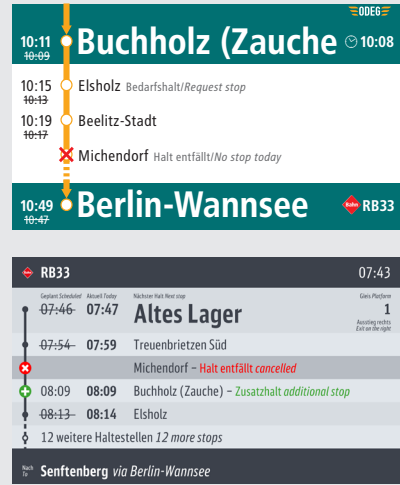
Grundsätzlich ist Deutsch und Englisch die erste Wahl im Verbundgebiet. Dennoch können darüber hinaus, in regionalen Kontexten weitere Sprachen eingesetzt werden. Aufgrund der geografischen Nähe zu Polen sind des Weiteren im Grenzgebiet

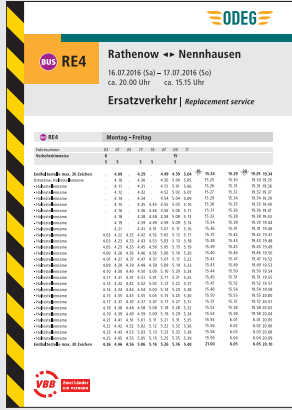
polnische Informationen von großem Nutzen. Innerhalb der Anlage finden Sie umfangreiche Vokabellisten für Englisch und Polnisch.

- *Anlage 2.3. Vokabeln Deutsch – Englisch und Deutsch – Polnisch*

Eine Einbindung der sorbisch/wendischen Sprache befindet sich derzeit in Abstimmung.

Im Folgenden wird eine Handlungsübersicht zur Verwendung der Sprachen gegeben:

Medium	Sprachliche Einbindung	Anwendungsbeispiele
Piktogramm/Aushänge (Bahn)	1. Stelle Deutsche Sprache 2. Stelle Englische Übersetzung in kursiv 3. Stelle Regionale Sprache Übersetzung in kursiv (Bspw. Polnisch)	
Dynamische Fahrgastinformation auf Flachbildschirmen innen (Bahn/üÖPNV)	Als Zielzustand ist eine gleichzeitige Darstellung von max. zwei Sprachen umzusetzen. Version 1 Deutsch und Englisch Version 2 Deutsch und Regionale Sprache (Bspw. Polnisch) <ul style="list-style-type: none"> - Bei Fahrten, auf deren Verlauf sich mindestens eine Haltestelle auf polnischem Gebiet befindet, werden die englischen Formulierungen/Texte/Bezeichnungen durch polnische ersetzt. - Dies gilt im Schienenverkehr nur bei Halten der Kategorie A und im üÖPNV nur bei Halten der Kategorien A bis C1 sowie in beiden Fällen an Halten mit besonderer verkehrlicher Verknüpfung/Relevanz. 	

Medium	Sprachliche Einbindung	Anwendungsbeispiele
<p>Ansagen (Bahn/üÖPNV)</p>	<p>Zusätzlich zum Deutsch sind Ansagen in einer zweiten Sprache durchzuführen, sofern sie gemäß den Botschaften erfolgen sollen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 4.3.2. Botschaften <p>Version 1 Ansagen auf Deutsch und Englisch - gilt im Tarifraum Berlin ABC - gilt Fall- und Anlassbezogen (Großveranstaltungen, Flughafen, Störungen) auch außerhalb des Bereiches Berlin ABC</p> <p>Version 2 Ansagen auf Deutsch und in der Regionale Sprache (Bspw. Polnisch) - gilt nur für Fahrten, auf deren Verlauf sich mindestens eine Haltestelle auf polnischem Gebiet befindet - gilt im Schienenverkehr nur bei Halten der Kategorie A - gilt im üÖPNV nur bei Halten der Kategorien A bis C1 - gilt an Halten mit besonderer verkehrlicher Verknüpfung/Relevanz von/nach Polen</p>	
	<p>Deutsch sowie die jeweilige zweite Sprache bitte immer als Sprach-Block darstellen. Das bedeutet: erst eine komplette Durchsage mit allen Botschaften in Deutsch. Danach folgt die Ansage in Englisch und/oder Polnisch.</p>	
<p>Regelfahrplanabweichungskommunikation</p>	<p>Bei Fahrgastinformationen bei Regelfahrplanabweichungen ist die Hauptsprache Deutsch.</p> <p>1. Stelle Deutsch 2. Stelle Englisch Übersetzung in kursiv - Der VBB empfiehlt, um auch Nichtmuttersprachler zu erreichen, eine zusätzliche Angabe von Kerninformationen in englischer Sprache. - Dabei sollen die Englischen Informationen kursiv und getrennt durch „|“ dargestellt werden.</p> <p>3. Stelle Regionale Sprache Übersetzung in kursiv (Bspw. Polnisch) - Bei Fahrten, auf deren Verlauf sich mindestens eine Haltestelle auf polnischem Gebiet befindet, empfiehlt eine zusätzliche Angabe von Kerninformationen in Polnisch.</p>	

Eine Liste mit den vereinbarten Übersetzungen befindet sich in den Anlagen

- ▶ Anlage 2.3. Vokabeln Deutsch – Englisch und Deutsch – Polnisch

oder in der VBB-Datenbox Facharbeitskreis unter dem FGI Modul Handbuch und Design.

Fahrgastinformation zur Reiseplanung

Kapitel 3

3.1. Schwerpunkt Verkehrsangebote

3.1.1. Fahrplanpublikationen

Inhalt

Fahrplanpublikationen dienen zur Vorabinformation der Fahrgäste. Sie enthalten eine fahrgastfreundliche Angebotskommunikation von Fahrplänen für eine bestimmte Fahrplanperiode, sowie weiteren Information zur Planung der Reise. Sie können eine einzelne oder mehrere Linie beinhalten. Generell bestehen Fahrplanpublikationen aus folgenden Bestandteilen:

1. **Titelseite im VBB-Layout**
 - ▶ *Formate DIN A5, DIN lang und DIN A6*
 - ▶ *Format DIN A7*
2. ▶ **eine oder mehrere Fahrplantabelle(n)**
3. ▶ **Kontaktdaten der VU und des VBB**
4. ▶ **Optional: Perlschnur für die betreffende Linie mit Umsteigemöglichkeiten**
5. ▶ **Optional: weitere Informationen**
6. ▶ **Optional: Werbung**

Format

Fahrplanpublikationen können je nach Umfang als Bücher, Broschüren oder Faltblätter hergestellt werden.

Bei der Formatwahl sind Faktoren wie Lesbarkeit, Vertrieb, usw. zu berücksichtigen. Folgende Formate sind zu verwenden:

- DIN A5 (gebunden, gefalzt oder Rückstichheftung)
- DIN lang (gefalzt oder Rückstichheftung)
- DIN A6 quer (gefalzt oder Rückstichheftung)
- DIN A7 gefalzt

In begründeten Fällen sind andere Formate möglich. Änderungswünsche sind vorab mit dem VBB abzustimmen.

Typisierung von Linien

Die Darstellung der Fahrplaninformation ist abhängig vom Gesamtangebot der abgebildeten Strecke/Relation. So können einzelne Linie oder mehrere Linien in einer Fahrplantabelle abgebildet werden, sodass der Fahrgast auf einen Blick das ergänzende Angebot erfassen kann. Die Zusammensetzung solcher Fahrplaninformation wird mit allen betroffenen Verkehrsunternehmen rechtzeitig vorab abgestimmt. Es wird zwischen folgende Fahrplaninformationstypen unterschieden:

- **Typ 1:** eine oder mehrere einzelne Linien die vom Start bis zum Ziel komplett bedient werden
- **Typ 1a:** alle Linien bedienen unterschiedliche Start- und Zielhaltestellen:
 - **RB51** Folder Brandenburg a. d. H. – Rathenow
 - **Bus 451, 452, 453, 454** Fahrplan Eisenhüttenstadt
- **Typ 1b:** zwei separate Linien, die die gleiche Start- bzw. Zielhaltestelle bedienen:
 - **RB73** Neustadt (Dosse) – Pritzwalk und (**RB74**) Pritzwalk – Meyenburg
- **Typ 2:** von Start bis Ziel wird die Strecke von einer Linie komplett und von einer oder mehreren Linien ergänzend bedient
- **Typ 2a:** eine komplette Linie und eine komplett parallel verlaufende
 - **RE6** mit **RB55** Wittenberge – Hennigsdorf – Berlin mit Kremmen – Hennigsdorf
- **Typ 2b:** eine komplette Linie und nur auf Teilstrecken von parallel verlaufenden Linien mit Fahrten ergänzt:
 - **RE2** mit **RB24**, Wismar – Berlin Hbf– Cottbus mit Königs Wusterhausen – Lübbenau (Spreewald)
- **Typ 3:** auf bestimmten Strecken alle sich ergänzenden Linien:
 - **RE1, RB20, RB21, RB22** Golm – Potsdam Hbf – Berlin Ostbahnhof

Titelseiten im VBB-Layout für Formate DIN A5, DIN lang, DIN A6

Die Titelbilder sind gemäß VBB CD (► 1.5. Corporate-Design-Manual) zu gestalten und bestehen aus:

Betreiberlogos

- Befinden sich linksbündig am oberen Rand
- Reihenfolge VU Logos:
 - Zuerst führendes Unternehmen
 - Weitere Unternehmen, zuerst Bahnen in alphabetischer Reihenfolge und dann Logos von VU die in größerem Umfang enthalten sind

Headline

- Gebietsangabe (Landkreis, Stadt)
- Den Inhalt des Produktes z. B. Fahrplan

Unterhalb der Headline

- Produktsignets der Verkehrsmittel, die in der Publikation enthalten sind
- ggf. Liniennummern

Information zum Medium und zur Gültigkeit

- „Gültig“ „ab/vom“ Datum ggf. „bis“

VBB-Logo

- Platzierung gemäß VBB-CD (► 1.5. Corporate-Design-Manual)

Untersagt sind

- „alternative Titelbilder“ auf der Rückseite
- Betreiberlogo von Subunternehmen

Im grauen Bereich dürfen weitere Bildelemente wie z. B. Signets verwendet werden. Generell soll die einheitliche Icon-Familie des VBB-CD verwendet werden. Weitere Elemente sind möglich, wenn sie vorab mit dem VBB abgestimmt wurden.



Titelseiten im VBB-Layout für Formate DIN A7

Die Titelbilder sind gemäß VBB-CD (► 1.5. *Corporate-Design-Manual*) zu gestalten und bestehen aus:

Betreiberlogos

- Befinden sich rechtsbündig am oberen Rand
- Reihenfolge VU Logos:
 - Zuerst führende Unternehmen in alphabetischer Reihenfolge
 - Unternehmen mit anteiligen Strecken in alphabetischer Reihenfolge
- Logos der Betreiber in zwei Größen:
 - für ein bis zwei Betreiber
 - ab drei Betreiber

Headline

- Liniennummer in weiß auf rotem Balken
- In Transit-Black für vollständig enthaltende Linie
- In Transit-Normal für Auszüge aus Linien

Subheadline

- Richtungsangaben in schwarz auf weiß
- Startort ◄► Zielort, Zwischenorte erlaubt, aber so kurz wie möglich
- Ortsnamen ohne Hbf
- Polnische Namen mit polnischen Sonderzeichen ohne Zusatz (PL)

Information zum Medium und zur Gültigkeit

- Das Wort „ Fahrplan“
- Darunter „Gültig“ „ab/vom“ Datum ggf. „ bis“

VBB-Logo

- Platzierung gemäß VBB-CD (► 1.5. *Corporate-Design-Manual*)

Detailinformationen zu den einzelnen Linien

Reihenfolge der aufgeführten Linien unter Graufäche gemäß Sortierregeln

(► 2.2.3. *Sortierreihenfolge*)

- zuerst die vollständig enthaltenden Linien
- dann streckenweise enthaltenden Linien

Bestandteile der Detailinformationen

- Liniensignet in Linienfarben
- Streckenbezeichnungen der vollständig enthaltenden Linien in Transit-Bold
- Streckenbezeichnungen der streckenweise enthaltenden Linien erhalten den Präfix „Auszug:“ und dann die Streckenbezeichnung in Transit-Normal
- Streckenbezeichnung ist detaillierter als in Subheadline
- Streckenbezeichnung sollte identisch mit der Streckenbezeichnung über der Fahrplantabelle sein
- Starthaltestelle ◄► Zielhaltestelle; Zwischenbahnhöfe sind erlaubt
- Haltestellenamen mit Ortszusätzen und Hbf
- Polnische Namen mit polnischen Sonderzeichen ohne Zusatz (PL)
- Streckenbezeichnung bei zwei Linien in einem Folder, die nicht die gleiche Strecken befahren aber eine gemeinsame Haltestelle bedienen, (Typ 1b) erfolgt die Bezeichnung wie folgt: Starthaltestelle ◄► gemeinsam angefährene Haltestelle ◄► Zielhaltestelle
 - z. B. **RB61** + **RB62** Schwedt (Oder) ◄► Angermünde ◄► Prenzlau
 - z. B. **RB73** + **RB74** Neustadt (Dosse) ◄► Pritzwalk ◄► Meyenburg
- Sollten auch Fahrplantabellen von Anschlusslinien im Folder enthalten sein, werden diese nicht auf dem Titelbild aufgeführt.

Verbundlogos

- alle durchfahrenen Verbünde (außer VBB) sind unten links in alphabetischer Reihenfolge in gleicher Größe aufzuführen
- Neben den beschriebenen Elementen dürfen keine weiteren Bildelemente wie z. B. Signets verwendet werden.

Störer

- Nachträgliche Aktualisierungen sind bei einem bereits kommunizierten Medium zu verdeutlichen.
- Der Text ist variabel und kann je nach Anwendungsfall vom Unternehmen selbst bestimmt werden.
- Hierbei gelten folgende Gestaltungsrichtlinien:
 - Verwendung des Warn-Symbols „Warnzeichen“ (Anlehnung ISO 7010 W0019)
 - Füllfarbe 100% Gelb

Untersagt sind

- „alternative Titelbilder“ auf der Rückseite
- Balkenfarbe (Unternehmensfarbe oder Farbe des Betreibers der Hauptlinie) auf Titelseite
- Betreiberlogos von Subunternehmen

Fahrplanpublikation
Streckenfolder DIN A7
Muster

DB

RB11·RE1

VBB

Frankfurt (Oder)
 <-> Cottbus | Chóšebuz

Fahrplan
 Gültig ab 13. Dezember 2020

RB11 Frankfurt (Oder) <-> Eisenhüttenstadt <-> Cottbus | Chóšebuz
RE1 Auszug: Frankfurt (Oder) <-> Eisenhüttenstadt
 <-> Cottbus | Chóšebuz

DB **ODEG**

RE3 Süd
RE4·RB43·S2·S8

VBB

Berlin
 <-> Lutherstadt Wittenberg/
 Falkenberg (Elster)

Fahrplan
 Gültig ab 13. Dezember 2020

RE3 Berlin Hbf <-> Lutherstadt Wittenberg Hbf/Falkenberg (Elster)
RE4 Auszug: Berlin Hbf <-> Ludwigsfelde/Jüterbog
RB43 Auszug: Herzberg (Elster) <-> Falkenberg (Elster)
S2 S8 Auszug: Jüterbog
 <-> Lutherstadt Wittenberg Hbf

Mein Takt
 Bahn-Bus-Landesnetz
 Sachsen-Anhalt

DB **NEB** **ODEG**

RB24
RE3·RE66·RB60

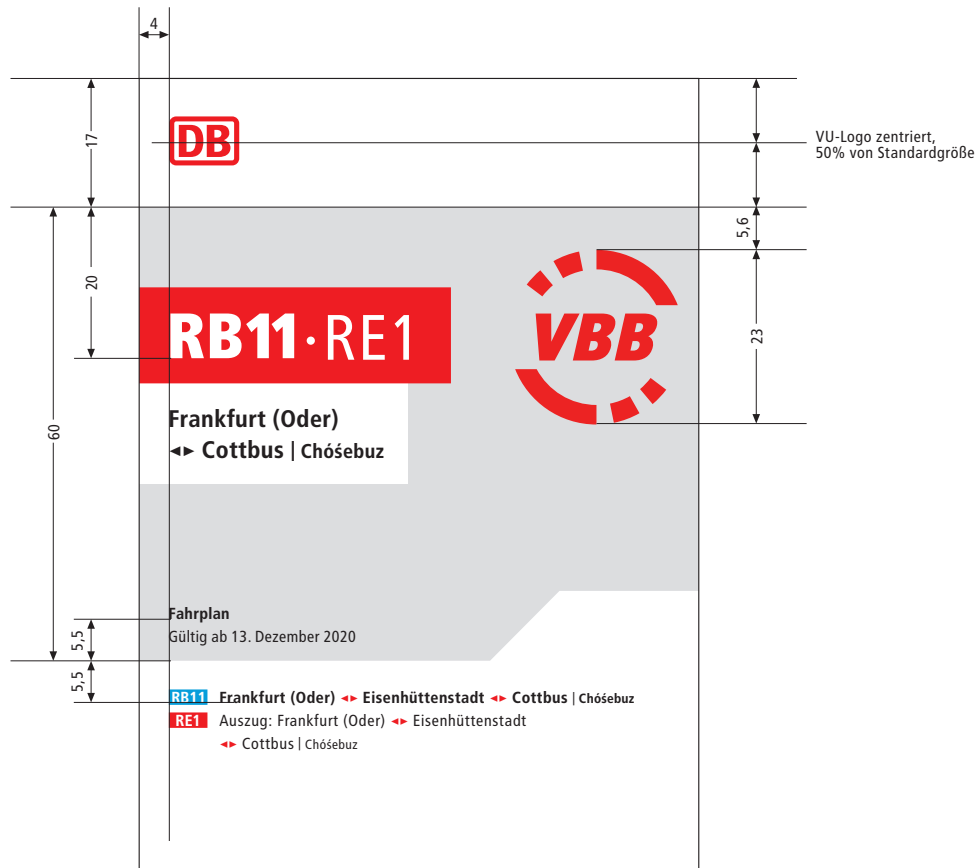
VBB

Eberswalde <-> Berlin
 <-> Senftenberg | Zly Komorow

Fahrplan
 13. Dezember 2020 bis 09. Juli 2021

RB24 Eberswalde Hbf <-> Bernau (b Berlin) <-> Berlin Ostkreuz
 <-> Königs Wusterhausen <-> Senftenberg | Zly Komorow
RE3 Auszug: Eberswalde Hbf <-> Berlin Hbf
RE66 Auszug: Eberswalde Hbf <-> Berlin-Gesundbrunnen
RB60 Auszug: Eberswalde Hbf <-> Berlin-Gesundbrunnen

Fahrplanpublikation
Streckenfolder DIN A7
Vermaung



Fahrplanpublikation
Streckenfolder DIN A7
Satzanweisung

DB

RB11-RE1

VBB

Frankfurt (Oder)
 <-> Cottbus | Chósebus

Fahrplan
 Gültig ab 13. Dezember 2020

RB11 Frankfurt (Oder) <-> Eisenhüttenstadt <-> Cottbus | Chósebus
RE1 Auszug: Frankfurt (Oder) <-> Eisenhüttenstadt
 <-> Cottbus | Chósebus

Liniennummern*:
 Transit-Black/-Normal
 VH: 24 pt

Richtungsangaben
 Transit-Bold
 VH: 9 pt | 7,5 pt

Informationszeilen:
 Transit-Bold/-Normal
 VH: 6 pt
 ZAB: 3 mm

Linienbezeichnung
 Transit-Bold/-Normal
 VH: 6 pt | 5 pt
 ZAB: 3 mm

DB **ODEG**

RE3 Süd

VBB

RE4-RB43-S2-S8

Berlin
 <-> Lutherstadt Wittenberg/
 Falkenberg (Elster)

Fahrplan
 Gültig ab 13. Dezember 2020

RE3 Berlin Hbf <-> Lutherstadt Wittenberg Hbf/Falkenberg (Elster)
RE4 Auszug: Berlin Hbf <-> Ludwigsfelde/Jüterbog
RB43 Auszug: Herzberg (Elster) <-> Falkenberg (Elster)
S2 S8 Auszug: Jüterbog
 <-> Lutherstadt Wittenberg Hbf

Mein Takt
 Bahn-Bus-Landesnetz
 Sachsen-Anhalt

Liniennummern*:
 Transit-Black/-Normal
 VH: 18 pt

* Headline und Absatzlinie gemäß Corporate-Design-Manual > Anlage 1.5.

Eine oder mehrere Fahrplantabelle(n)

Es können einzelne oder mehrere Linien in einer Fahrplantabelle abgebildet werden. Die Zusammensetzung gemeinsamer Fahrplantabellen wird mit allen betroffenen Verkehrsunternehmen rechtzeitig vorab abgestimmt.

Generell gilt:

- Es wird kein Fernverkehr aufgenommen, außer IC/ICE-Fahrten in den Relationen, in denen VBB Fahrausweise anerkannt werden.
- Zusätzliche parallele Verkehrsangebote auf den Strecken, die eine wesentliche verkehrliche Relevanz besitzen inkl. des Fernverkehrs, können aufgenommen werden. Die Aufnahme dieser Verkehrsangebote ist zwischen den Aufgabenträgern abzustimmen. Öffentlich bestellte Verkehrsangebote sind kein ausschließlicher Grund für die Aufnahme in die Fahrplantabellen.

In begründeten Fällen sind Abweichungen von diesem Standard möglich. Änderungswünsche sind vorab mit dem VBB abzustimmen.

Allgemeine Festlegungen zur Fahrplantabelle

In Fahrplantabellen werden Haltestellennamen oder VBB-Haltestellennamen in der gleichen Schreibweise wie in den Überschriften, Perlschnüren und Perlschnurüberschriften gemäß FGI-Handbuch (► *Perlschnüre*) verwendet.

Haltestellennamenszusätze wie z. B. Storkow (Mark) müssen in Liniennetzen, Perlschnüren und Fahrplantabellen gleich sein. Polnische Namen erscheinen mit polnischen Sonderzeichen ohne „PL“-Zusatz.














Festlegungen zur Tabellenüberschrift

Im Hintergrund sind keine Farben des Unternehmens, der Linie oder Verkehrsmittels zu hinterlegen.

Die **Richtungsangabe** der vollständigen Linie wird in Transit-Bold angegeben und enthält die Start-/Zwischen-/Zielhaltestelle (mit Hbf-Zusatz). Im Linienband für Typ 1a und 1b wird nur eine Gesamtstrecke aufgeführt. Im Linienband der anderen Typen wird vor den Teilstrecken das Wort „Auszug:“ und die Richtungsangaben in Transit-Normal eingefügt.

Wenn mehrere **Leistungsanbieter** in einer Tabelle dargestellt werden, dann wird zuerst der Leistungsanbieter der Hauptlinien in Transit-Bold (Reihenfolge zuerst RE numerisch dann RB numerisch) und dann der / die Leistungsanbieter der Teilstrecken in Transit-Normal (Reihenfolge zuerst RE numerisch dann RB numerisch) aufgeführt.

Informationen zu(r) Linie(n) wie z. B. Barrierefreiheit, Fahrradmitnahme, Flughafensignet sind mit Piktogrammen gemäß FGI-Handbuch (► *Piktogramme*) aufzuführen. Weitere Hinweise die alle aufgeführten Strecken betreffen, wie Gültigkeiten von Verbundtarifen, temporäre Bedienung oder Marketingnamen in Transit-Bold sind erlaubt.

 RB25	Berlin Ostkreuz ► Berlin-Lichtenberg ► Ahrensfelde ► Werneuchen	Typ 1a
NEB		
 RB73 RB74	Meyenburg ► Pritzwalk ► Neustadt	Typ 1b
DB Regio		
 RE6 RB55	Wittenberge ► Kremmen ► Hennigsdorf (b Berlin) ► Berlin Gesundbrunnen Kremmen ► Hennigsdorf (b Berlin)	Typ 2a
DB Regio	 	
 RE7 RB33	Dessau Hbf ► Michendorf ► Berlin Hbf ► Berlin-Schönefeld Flughafen ✕ ► Wünsdorf-Waldstadt Auszug: Michendorf ► Berlin-Wannsee	Typ 2b
DB Regio ODEG	  VBB-Tarif ab Medewitz (Mark)	
 RE1 RB20 RB21 RB22	Auszug: Potsdam Park Sanssouci ► Potsdam Hbf ► Berlin Hbf ► BerlinFriedrichstr. Auszug: Golm ► Potsdam Hbf Auszug: Golm ► Potsdam Hbf ► Berlin Hbf ► BerlinFriedrichstr. Auszug: Golm ► Potsdam Hbf ► Berlin Hbf ► BerlinFriedrichstr.	Typ 3
DB Regio	 	

Festlegungen zu Fahrplantabellen

Der **Tabellenkopf** kann in zwei Varianten dargestellt werden:

- entweder eine grau hinterlegte Zeile mit Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag
- oder keine extra Zeile. Dann sind die Verkehrstage (z.B. Mo, tägl., ...) in der Zeile Verkehrshinweise enthalten

Danach folgen die Zeilen Liniennummer (außer bei Typ 1 a), optional Fahrnummer und Verkehrshinweise.

Die Zeile **Liniennummer** enthält die Liniennummern in der Farbe der Linien (► 1.3.1. *Farben Liniensignets*). Linienbezeichnungen für IC, EC, ICE werden in schwarzer Schrift auf grauem Hintergrund hinterlegt. Bei Bedarf können weitere Signets verwendet werden, wenn Sie vorab mit dem VBB abgestimmt wurden.

Die Zeile **Fahrnummer** soll nur optional verwendet werden.

Die Zeile mit den **Verkehrshinweisen** enthält die Gültigkeiten der einzelnen Fahrten. Hierbei können die Abkürzungen Mo–Fr, Sa, So, einzelne Wochentage und täglich, oder die Standardverkehrshinweise verwendet werden. Für weitere Verkehrshinweise sind kleine Buchstaben zu verwenden. Eine Rufbusfahrt ist mit dem entsprechenden Signet (► *Produktsignets*) zu kennzeichnen.

Fahrpläne sind in die Spalten „Haltestellennamen“ und „Fahrzeiten“ unterteilt. Es können Augenleitlinien in Form einer grauen Hinterlegung verwendet werden. **Bedarfshalte** oder **temporäre Halte** sind mit einem Verkehrshinweis in der Spalte „an/ab“ zu kennzeichnen.

Die **Fahrzeiten** sind ohne führende Null anzugeben und können mit Punkten oder Doppelpunkten dargestellt werden. Es dürfen keine weiteren Signets oder Zusätze an den Fahrzeiten verwendet werden.

Vertaktete Fahrpläne können in einer komprimierten Form dargestellt werden. Der Taktabstand wird in Minuten über einem Dreieck angezeigt. Das Taktsymbol muss in die Legende der Verkehrshinweise aufgenommen werden.

Der Hinweis auf eine **Ankunft oder Weiterfahrt** ohne Umstieg einer Fahrt, wird mit „Kommt aus“ oder „Weiter nach“ und dem Ort gekennzeichnet.

Anschlusshinweise auf andere Linien, aber nur gesicherte Anschlüsse, können optional in der Tabelle dargestellt werden.

Weitere Anschlusshinweise in Form von Texten, weiteren Tabellen, Haltestellenaushängen oder anderen im FGI-Handbuch hinterlegten Möglichkeiten der Fahrplandarstellung im FGI-Layout, können außerhalb der Fahrplantabelle aufgeführt werden. Der Hintergrund dieser Anschlusshinweise kann passend zum Gesamtlayout farblich untersetzt werden, dabei muss die Transparenz gewährleistet werden und die Hauptinformation gut lesbar sein.

Die **Legende der Verkehrshinweise** erfolgt unterhalb der Fahrplantabelle.

Fahrplanpublikation Aufbau Fahrplansseite

Liniennummer
inkl. Produktkennzeichnung bei den Oberbegriffen S- und U-Bahn, Föhre (z.B. F1, S1, U1) sowie bei den Untergruppen (z.B. X21, R694)

Produktsignet
Oberbegriff

Leistungsanbieter

Hauptbahnhof
▶ **Quenzbrücke**

VBBR

Richtungsangaben
Angabe der Endhaltestellen getrennt durch einen Pfeil (→)
Zwischenhalte können dargestellt werden und sind dann ebenfalls durch einen Pfeil abzugrenzen.
Endhaltestellen, die nicht ständig bedient werden, sind in Klammern zu setzen.

Piktogramme
Informationen zur Linie:
 Plätze für Rollstuhlfahrer vorhanden

Verkehrstage
z.B. täglich oder nach Tagen unterteilt:
Montag - Freitag, Samstag, Sonntag
Variieren die Verkehrstage der einzelnen Fahrten, kann auf die Angabe im Tabellenkopf verzichtet werden. Die Verkehrstage sind dann bei den Verkehrshinweisen anzugeben.

Fahrtnummer
falls vorhanden

Verkehrshinweise:
Fahrtspezifische Erläuterungen

Produktsignet/Liniennummer
siehe oben

Fahrplantabelle
Haltestellenabfolge von oben nach unten und dazugehörige An- bzw. Abfahrtszeiten

Anschlüsse
Angabe anderer Linien, die an der vorherigen Haltestelle einen Anschluss bieten, mit Nummer und Fahrtrichtung

Samstag u. Sonntag

Haltestelle	ab	5.19	5.50	6.21	6.52	30
Hauptbahnhof	ab	5.19	5.50	6.21	6.52	30
Geschwister-Scholl-Str.		5.19	5.50	6.21	6.52	
Sankt-Annen-Str.		5.19	5.50	6.21	6.52	
Neustädter Markt		5.19	5.50	6.21	6.52	
Hauptstr.		5.19	5.50	6.21	6.52	
Ritterstr./Museum		5.19	5.50	6.21	6.52	
Nicolaiplatz		5.19	5.50	6.21	6.52	
Magdeburger Str./OLG		5.19	5.50	6.21	6.52	20.
Fouquéstr./FHB		5.19	5.50	6.21	6.52	20.2.
Bahnhof Altstadt		5.19	5.50	6.21	6.52	20.22
Dreifertstr.		5.19	5.50	6.21	6.52	20.22
Südtor		5.19	5.50	6.21	6.52	20.22
Sporthalle		5.19	5.50	6.21	6.52	20.22
Quenzbrücke	an	5.19	5.50	6.21	6.52	20.22
Anschluss 000 Ri Ort	ab	5.25	6.20		7.01	

Taktabstand
Angabe der Fahrtabstände in Minuten

Legende Verkehrshinweise
S nur an Schultagen (Land Brandenburg)
K weiter als 887 Bad Freienwalde

Fahrplanpublikation
Satzanweisung Fahrplanseite

Produktsignet/Liniennummer:
Transit-Black
VH: 20 pt
Produktsymbol entspr. Produktfarbe
am Grundlinienraster ausgerichtet

Richtungsangaben:
Transit-Bold
VH: 10 pt
ZAB: 4 mm
Richtungspfeile entspr. Produktfarbe

zweizeilig: untere Zeile am
Grundlinienraster ausgerichtet
einzeilig: 1,5 mm vom
Grundlinienraster verschoben

Leistungsanbieter:
Transit-Bold
VH: 8,5 pt
-1 pt vom Grundlinienraster verschoben
mittellachsal auf schwarzen Fond

Piktogramme:
Transit-Pict
VH: 4,5 mm und Ausrichtung
entsprechend Fond Leistungsanbieter

Tram 2 **Hauptbahnhof**
Quenzbrücke

VBBR

Tram 2 Montag - Freitag

Fahrtnummer	03	01	05	17	19	07
Verkehrshinweise	K	S	S	S	S	S
Hauptbahnhof	ab 5.11	30	20.41	21.23		
Geschwister-Scholl-Str.	5.11		20.41	21.23		
Sankt-Annen-Str.	5.11		20.41	21.23		
Neustädter Markt	5.11		20.41	21.23		
Hauptstr.	5.11		20.41	21.23		
Ritterstr./Museum	5.11		20.41	21.23		
Nicolaiplatz	5.11		20.41	21.23		
Magdeburger Str./OLG	5.11		20.41	21.23		
Fouquéstr./FHB	5.11		20.41	21.23		
Bahnhof Altstadt	5.11		20.41	21.23		
Dreifertstr.	5.11		20.41	21.23		
Südtor	5.11		20.41	21.23		
Sporthalle	5.11		20.41	21.23		
Quenzbrücke	an 5.11		20.41	21.23		

Verkehrstage:
Transit-Bold
VH: 8,5 pt
-1 pt vom Grundlinienraster verschoben
linksbündig auf grauem Font, 2 mm eingerückt

Fahrtnummer:
Transit-Italic
VH: 6 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Verkehrshinweise:
Transit-Bold
VH: 6 pt
ZAB: 3 mm (bzw. 2,5 mm)
am Grundlinienraster ausgerichtet

Produktsignet/Liniennummer
Transit-Bold
VH: 8,5 pt
Produktsymbol entspr. Produktfarbe
-1 pt vom Grundlinienraster verschoben
linksbündig auf grauem Font, 2 mm eingerückt

Tram 2 Samstag u. Sonntag

Hauptbahnhof	ab 5.19	5.50	6.21	6.52	30	
Geschwister-Scholl-Str.	5.19	5.50	6.21	6.52		
Sankt-Annen-Str.	5.19	5.50	6.21	6.52		
Neustädter Markt	5.19	5.50	6.21	6.52		
Hauptstr.	5.19	5.50	6.21	6.52		
Ritterstr./Museum	5.19	5.50	6.21	6.52		
Nicolaiplatz	5.19	5.50	6.21	6.52		
Magdeburger Str./OLG	5.19	5.50	6.21	6.52	20.	
Fouquéstr./FHB	5.19	5.50	6.21	6.52	20.2.	
Bahnhof Altstadt	5.19	5.50	6.21	6.52	20.22	
Dreifertstr.	5.19	5.50	6.21	6.52	20.22	
Südtor	5.19	5.50	6.21	6.52	20.22	
Sporthalle	5.19	5.50	6.21	6.52	20.22	
Quenzbrücke	an 5.19	5.50	6.21	6.52	20.22	
Anschluss 000 Ri Ort	ab 5.25	6.20	7.01			

Taktabstand
Transit-Bold
VH: 6 pt
1,5 mm vom Grundlinienraster verschoben

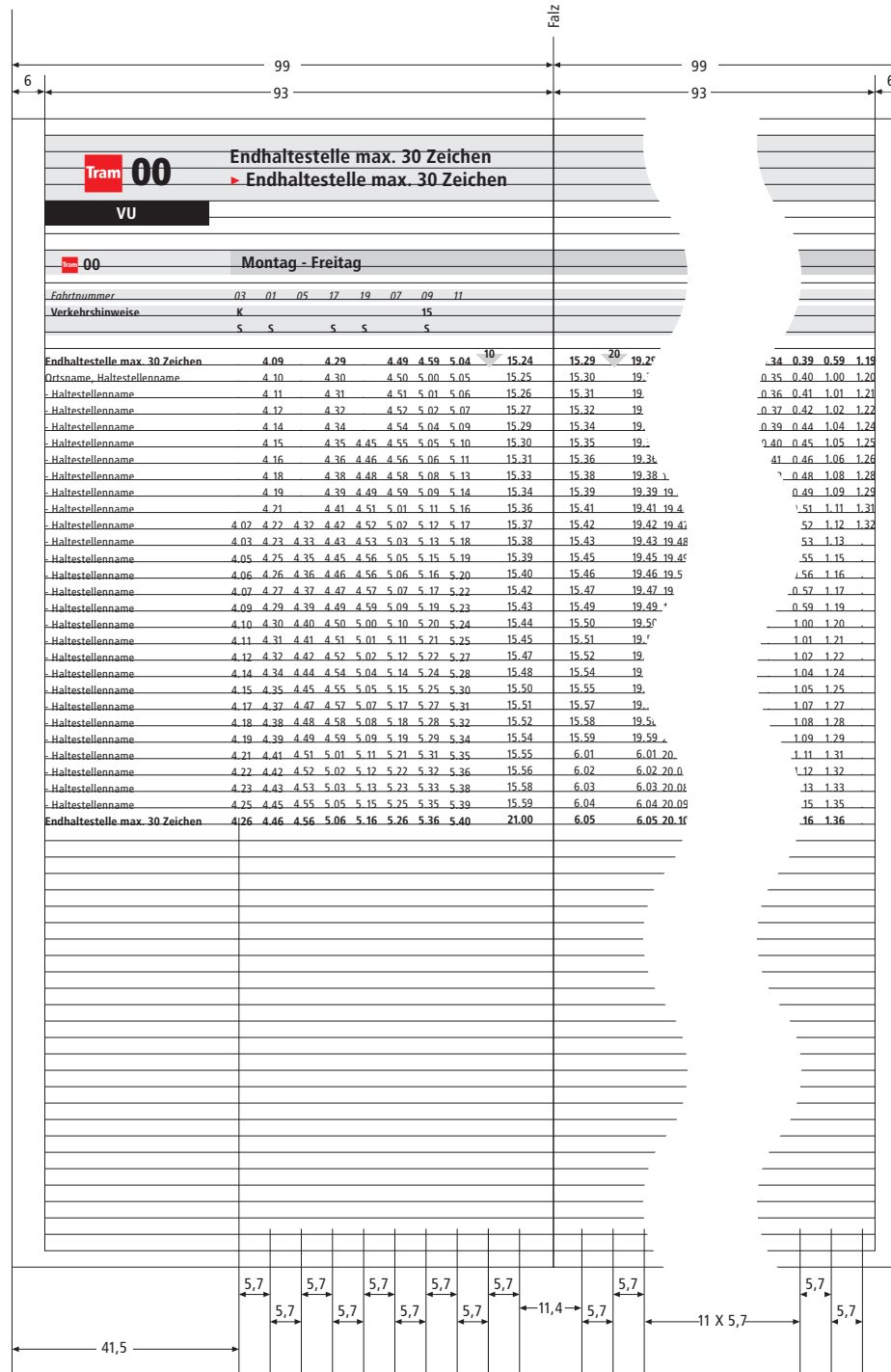
Fahrplantabelle:
Transit-Normal
Auszeichnung: Transit-Bold
VH: 6 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Anschlüsse:
Transit-Italic
VH: 6 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet
Zeilen vor und nach **Anschlüssen:**
Transit-Bold

S nur an Schultagen (Land Brandenburg)
K weiter als 887 Bad Freienwalde

Legende Verkehrshinweise:
Transit-Normal
VH: 6 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Fahrplanpublikation
VermaÙung Fahrplanseite
Doppelseite DIN lang



**Fahrplanpublikation
Vermaßung Fahrplanseite
mit variierenden Verkehrstagen
Spaltenbreite 7 mm**

		So	Mo-Fr	täglich	täglich	Mo-Fr	Mo-Fr	Sa+So	Sa+So	Mo-Fr	Mo-Fr	So	Mo-Fr
Magdeburg → Brandenburg → Berlin → Frankfurt													
DB Regio													
VBB-Tarif gilt ab Wusterwitz													
Verkehrstage													
Fahrtnummer		18157	18161	18163	18197	18101	18165	18165	18103	18103	18541	18167	1815
Verkehrshinweise		k		ü	ü	ü	ü	e	e	89	e	ü	
Magdeburg Hbf	ab							4.58					
Magdeburg-Neustadt								5.01					
Magdeburg Herrenkrug								5.05					
Biederitz								5.09					
Gerwisch								5.12					
Möser								5.17					
Burg (Magdeburg)								5.22					
Güsen (b. Genthin)								5.29					
Genthin								5.37	5.37				
Wusterwitz							5.11	5.46	5.46			6.06	
Kirchmöser							5.15	5.50	5.50			6.10	
Brandenburg Hbf	an						5.21	5.57	5.57				6.16
Brandenburg Hbf	ab		4.22		5.00	5.22	5.22	6.00	6.00	6.16	6.22	6.27	
Gätz			4.29		5.29	5.29				6.23	6.29		
Groß Kreutz			4.32		5.32	5.32				6.26	6.32		
Werder (Havel)	an		4.39		5.13	5.39	5.39	6.13	6.13	6.32	6.39		
Werder (Havel)	ab		4.40		5.14	5.40	5.40	6.14	6.14	6.33	6.40		
Potsdam Park Sanssouci			4.45		5.45	5.45				6.37	6.4		
Potsdam Charlottenhof			4.48		5.48	5.48				6.39	6.4		
Potsdam Hauptbahnhof	an		4.50		5.20	5.50	5.50	6.20	6.20	6.42	6.5		
Potsdam Hauptbahnhof	ab		4.51		5.21	5.51	5.51	6.21	6.21	6.45	6.51		
Berlin Wannsee			4.57		5.29	5.59	5.59	6.29	6.29	6.53	6.59		
Berlin Zoologischer Garten	an		5.09		5.41	6.11	6.11	6.41	6.41	7.06	7.11		
Berlin Zoologischer Garten	ab		4.11	5.10	5.42	6.12	6.12	6.42	6.42	7.12	7.1		
Berlin Hbf	an		4.16	5.14	5.47	6.17	6.17	6.47	6.47	7.17	7.1		
Berlin Hbf	ab		4.18	5.15	5.49	6.19	6.19	6.49	6.49	7.19	7.19		
Berlin Friedrichstr.			4.20	5.17	5.52	6.22	6.22	6.52	6.52	7.22	7.22		
Berlin Alexanderplatz			4.23	5.20	5.55	6.25	6.25	6.55	6.55	7.25	7.25		
Berlin Ostbahnhof	an		4.26	5.23	5.58	6.28	6.28	6.58	6.58	7.28	7.27		
Berlin Ostbahnhof	ab		4.27		5.29	5.59	6.29	6.29	6.59	6.59	7.29	7.1	
Erkner		3.37	4.46		5.51	6.21	6.51	6.51	7.21	7.21		7.51	
Fangschleuse		3.42	4.50		5.55		6.55	6.55				7.55	
Hangelsherg		3.47	4.55		6.00		7.00	7.00				8.00	
Fürstenwalde (Spree)	an	3.53	5.01		6.06	6.31	7.06	7.06	7.31	7.31		8.0	
Fürstenwalde (Spree)	ab	3.54	5.03		6.07	6.32	7.07	7.07	7.32	7.32		8.0	
Berkenbrück		4.00	5.09		6.38			7.38	7.38				
Briesen (Mark)		4.07	5.16		6.45			7.45	7.45				
Jacobsdorf (Mark)		4.11	5.20		6.49			7.49	7.49				
Pillgram		4.14	5.23		6.52			7.52	7.52				
Frankfurt (Oder)-Rosengarten		4.18	5.27		6.57			7.57	7.57				
Frankfurt (Oder)	an	4.23	5.32		6.29	7.02	7.26	7.26	8.02	8.02	8.26	8.2	
Frankfurt (Oder)	ab				7.03			8.04					
Kraftwerk Finkenheerd					7.10								
Finkenheerd					7.17								
Wiesenu					7.15								
Zihendorf					7.19								
Eisenhüttenstadt	an				7.23				8.19				

**Fahrplanpublikation
Muster Fahrplantabelle**

Fahrplantabelle
mit variierenden Verkehrstagen
Spaltenbreite 5,7 mm

Liniennummer	RB22	RB21	RB22	RE1	RE1	RB21	RB22	RB20	RE1	RB21	RE1	RB21	RB22	RE1	RB21	RE1	RB21	RB22
Fahrtnummer	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345
Verkehrshinweise	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	Mo-Fr
																		a
Berlin Friedrichstraße	ab	.	.	.	.	5.05	.	.	.	5.36	.	6.06	.	.	6.36	.	7.06	7.18
Berlin Hbf	.	.	.	.	.	5.09	.	.	.	5.41	.	6.11	.	.	6.41	.	7.11	7.21
Berlin Zoologischer Garten	.	.	.	.	4.47	5.15	.	.	.	5.47	.	6.17	.	.	6.47	.	7.17	7.27
Berlin-Charlottenburg	.	.	.	.	4.50	5.19	.	.	.	5.50	.	6.20	.	.	6.50	.	7.20	7.30
Berlin Wannsee	.	.	.	.	4.59	5.29	.	.	.	5.59	.	6.29	.	.	6.59	.	7.29	7.39
Potsdam Griebnitzsee	ab	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6.42	6.42	.	.	.	.
Potsdam Hbf	an	.	.	.	5.05	5.35	.	.	.	6.05	.	6.35	6.45	6.45	7.05	.	7.36	7.45
Potsdam Hbf	ab	3.47	4.47	4.47	5.08	.	5.47	5.47	6.02	6.08	6.14	.	6.47	6.47	7.08	7.22	.	7.47
Potsdam Park Sanssouci	.	3.52	4.52	4.52	5.13	.	5.52	5.52	6.08	6.13	6.20	.	6.52	6.52	7.13	7.27	.	7.52
Golm	an	3.56	4.56	4.56	.	.	5.56	5.56	6.14	.	6.24	.	6.56	6.56	.	7.31	.	7.56
Wustermark	an	.	5.14	.	.	.	6.14	.	.	.	.	.	7.14	.	.	.	.	8.14
Anschluss RE4 Ri Berlin																		
Berlin-Schönefeld Flughafen		4.37		5.37			6.37						8.37					8.37

Fahrplantabelle
mit identischen Verkehrstagen
Spaltenbreite 8,4 mm

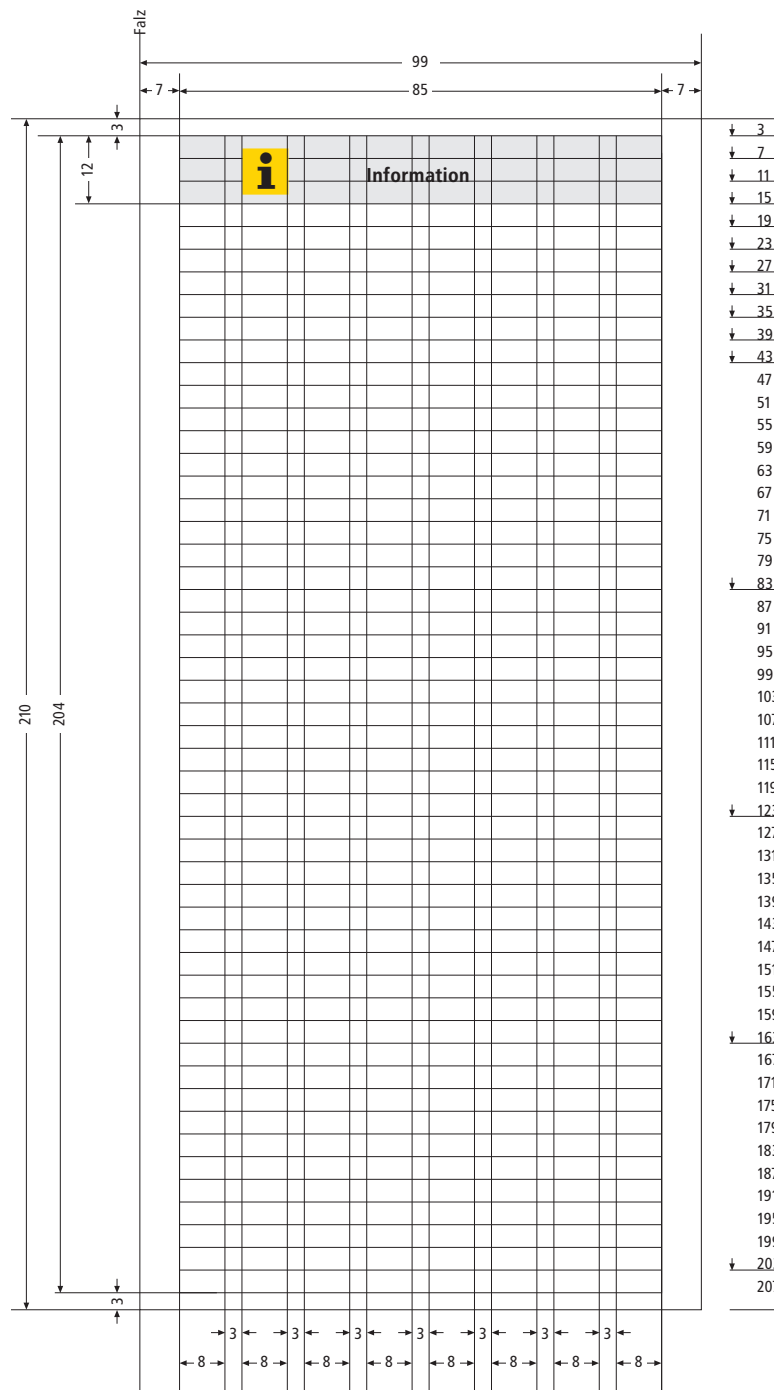
	Montag - Freitag											
Liniennummer	RB22	RB21	RB22	RE1	RE1	RB21	RB22	RB20	RE1	RB21	RE1	RB21
Fahrtnummer	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345	12345
Verkehrshinweise												
kommt aus						Frankfurt (Oder)				Frankfurt (Oder)		Frankfurt (Oder)
Berlin Friedrichstraße	ab	.	.	.	.	5.05	.	.	.	5.36	.	6.06
Berlin Hbf	.	.	.	.	.	5.09	.	.	.	5.41	.	6.11
Berlin Zoologischer Garten	.	.	.	.	4.47	5.15	.	.	.	5.47	.	6.17
Berlin-Charlottenburg	.	.	.	.	4.50	5.19	.	.	.	5.50	.	6.20
Berlin Wannsee	.	.	.	.	4.59	5.29	.	.	.	5.59	.	6.29
Potsdam Griebnitzsee	ab	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6.42
Potsdam Hbf	an	.	.	.	5.05	5.35	.	.	.	6.05	.	6.35
Potsdam Hbf	ab	3.47	4.47	4.47	5.08	.	5.47	5.47	6.02	6.08	6.14	.
Potsdam Park Sanssouci	.	3.52	4.52	4.52	5.13	.	5.52	5.52	6.08	6.13	6.20	.
Golm	an	3.56	4.56	4.56	.	.	5.56	5.56	6.14	.	6.24	.
Wustermark	an	.	5.14	.	.	.	6.14	.	.	.	.	7.14
Berlin-Schönefeld Flughafen		4.37	.	5.37	.	.	.	6.37	.	.	.	.
weiter nach		Königs Wusterh.		Königs Wusterh.		Brandenburg Hbf		Königs Wusterh.		Magdeburg Hbf		Brandenburg Hbf






Kontaktdaten der VU und des VBB

Diese Informationen dienen den Fahrgästen zur Kontaktaufnahme und sind aufzunehmen

- Kontaktdaten aller im Produkt enthaltenen VU (Name, Adresse, Tel., E-Mail, URL)
- Reihenfolge der Kontaktdaten: zuerst die VU dann der VBB
- Unternehmenslogos
- Impressum mit Herausgeber, Druck, Stand, etc.

Der Hintergrund kann passend zum Gesamtlayout farblich untersetzt werden, dabei muss die Transparenz gewährleistet werden und die Hauptinformation gut lesbar sein.



 Information	
Ihre Ansprechpartner für Fragen und Anregungen:	
	DB Regio AG ☎ (0331) 235 68 81/-82 - bahn.de
	NEB Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft ☎ (030) 39 60 11 344 - NEB.de
	ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ☎ (030) 5 14 88 88 88 - odeg.de
	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH ☎ (030) 25 41 41 41 - VBB.de

Optional: Perlschnur für die betreffende Linie mit Umsteigemöglichkeiten

- ▶ 3.2. Perlschnüre

Optional: Weitere Informationen

Optional können zusätzlichen Informationen in die Fahrplanpublikationen aufgenommen werden:

- Vorworte
- Hinweise auf weitere Fahrgastangebote wie z. B. Fahrradmitnahme
- Erklärende Grafiken, Karten, Liniennetze (▶ 3.3. Kartografie)
- Ortsverzeichnis
- Tarifhinweise in Textversion
- QR-Codes aller Beteiligten
- Hinweise auf VU-App und/oder VU-Informationskanäle, sind nur zulässig wenn auch der Hinweis auf VBB-App und VBB-Fahrinfo erfolgt.

Pictogramm:
Transit-Pict
VH: 24 pt



Vorwort

Kolummentitel
Transit-Bold
VH: 10 pt

Auszeichnung:
Transit-Bold
VH: 8,5 pt

Herr Mustermann
Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH

Liebe Fahrgäste,

Fließtext:
Transit-Normal
VH: 8,5 pt
ZAB: 4 mm

schön, dass es am 1.4.99 kein Aprilscherz war: der flächenmäßig größte Verkehrsverbund Europas wurde Realität. Somit gibt es endlich für Berlin und fast ganz Brandenburg ein einheitliches und gerechtes Tarifsysteem mit durchgängigen Tickets. Sicherlich war diese enorme Umstrukturierung nicht frei von Umstellungsschwierigkeiten, die aber im Laufe der ersten Wochen größtenteils behoben wurden. Wir hoffen, dass Sie, liebe Fahrgäste, nach dieser Anlaufphase nun von den Vorteilen, die Ihnen Ihr Verkehrsverbund bietet, profitieren und diese nutzen. Nach dem Motto: „Alles aus einer Hand“ freuen wir uns, Ihnen zum Fahrplanwechsel die zweite Ausgabe der Verbundfahrplanbücher zu präsentieren.

Die VBB-Fahrplanbücher gibt es wie bisher in Regionalausgaben für die einzelnen Landkreise. Folgende Regionalausgaben sind zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 99 erhältlich: Berlin und Stadt Potsdam, Frankfurt (Oder), Havelland, Oberhavel, Potsdam-Mittelmark mit Brandenburg a.d. Havel und Stadt Potsdam, Teltow-Fläming, Uckermark. In den Landkreisen Barnim, Märkisch-Oderland, Prignitz werden die Fahrplanbücher zum 29. August 1999 mit Schulanfang herausgegeben.

In jedem VBB-Fahrplanbuch sind sämtliche Fahrpläne der Verkehrsunternehmen des jeweiligen Landkreises, sei es Bus oder Bahn, enthalten.

Optional: Werbung

Allgemeine Festlegung

Folgende Werbung ist erlaubt:

- Werbung, die Reiseanlässe schafft
- Tarifwerbung – vorzugsweise als Textversion mit vordefinierten Textbausteinen
- Grafische Tarifwerbung ist nicht ausgeschlossen, aber unerwünscht und darf nicht im Übermaß verwendet werden.
- Touristische Perlschnüre können enthalten sein. Das Layout darf nur angelehnt an das bestehende Perlschnurlayout sein. Perspektivisch soll die einheitliche Icon-Familie des VBB-CD verwendet werden.

Das Kapitel ► *1. Basiselemente* ist anzuwenden. Vereinbarungen im Kapitel ► *Konventionen* sind anzuwenden.

Folgende Werbung ist untersagt:

- Werbung, die mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben als unvereinbar erscheinen, dies gilt insbesondere für politische und dem Verkehrsangebot entgegen stehende Werbung
- Werbung rein kommerzieller Art und Werbung die keinen Bezug zum Verkehrsraum hat
- Untersagt ist die einseitige Bewerbung der eigenen Linien auf einer gemeinsamen befahrenen Strecke. Beispiel: Zwei VU bedienen die gleiche Strecke, eines von ihnen wird aber nicht im Liniennetz eingezeichnet.

3.1.2. Angebotsfolder

3.1.2.1. Verknüpfungsinformationen

Verknüpfungsinformationen werden zur Verkehrsmittel- und Unternehmensübergreifenden Vermarktung von integrierten Angeboten im ÖPNV erstellt und verteilt.

Inhalte:

- 1 Text zur Beschreibung der Maßnahme
- 2 Grafik Einzugsgebiet/Netzspinne
- 3 Bilder zur Maßnahme und Verkehrsmittel
- 4 Grafik Bahnhofsumfeld
- 5 Logo/Wappen der beteiligten Kommunen
- 6 Netzspinne Bahnanbindung
- 7 Fahrplanauszüge
- 8 Tarifauskunft wichtiger Anbindungen
- 9 Logo der bedienenden VU

Verfahren

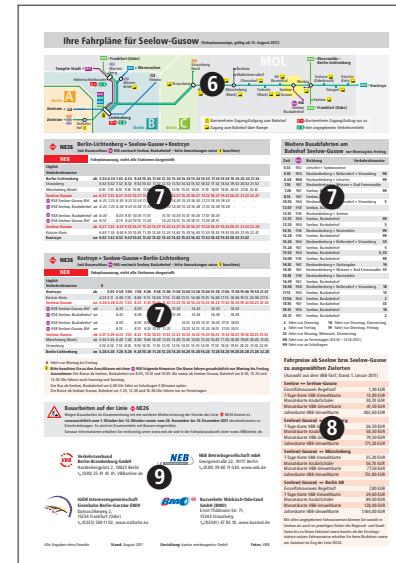
- Planung Flyer beim VBB: ca. 8 Standorte (Brandenburg) pro Jahr
- Abstimmung der Standorte mit Aufgabenträger
- Erstellung der Flyer über VBB Informationsbereitstellung durch VU, Kommune
- Abstimmung/Korrektur der Flyer mit allen Beteiligten über VBB
- Druck der Flyer durch VBB – Druckauflage richtet sich nach der Anzahl der Haushalte des Verteilgebietes
- Verteilung über Kommune an alle Haushalte

Zeitraum Erstellung

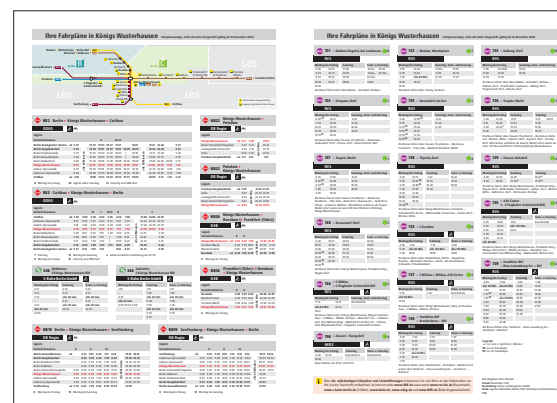
- ca. 8 Wochen von der Festlegung des Flyertyps bis zur Auslieferung

Zeitraum Auslieferung

- Zum Fahrplanwechsel (Mitte Dezember) bei Fahrplananpassungen
- kurz nach Inbetriebnahme bei Infrastrukturmaßnahmen



Layout A4, 2-seitig; Darstellung für maximal 3 ÖPNV-Fahrplantabellen



Layout A4, 4-seitig; Darstellung ab 3 ÖPNV-Fahrplantabellen



3.1.2.2. ÖPNV-Netzinformationen (Stadtbus/Ortsbus/Regionalbus/Rufbus)

ÖPNV-Netzinformationen werden zur Vermarktung von lokalen und regionalen Angeboten im ÖPNV erstellt und verteilt.

Layout entspricht dem der Verknüpfungsflyer (A4, 2-seitig oder A4, 4-seitig)

Verfahren

- Abstimmung der Standorte mit Aufgabenträger
- Erstellung der Flyer über VBB, Informationsbereitstellung durch VU, Kommune
- Abstimmung/Korrektur der Flyer mit allen Beteiligten
- Druck der Flyer durch VBB – Druckauflage richtet sich nach der Anzahl der Haushalte des Verteilgebietes
- Verteilung über Kommune an alle Haushalte

Zeitraum Erstellung

- ca. 8 Wochen von der Festlegung des Flyertyps bis zur Auslieferung

Zeitraum Auslieferung

- Zum Fahrplanwechsel (August oder Mitte Dezember)
- Bei Einführung neuer Angebote



Rufbusflyer R755



Stadtbusflyer Strausberg

3.1.2.3. Touristische Linieninformationen

Touristische Linieninformationen werden zur Vermarktung von touristischen Zielen in Berlin und Brandenburg mit An- und Abreise im ÖPNV erstellt und verteilt. Zielgruppe sind aber in erster Linie Berliner Ausflügler. Dafür werden die Fahrplangangaben entsprechend aufbereitet.

Verfahren

- Grundlayout wird vom VBB zur Verfügung gestellt (pdf)
- Der Flyer kann inhaltlich über den VBB erstellt und gedruckt werden, der Verfahrensablauf entspricht dann dem der Verknüpfungsflyer
- Der Flyer kann aber auch in Abstimmung mit dem VBB über eigene Agenturen erstellt werden.

Zeitraum Erstellung

- ca. 8 Wochen von der Festlegung des Flyertyps bis zur Auslieferung

Zeitraum Auslieferung

- kurz vor Beginn der Saison, für die Sommersaison bietet sich die ITB Berlin an.

3.2. Perlschnüre

Die Perlschnur dient zur Darstellung der Haltestellenabfolge einer oder mehrerer parallellaufender Linien ggf. mit Angabe aller möglichen Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln an den Haltestellen.

Perlschnüre erscheinen in folgenden Anwendungen:

- Fahrplanpublikationen (Fahrplanbücher, -bro-schüren, Streckenfolder)
- in Fahrzeugen
- Haltestellenabfahrtsplänen und in Stationen

Eine Perlschnur besteht aus einer optionalen Perlschnurüberschrift und der Perlschnurgrafik.

Generell gilt:

- Farbige und schwarz/weiße Darstellung möglich
- Haltestellennamen sind identisch mit Haltestellennamen in der Überschrift, der Fahrplantabelle und der Grafik
- Schreibweise der Haltestellennamen entweder als VBB-Namen oder Bahn-Namen (► 2.2.2. *VBB-Konventionen zu Haltestellenbezeichnungen*)
- Polnische Namen mit polnischen Sonderzeichen ohne (PL) Zusatz darstellen
- Bei parallelen Linien werden keine Anschlüsse auf die parallele Linie angeben. Nur wenn Umstiegsmöglichkeiten auf andere Linien bestehen, werden diese ausgewiesen.
- Hintergrund der Perlschnur kann passend zum Gesamtlayout farblich untersetzt werden, die Lesbarkeit darf dadurch nicht eingeschränkt werden.
- Kein Absender und kein VU-Logo vorhanden (kein Branding)
- Kein VBB-Logo vorhanden

In begründeten Fällen sind Abweichungen vom Standard möglich. Diese Änderungswünsche sind vorab mit dem VBB abzustimmen.

Optional: Perlschnurüberschrift

Perlschnurüberschriften werden in den Regelfahrplanpublikationen eingesetzt und generell wie folgt definiert:

- Für die Liniennummer werden keine Produktsignets verwendet, sondern Liniensignets und -farben (► 1.3. *Liniensignets*)
- Inhalt der Perlschnurüberschrift sollte identisch mit Fahrplantabellenüberschrift sein
- Richtungsangabe: Start- ◄► Zwischen- ◄► Zielhaltestellennamen mit Ortsangaben und mit Hbf-Zusatz
- Schriftart: Richtungsangabe in Transit-Bold, Wort „Auszug:“ in Transit-Normal

Bei der Gestaltung von Perlschnüren können folgende Typen unterschieden werden (► 3.1.1. *Typisierung von Linien*):

Perlschnurüberschrift Folder Typ 1a	RB25 Berlin Ostkreuz ► Berlin-Lichtenberg ► Ahrensfelde ► Werneuchen
Perlschnurüberschrift Folder Typ 1b	RB74 RB73 Meyenburg ► Pritzwalk ► Neustadt (Dosse)
Perlschnurüberschrift Folder Typ 2a	RE6 RE6 Wittenberge ► Kremmen ► Hennigsdorf (b Berlin) ► Berlin Gesundbrunnen RB55 Kremmen ► Hennigsdorf (b Berlin)
Perlschnurüberschrift Folder Typ 2b	RE7 Dessau Hbf ► Michendorf ► Berlin Hbf ► Berlin-Schönefeld Flughafen ✕ ► Wünsdorf-Waldstadt RB33 Auszug: Michendorf ► Berlin-Wannsee
Perlschnurüberschrift Folder Typ 3	RE1 Auszug: Potsdam Park Sanssouci ► Potsdam Hbf ► Berlin Hbf ► Berlin Friedrichstr. RB20 Auszug: Golm ► Potsdam Hbf RB21 Auszug: Golm ► Potsdam Hbf ► Berlin Hbf ► Berlin Friedrichstr. RB22 Auszug: Golm ► Potsdam Hbf ► Berlin Hbf ► Berlin Friedrichstr.

Perlschnurgrafik

Perlschnurgrafiken werden in den Regelfahrplanpublikationen, in Fahrzeugen, an Haltestellenaushangplänen und in Stationen eingesetzt und generell wie folgt definiert:

Allgemein

- waagerechte und senkrechte Darstellung möglich
- es werden Haltestellennamen mit Ortszusatz und Hbf verwendet
- Schriftart der Haltestellennamen sind in der Grafik und in den Fahrplantabellen identisch
 - Transit-Bold – wichtige Umsteigehaltestelle
 - Transit-Normal – alle anderen Bahnhöfe/ Haltestellen

Farbgebung in Varianten (A oder B) möglich

- Farbgebung der Linie:
 - A: Linienfarbe(n) und Produktfarben
 - B: Linienfarbe(n) und schwarz
- Umsteigemöglichkeiten:
 - A: Nur Produktsymbole
 - B: Produktsymbole mit/ohne Liniennummern
- Produktsignets:
 - A: Schwarz
 - B: Produktfarben

Haltestellenkennzeichnung

- Punkt bei Endhaltestellen und Bedienung in beide Richtungen
- Richtungspfeile auf der Linie nur bei einseitiger Bedienung
- Richtungspfeile außerhalb der Linie nur bei Fahrplanpublikationen Typ 2b und 3 (► 3.1.1. Fahrplanpublikationen)

Liniennummer

- in Linienfarben dargestellt (► 1.3. Liniensignets)

Umsteigemöglichkeiten:

- Es werden alle Umsteigemöglichkeiten an einem Haltepunkt kommuniziert, nicht nur Möglichkeiten, die einen verbindlichen Anschluss darstellen. Nicht kommuniziert werden Haltepunkte, die nur drei Mal (oder weniger) pro Richtung am Tag von einer Linie bedient werden.

Zeitangaben

- Zeiten werden nur an Haltestellenaushängen und in Stationen bei Bedarf kommuniziert.

Grenzen

- Es werden keine Grenzen kommuniziert. Hierzu zählen: Tarifgebietswechsel, Landesgrenzen, wie VMV, VBB, NASA, Polen, etc. Ausnahme: Perlschnüre an Haltestellenaushängen und Stationen – hier ist eine Kennzeichnung von Tarifgrenzen möglich und erwünscht. In begründeten Fällen sind weitere Abweichungen vom Standard möglich. Diese Änderungswünsche sind vorab mit dem VBB abzustimmen.

Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Eine Perlschnur in Fahrplanpublikationen dient zum Überblick aller möglichen Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln an einer Haltestelle. Verbindliche Anschlüsse und Tarifauskünfte werden hier nicht dargestellt. Es gilt:

- Umsteigemöglichkeiten werden nur mit Produktsignet gekennzeichnet – keine Liniennummern aufführen
- Bei Linien, die nur als Auszug dargestellt werden, wird die Weiterführung mit kleinen Richtungspfeilen außerhalb der Linie angezeigt und danach/davor wird die Start- und/oder Zielhaltstelle angegeben.

Perlschnüre an Fahrzeugen

Die Perlschnur im Fahrzeug dient zur Rückversicherung, es ist keine primäre Information sondern eine Systeminformation und eine Möglichkeit zum Informieren für Alternativen z. B. bei Störung oder alternativen Umsteigemöglichkeiten. Es gilt:

- Marketingnamen erscheinen oben links
- Impressum (klein, dezent, kurz, mit Unternehmen und Kontakt) erscheint unten
- Es werden nur Linien der Typ 1a, 1b, 2a dargestellt (► 3.1.1. Fahrplanpublikationen)

Perlschnüre in Haltestellenabfahrtsplänen und in Stationen

Perlschnüre an Stationen erfüllen die gleiche Funktion wie in Haltestellenabfahrtsplänen an Bus-/Tram-Haltestellen und dienen der direkten Vorabinformation. Es gilt:

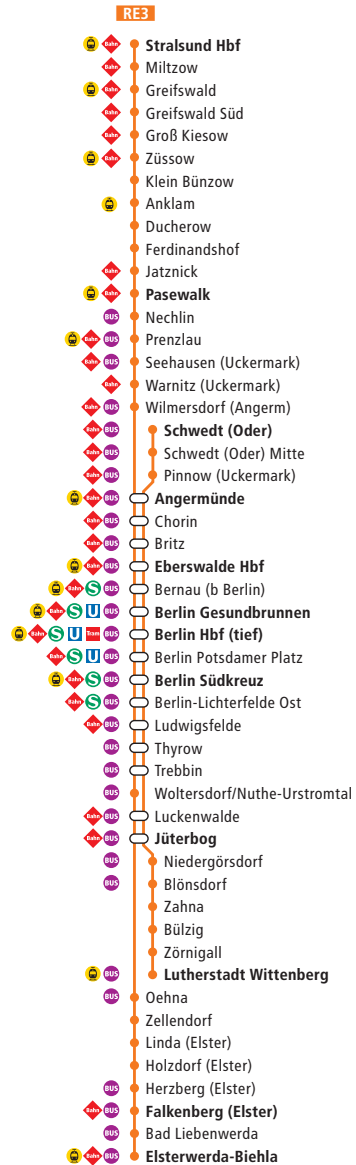
- Perlschnur wird nur für eine Linie dargestellt
- Der aktuelle Standort wird mit Transit-Bold hervorgehoben – keine Pfeile verwenden (sind für Richtungsangaben vorgesehen).
- Durchfahrene Haltestellennamen „abgeschwächt darstellen“, noch angefahrene Haltestellennamen in Transit-Normal
- Zeitangabe möglich. Fahrtdauer wird ab dem aktuellem Standort in Minuten angegeben
- Umsteigemöglichkeiten mit Produktsignets und optional mit Liniennummern möglich
- Zusätzliche Infos möglich, z. B. Tarifgrenzen, „temporäre“ Halte
 - Kurzstrecke grau hinterlegen
 - Temporäre Halte: Das Wort „Saisonhalt“ nicht verwenden (zu ungenau). Genauen Zeitraum angeben!

Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Perlschnurgrafik Hochformat

Typ 1a

Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Hochformat

Typ 1b

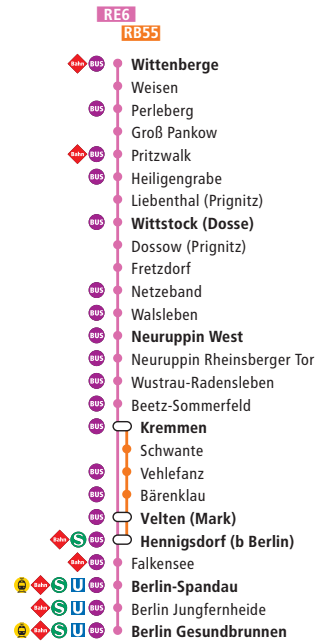
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Hochformat

Typ 2a

Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Hochformat

Typ 2b

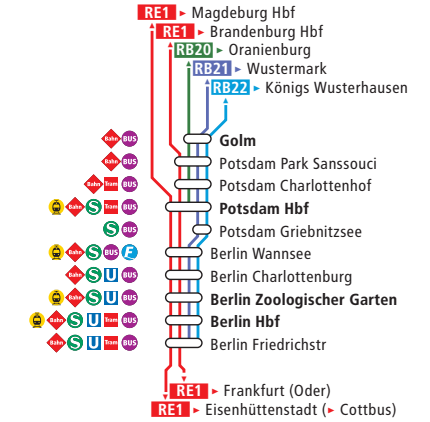
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Hochformat

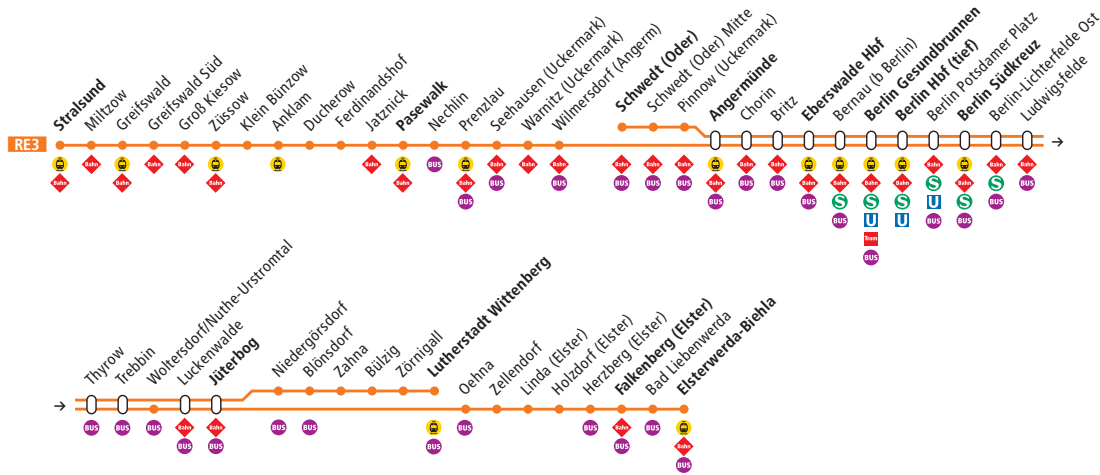
Typ 3

Linien- und Produktfarben

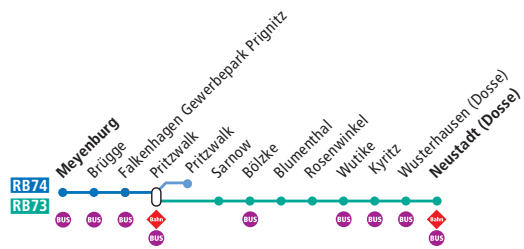


Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Perlschnurgrafik Querformat
 Typ 1a
 Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Querformat
 Typ 1b
 Linien- und Produktfarben



Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

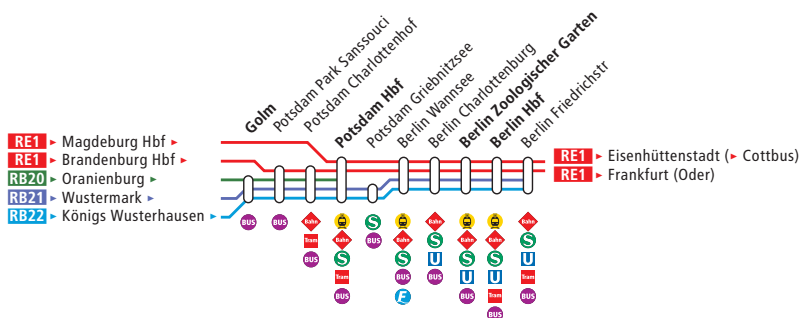
Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 2a
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 2b
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 3
Linien- und Produktfarben

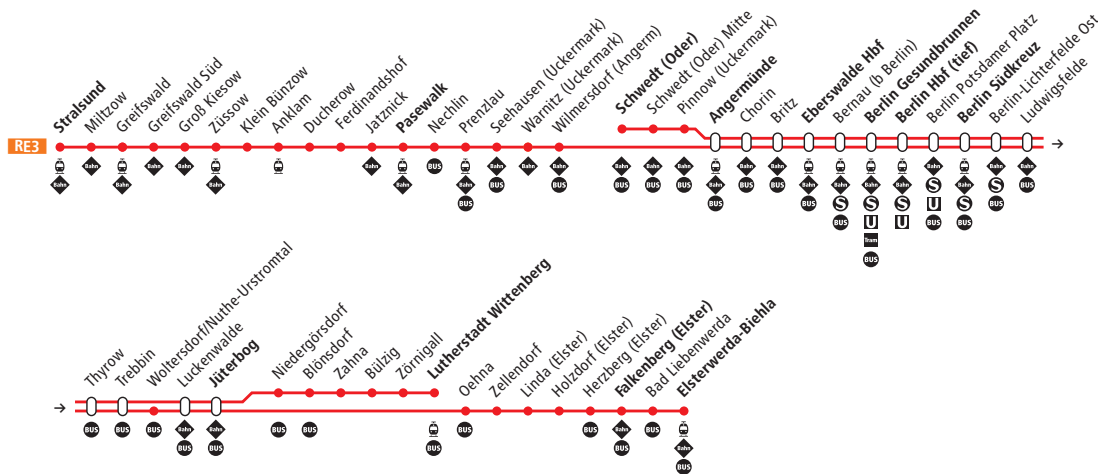


Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 1a
Linienfarbe und schwarz

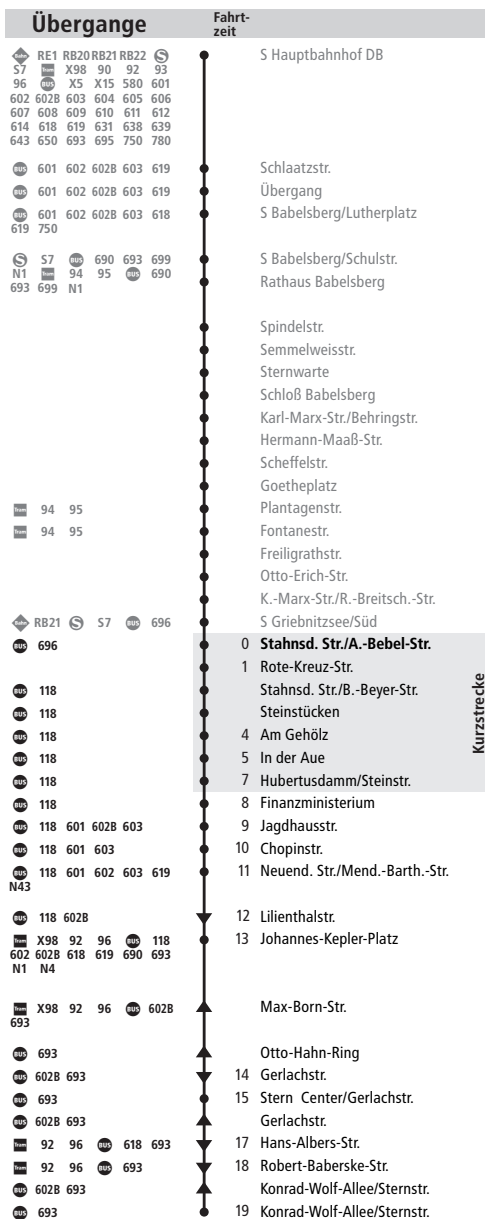


Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 1a
Linienfarbe in Produktfarbe
Übergänge in schwarz

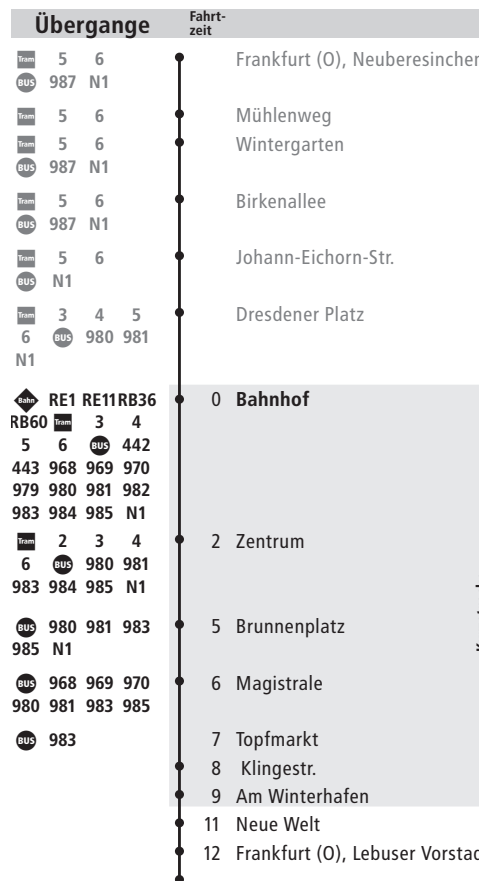


Perlschnüre auf Haltestellenaushängen

Perlschnurgrafik Hochformat
standard eng
schwarz/weiß



Kurzstrecke



Kurzstrecke

Perlschnurgrafik Hochformat
standard weit
schwarz/weiß

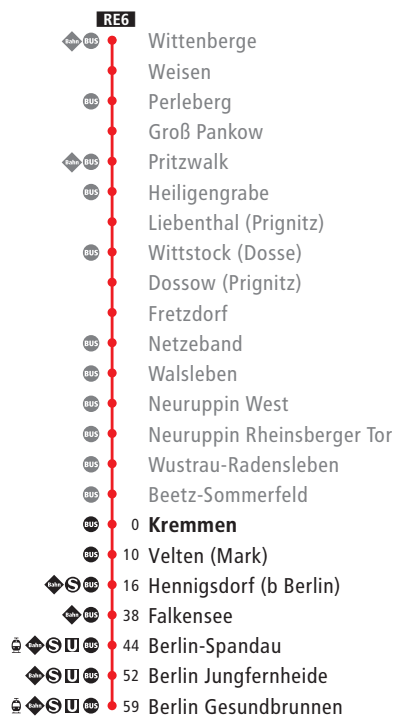
Perlschnüre auf Bahnhöfen

Perlschnurgrafik Querformat
Linien- und Produktfarben



Perlschnüre auf Bahnhöfen

Perlschnurgrafik Querformat
Produktfarbe und schwarz



3.3. Kartografie

Zur übersichtlichen Visualisierung von Verkehrsangeboten empfiehlt sich die Darstellung mittels kartografischen Produkten. Diese können dabei schematisch (z. B. Liniennetze) oder topografisch (z. B. VBB Wandkarte) dargestellt werden. Bei allen kartografischen Produkten ist dabei auf Leserlichkeit, Kontraststärke und Übersichtlichkeit zu achten. Des Weiteren müssen die kommunizierten Inhalte mit den anderen Medien zur Fahrgastinformationen übereinstimmen.

3.3.1. Schematische Darstellungen

Die Informationsbestandteile der Liniennetze bilden eine Einheit. Das stets gleiche Verhältnis zwischen allen Einzelinformationen soll gewährleisten, dass sich der Fahrgast schnell zurechtfindet und Liniennetze in ihrer Struktur immer vergleichbar bleiben. Der Einsatz des immer gleichen Zeichenrepertoires (Schriften, Liniensignets, Liniestärken, Farben usw.) trägt dazu bei, dass Liniennetze immer gleich gelesen werden. Die Bedeutung der einzelnen Symbole muss nicht ständig neu gelernt werden.

Der entwickelte Standard der Liniennetze im Verbundgebiet ist deshalb nicht zu verändern. Dazu gehört auch, dass Verkleinerungen nicht unbegrenzt vorzunehmen sind. Schriftgrößen von 4 Punkt bilden die unterste Grenze der Lesbarkeit. Bei Aushängen in Bahnhöfen, an Haltestellen oder in Fahrzeugen darf die Schriftgröße nicht kleiner als 6 Punkt sein.

Die Ausgestaltung der Liniennetze vom Verbundbereich sowie von den Stadtverkehren erfolgt durch den VBB und wird den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.

Änderungen können vorgenommen werden, wenn

- auf Grund des zur Verfügung stehenden Formats das Gesamtliniennetz nicht abgebildet werden kann
- Zusatzinformationen plaziert werden sollen
- nur ein Ausschnitt des Liniennetzes abgebildet werden soll

Stets ist darauf zu achten, dass das Gesamtgefüge nicht verändert wird.

Ohne Veränderungen bleiben:

- die Lage der Haltestellen zueinander
- die Darstellung der Linienführung
- das Verhältnis der Strichstärke der Linien und die Abstände der Linien
- die Größe der Haltestellenkennzeichnung („Nasen“ und „Linsen“) im Verhältnis zur Schriftgröße der Haltestellenbezeichnung
- die Zeichensätze

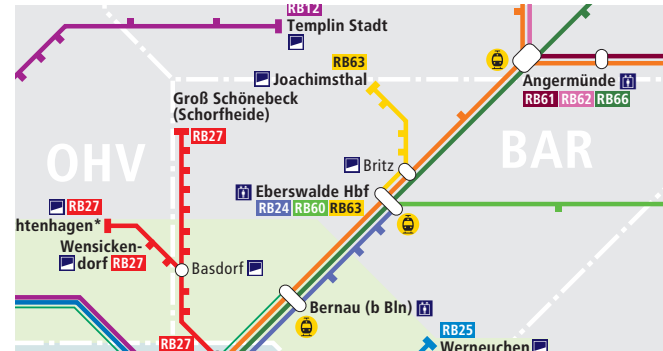
Veränderungen ohne Auswirkungen auf die Linieninformation sind möglich durch gleichmäßige Erweiterung der Abstände zwischen den Haltestellen.

Veränderungen mit Auswirkungen auf die Linieninformation sind möglich durch:

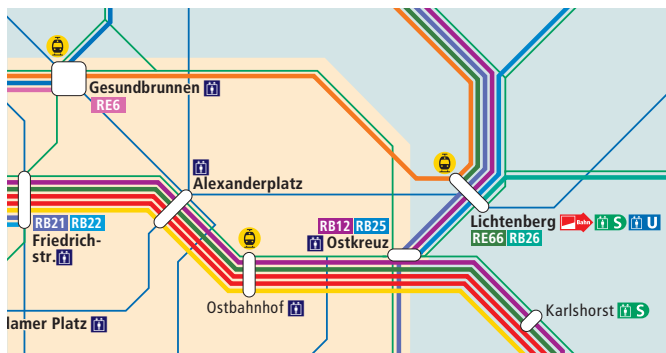
- Verzicht auf die Bezeichnung von Zwischenhaltestellen
- Die Kennzeichnung der Haltestellen wird beibehalten.
- Reduzierung der „Line by Line“-Darstellung auf die Darstellung von Produkten.



Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr
Standardgröße DIN A3



Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr
Verringerung der Haltestellenabstände um 70,71 %



Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr
Erweiterung der Haltestellenabstände um 141,42 %



Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr
Erweiterung der Haltestellenabstände um 141,42 %, Reduzierung der „Line by Line“- auf Produkt-
darstellung, Hervorhebung einer Linie.

Hervorhebungen in Liniennetzen

Zu Marketing-Zwecken

Um in einem Liniennetz Informationen hervorzuheben, kann auf die Darstellung einzelner Bestandteile verzichtet werden, wie z. B. Bahnhofs- bzw. Haltestellenamen. Die dadurch freigewordene Fläche kann dazu genutzt werden, andere Informationen größer darzustellen (► *Beispiel rechts, Liniennetz Fernverkehr*).

Außerdem können Informationen in einem verringerten Farbwert oder in Grau dargestellt werden, so dass sie in den Hintergrund rücken. Der Farbwert sollte mindestens 40 % und maximal 60 % des Originalfarbwertes betragen und der Grauwert zwischen 40 % und 60 % schwarz liegen.



Bei Störungen

Strecken, die wegen **Bauarbeiten** nicht befahren werden, werden nicht dargestellt und nur durch ein Baustellenschild gekennzeichnet. Der betroffene Bereich und der Zeitraum wird in der Legende benannt.

Ersatzverkehr wird in der Produkt- oder Linienfarbe des ersetzten Verkehrsmittels gepunktet dargestellt und mit der Liniennummer an den Endhalten beschriftet, gegebenenfalls wird die Liniennummer zusätzlich an der Linie eingefügt.

Ersetzt der Ersatzverkehr eine Linie, so wird er in der Linienfarbe der ersetzten Linie dargestellt.



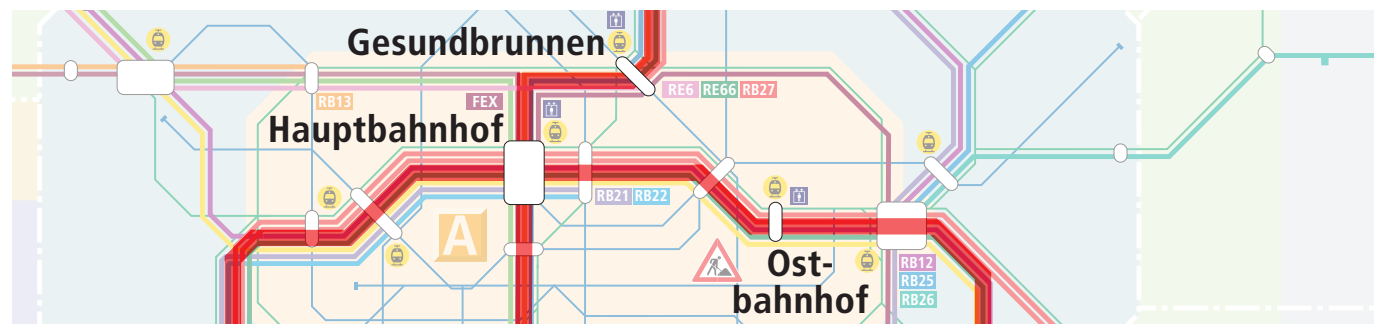
Ersetzt der Ersatzverkehr mit Bussen mehrere parallel laufende Linien, so wird er in der Bus-Produktfarbe dargestellt.



Wird die Linie durch mehrere Ersatzverkehrslinien ersetzt, werden diese in unterschiedlichen Farben, aber nicht in der Farbe der ersetzten Linie, dargestellt (► *Beispiel siehe auch folgende Seite*).



Ersetzt der Ersatzverkehr nur einzelne Fahrten einer Linie, so wird er parallel zu der ersetzten Linie in der Linienfarbe dargestellt. Der betroffene Streckenabschnitt der Linie wird gestrichelt dargestellt, wobei die Liniensegmente deutlich länger sind als die Lücken dazwischen.



Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Fernverkehr mit Hervorhebung einzelner Strecken, Bahnhöfe und Bezeichnungen

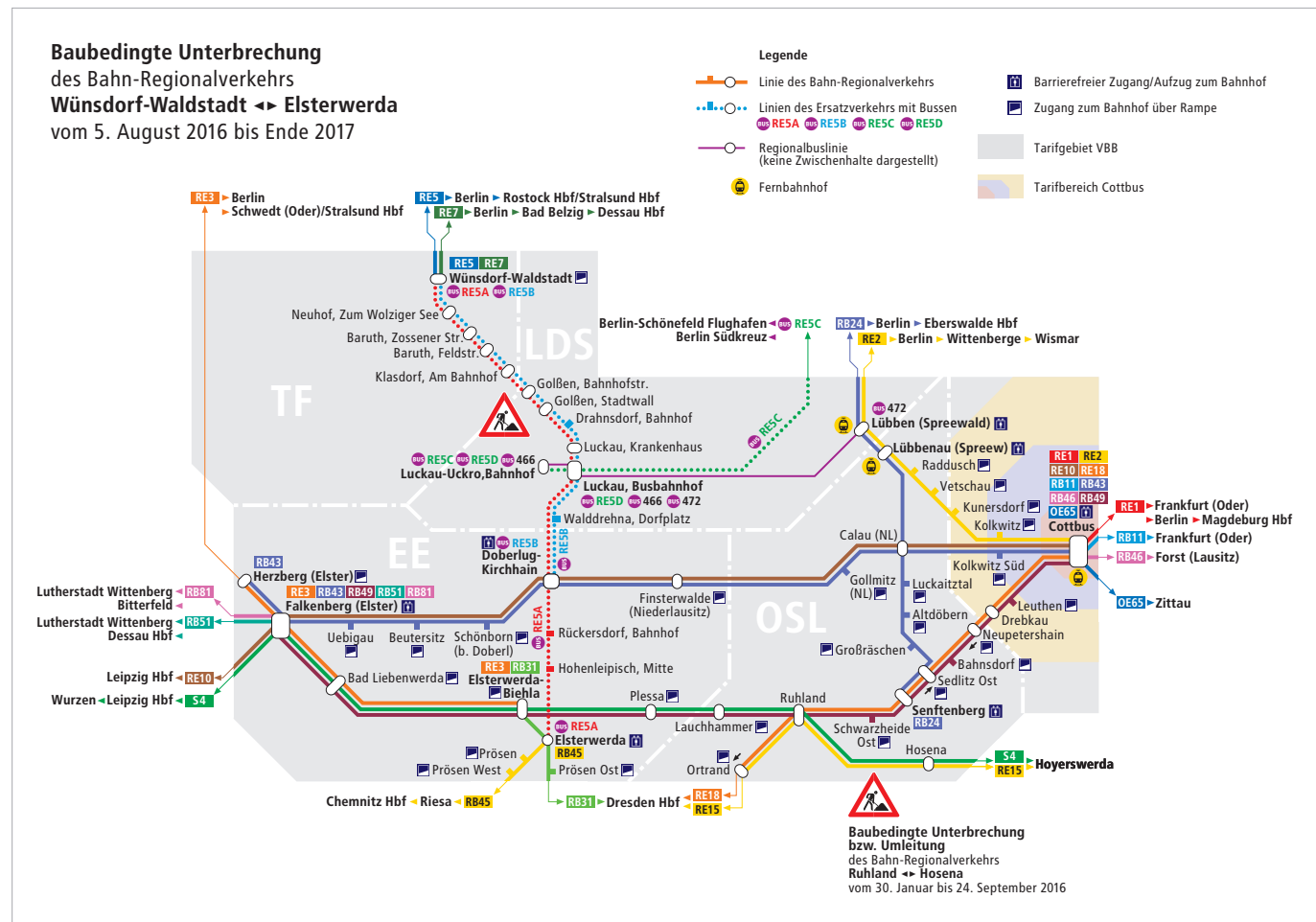


Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr mit Hervorhebung einzelner Linien, Bahnhöfe und Bezeichnungen

Ausschnitte aus Liniennetzen

Die Einordnung des abgebildeten Ausschnittes in das Gesamtnetz ist durch die Ergänzung der fehlenden Linieninformationen zu gewährleisten.

Bei Ausschnitten ist darauf zu achten, dass keine Informationen angeschnitten werden.



Zusätze in Liniennetzen

Zusätze können direkt im Liniennetz platziert werden, wenn genügend Raum zur Verfügung steht und die Zusatzinformationen nicht die Eindeutigkeit der Linieninformationen beeinträchtigt.

Im anderen Fall können Zusätze durch Zeichen (Ziffern, Symbole o. ä.) markiert werden, die in einer Legende erklärt werden.

Verzichtet werden sollte auf Linien, die von den markierten Orten nach außen zur Erklärung führen („Igelgrafik“).

Es sollte innerhalb der Liniennetze die Transit verwendet werden, wenn die benötigten Zeichen und Piktogramme in diesen Zeichensätzen vorhanden sind. Ausnahmen bilden Signets oder andere Symbole, die die Verbindung zu der gewollten Aussage besser herstellen.



Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr mit Standortkennzeichnung und Erklärung im Liniennetz



- 1 Veranstaltungsort 1
Straße, Hausnr.
zu erreichen ab
Haltestelle
- 2 Veranstaltungsort 2
Straße, Hausnr.
zu erreichen ab
Haltestelle

Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr mit Standortkennzeichnung im Liniennetz

3.3.2. Topografische Darstellungen

Die topografische Karte kombiniert die raumbezogenen Information mit der Darstellung von Verkehrsangeboten.

Topografie

Die für das topografische Produkt verwendete Grundlage kann frei gewählt werden (z. B. Open-StreetMap). Die Ausrichtung hat Richtung Norden zu erfolgen.

Verkehrsangebote

Linien der gleichen Verkehrsmittel werden gebündelt in der jeweiligen Produktfarbe dargestellt (→ 1. Basiselemente):

Bahn	Verkehrsrot
S-Bahn	Verkehrsgrün
U-Bahn	Verkehrsblau
Tram	Verkehrsrot
Bus	Verkehrspurpur
Fähre	Lichtblau

Die angefahrene **Halte** entlang des Streckenverlaufes müssen immer eingezeichnet und sollten nach Möglichkeit beschriftet werden. Die Beschriftung von Bahnhöfen erfolgt ohne Zusätze wie Bhf, Bf oder Hp.

Verkehrsmittel	Darstellung Halte
Bahn-Fernverkehr	Verkehrsroter Kasten mit schwarzem Rand und Piktogramm 
Bahn-Regionalverkehr	Verkehrsroter Kasten mit schwarzem Rand oder/und Produktsignet 
S-Bahn	Produktsignet 
U-Bahn	Produktsignet 
Tram	Rotes Quadrat 
Bus	Verkehrspurpurner Kreis oder Haltestellensymbol in grün/gelb 
Fähre	Lichtblauer Kreis 

Liegt im gewählten Ausschnitt der **Endhalt** einer Linie, so muss dieser immer mit der Liniennummer beschriftet sein.

Verkehrsmittel	Darstellung Liniennummer
Bahn-Regionalverkehr	Rotes Rechteck mit weißer Schrift  RE2
S-Bahn	Liniensignet in Linienfarbe  S1
U-Bahn	Liniensignet in Linienfarbe  U1
Tram	Rotes Rechteck mit weißer Schrift  12
Bus	Verkehrspurpurenes Rechteck mit weißer Schrift  100
Fähre	Lichtblaues Rechteck mit weißer Schrift  F1

Die **Liniennummern** werden direkt an die Linie geschrieben. Die Schriftzeichen werden in der jeweiligen Produktfarbe gesetzt und zur besseren Lesbarkeit mit einer weißen Outline versehen. Bei der gebündelten Darstellung werden die betroffenen Linien durch einen Punkt getrennt.

RE1-RB11

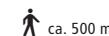
Strecken, die wegen **Bauarbeiten** nicht befahren werden, werden nicht dargestellt und nur durch ein Baustellenschild gekennzeichnet.



Ersatzverkehr wird in der Produktfarbe des ersetzten Verkehrsmittels gepunktet dargestellt und zusätzlich mit der Liniennummer beschriftet.



Fußwege bzw. Fußwegverknüpfungen werden mit einer dünnen schwarzen Linie dargestellt. Zusätzlich muss ergänzend ein Männchen abgebildet werden, welches den Fußweg symbolisiert (→ *Beispiel im Kartenausschnitt Zusätzliche Informationen*). Die Angabe der Distanz in Meter ist möglich.







Zusätzliche Informationen werden durch


Piktogramme dargestellt, wie z. B.:


- Barrierefreiheit (► *siehe unten*)

- Park & Ride 

 Barrierefreier Zugang/Aufzug

   Barrierefreier Zugang/Aufzug nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln

 Zugang zum Bahnhof über Rampe

↑  Zugang über Rampe nur zu Zügen in Pfeilrichtung

  Zugang über Rampe nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln

Kennzeichnung Barrierefreiheit an Bahnhöfen



Kartenausschnitt mit:

- Linien in Produktfarben
- Kennzeichnung aller Halte und Endhalte
- Liniennummern an den Linien
- Baustellen
- Ersatzverkehr
- Kennzeichnung Fußwegverknüpfung

Fahrgastinformation während der Reise

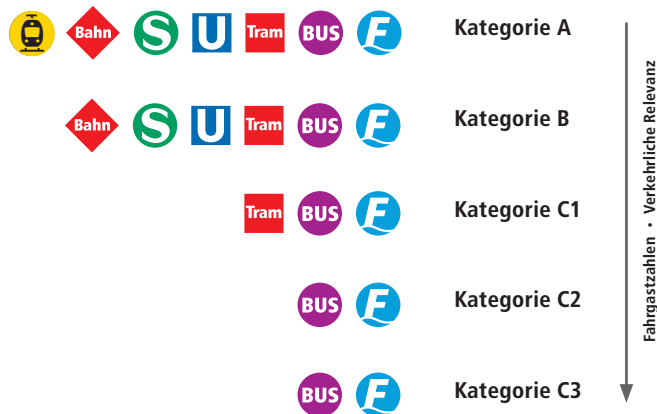
Kapitel 4

4.1.1. Statische Fahrgastinformation an Haltestellen und Bahnhöfen

Bahnhöfe und Haltestellen sind Zugangspunkte und Verknüpfungspunkte zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln im VBB.

Kategorisierung von Bahnhöfen und Haltestellen

Ausstattung und Umfang der Fahrgastinformationen jedes Bahnhofs/jeder Haltestelle variieren in Abhängigkeit von dem Fahrgastaufkommen, der Häufigkeit der verkehrlichen Bedienung sowie regionaler/lokaler Bedeutung. Die Kategorisierung erfolgt nach Erfüllung der höchstmöglichen Kriterien.



Kategorie A:

Bahnhöfe/Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen:

- mit Bahn-Fernverkehr
- mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (bezogen auf SPNV-Nutzer) pro Tag oder
- Haltestelle (ZOB) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

Kategorie B:

Bahnhöfe/Haltestellen von regionaler Bedeutung:

- mit einem Aufkommen bis zu 1.000 Ein- und Aussteigern (bezogen auf SPNV-Nutzern) pro Tag oder
- Haltestelle (ZOB) mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

Kategorie C:

Haltestellen

Kategorie C1:

Haltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität:

- Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Minuten Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
- Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien, Straßenbahnlinien oder Bus- und Straßenbahnlinien

Kategorie C2:

Haltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität:

- Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Kategorie C3:

Aufkommensschwache Haltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität:

- Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen

Bahnhöfe und Haltestellen nehmen in der Wahrnehmung der Kunden eine besondere Stellung ein, denn sie sind bei jeder Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr der Start-, Umsteige- und Zielpunkt. Daher beeinflussen das Erscheinungsbild, die Fahrgastinformationen, der Zustand und der Ausstattungsgrad maßgeblich die Zufriedenheit der Fahrgäste.

Aufgrund der Diversität der Bahnhöfe und Haltestellen müssen diese in Abhängigkeit ihrer Kategorie funktionstüchtig ausgestattet werden. Um bei der Gestaltung auf die Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten sowie sehbehinderten Menschen einzugehen, müssen die Bauten barrierefrei gestaltet werden. Dies bedeutet, dass die Fahrgastinformationen auf den verschiedenen Medien optisch und/oder akustisch dargestellt werden müssen.

Als Träger für Fahrgastinformation stehen das Haltestellenschild (Fahne) mit Haltestellenmast oder Haltestellenstele, die Wartehalle oder gesondert aufgestellte Vitrinen zur Verfügung.

Anforderungen

Die Buchstaben A bis C3 beziehen sich auf die Kategorisierung von Bahnhöfen und Haltestellen.

Ist ein Kreuz eingeklammert, so bedeutet dies „anzustreben“ bzw. bei „Bedarf“.

Fahrgastinformationen	A	B	C1	C2	C3	Bemerkung
Grundausrüstung						
Name der Haltestelle/Bahnhofsname	X	X	X	X	X	► 2.2.2. VBB-Konventionen zu Haltestellenbezeichnungen
Haltestellenzeichen „H“ (Tram, Bus, O-Bus, Fähre)	(X)	(X)	X	X	X	StVO § 45 Abs.3 und BoStrab § 31
Produktsignet	X	X	X	X	X	► 1. Basiselemente
Liniensignet/Liniennummer ¹	X	X	X	X	X	► 1. Basiselemente
Fahrtziel ¹	X	X	X	X	X	► 2.2.2. VBB-Konventionen zu Haltestellenbezeichnungen
Tarifstandort der Haltestelle ²	X	X	X	X	X	kennzeichnet das Tarifgebiet ► <i>Abbildung „Kennzeichnung Tarifbereich“</i>
Logo des/r verantwortlichen Verkehrsunternehmens/s	X	X	X	X	X	–
Verbundkennzeichnung (VBB-Logo)	X	X	X	X	X	► 1. Basiselemente
Bus/Bahnsteig-Nummer ¹	X	X	X	(X)	(X)	–
Aushangfahrplan	X	X	X	X	X	► 4.1.1.1. <i>Gestaltungsraster Fahrplanaushänge</i>
Verkehrshinweise	X	X	X	X	X	z. B. Ankündigungen von Baumaßnahmen
Informationen des Verkehrsunternehmens/Verkehrsverbundes	X	X	X	X	X	► 4. <i>Fahrgastinformationen während der Reise</i>
Wagenstandsanzeiger, Fahrzeugskizzen	(X)	(X)				–
Ansprechpartner	X	X	X	X	X	–
Infopunkte	(X)	(X)				
dynamische Fahrgastinformationen	X	X	X			► 4.2. <i>Dynamische Fahrgastinformationen</i>
Tarifinformationen	X	X	X	X	(X)	Informationen zu Fahrausweisen, aktuellen Angeboten, Verweis auf Fahrgastrechte usw.
Plan mit Abfahrtspositionen	X	X	X			
Umgebungsinformationen (kartografisch)	X	X	(X)			Übersichts-, Umgebungs- und Stadtplänen
Liniennetzpläne	X	X	X			► 3.3. <i>Kartografie</i>
Perlschnur	X	X				► 3.2. <i>Perlschnüre</i>
Wegeleitung	X	X	(X)			Vorweg- und Wegweisung innerhalb von Umsteigebauwerken mit Hinweisen zu nahegelegenen POIs, Straßen, Plätzen ...
Serviceinformationen	X	X	(X)			Zusätzliche Informationen: Beförderungsbedingungen, Hausordnung etc.
Einrichtung für akustische Durchsagen	X	X	(X)			Informationen über die aktuelle Verkehrslage und/oder Sonderinformationen
Info- und Notrufsäule	X	X				–
Uhr	X	X	X			–

¹ kann an den Bahnsteigen auch über gesonderte elektronische Anzeigen erfolgen

² am Haltestellenmast/an der Haltestellenstele oder als Bestandteil des Haltestellenaushangs

Vertriebseinrichtungen	A	B	C1	C2	C3	Bemerkung
Personalbediente Vertriebsstelle	X	X	(X)	–	–	► 4.4. VBB-Vertriebsstellen
Stationärer Fahrausweisautomat/Entwerter	X	(X)	(X)	–	–	► 4.4. VBB-Vertriebsstellen
Kundencenter	(X)	(X)	–	–	–	–

Aufenthaltskomfort	A	B	C1	C2	C3	Bemerkung
Befestigte Wartefläche	X	X	X	(X)	(X)	–
Beleuchtung	X	X	X	–	–	–
Wetterschutzeinrichtung	X	X	(X)	(X)	–	–
Sitzgelegenheit	X	X	(X)	(X)	–	–
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X	–	–	–
Abfallbehälter	X	X	X	X	X	–

Empfehlungen zur Gestaltung von Fahrgastunterständen

- *Anlage 4.1.1. Fahrgastunterstand*

Grafische Beispiele

Abbildung 1:
Beispielhafte Ausstattung eines Bahnhofes mit Haltestellen der Kategorie A

Kennzeichnung der Haltestelle/des Bahnhofes

- 1 Haltestellen-/Bahnhofsname, Tarifnummer, Bus-/Bahnsteig-Nummer

Information im Aushangkasten

- 2 Verkehrsunternehmen (allgemeine und örtliche Ansprechpartner)
- 2 Fahrplan mit Linienband und Umsteigemöglichkeiten
- 2 Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/allg. Auskunft/Auskunft bei Störungen, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Weitere Informationen

- 3 Liniennetzpläne
- 3 Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, Lagepläne der Haltestellen des Ersatzverkehrs
- 3 Fahrpläne Regional-/Fernverkehr sowie lokaler Verkehr (Bus, Tram ...)
- 4 Dynamische Fahrgastinformation Zugzielanzeiger
- 5 Dynamische Fahrgastinformation Übersichtstafel
- 6 Beschallungsanlagen, Ansagen
- 7 Wegeleitsystem zwischen allen Verkehrsmitteln einschließlich Ersatzverkehr

Vertriebseinrichtungen

- 1 Personalbediente Vertriebsstelle
- 2 Stationärer Fahrausweisautomaten und Entwerter
- 3 Kundencenter

Aufenthaltskomfort

- 1 Befestigte Wartefläche
- 2 Beleuchtung
- 3 Wetterschutzeinrichtung
- 4 Sitzgelegenheit
- 5 Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage
- 6 Abfallbehälter

Besonderer Service

- 1 Notrufsäule/Infosäule/Inforufsäule
- 2 Öffentlicher Fernsprecher
- 3 Uhr
- 4 Beheizte Warthalle
- 5 Briefkasten
- 6 Gepäckschließfächer/-service
- 7 Öffentliches WC

Systemverknüpfung

- 1 P&R-Anlage
- 2 Haltezone
- 3 B&R-Anlage
- 4 Taxi-Stellplätze

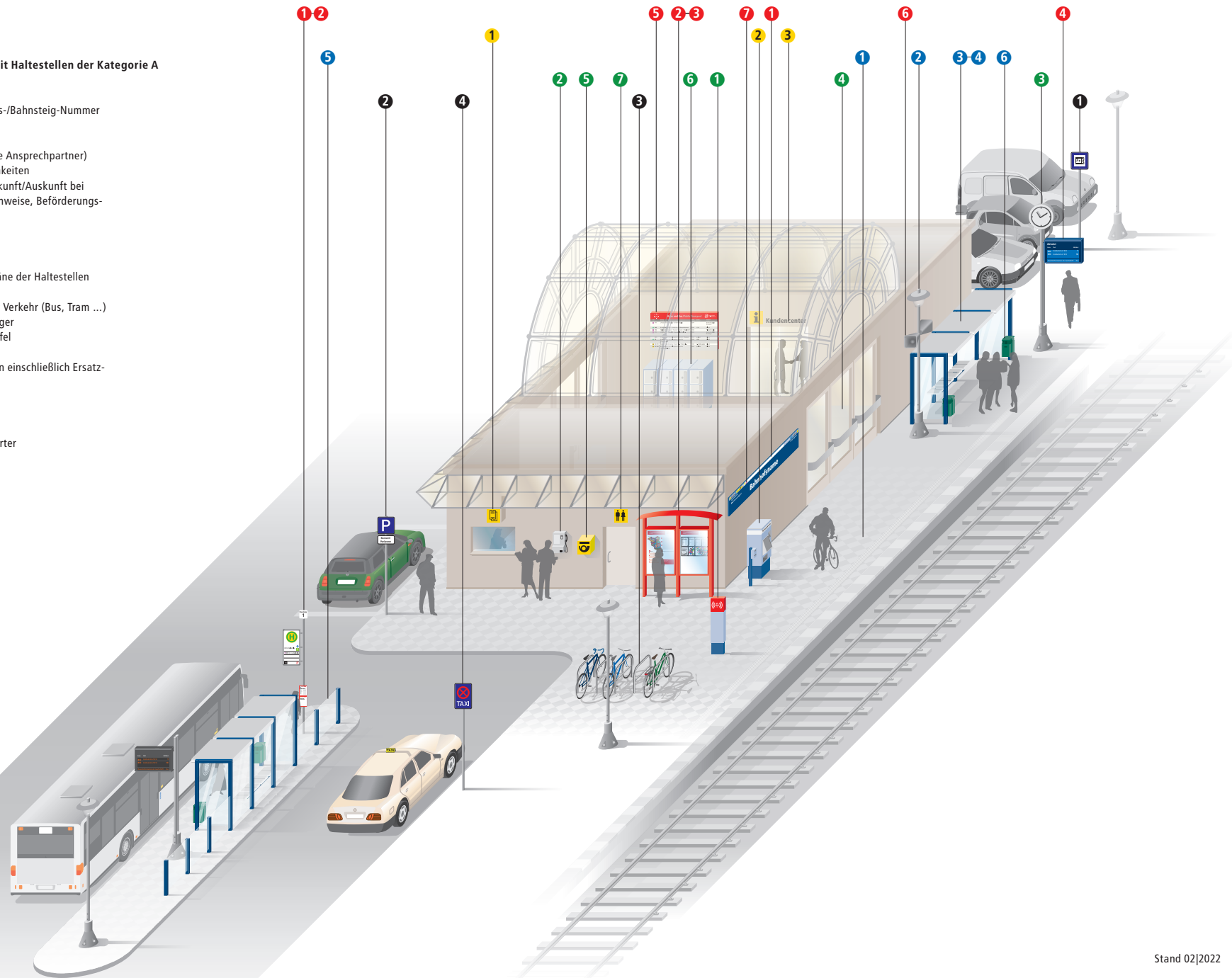


Abbildung 2:
Beispielhafte Ausstattung eines Bahnhofes mit Haltestellen der Kategorie B

Kennzeichnung der Haltestelle/des Bahnhofes

- 1 Haltestellen-/Bahnhofsname, Tarifnummer, Bus-/Bahnsteig-Nummer

Information im Aushangkasten

- 2 Verkehrsunternehmen (allgemeine und örtliche Ansprechpartner)
- 2 Fahrplan mit Linienband und Umsteigemöglichkeiten
- 2 Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/allg. Auskunft/Auskunft bei Störungen, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Weitere Informationen

- 3 Liniennetzpläne
- 3 Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, Lagepläne der Haltestellen des Ersatzverkehrs
- 3 Fahrpläne Regional-/Fernverkehr sowie lokaler Verkehr (Bus, Tram ...)
- 4 Dynamische Fahrgastinformation Zugzielanzeiger
- 5 Dynamische Fahrgastinformation Übersichtstafel
- 6 Beschallungsanlagen, Ansagen
- 7 Wegeleitsystem zwischen allen Verkehrsmitteln einschließlich Ersatzverkehr

Vertriebseinrichtungen

- 1 Personalbediente Vertriebsstelle
- 2 Stationärer Fahrausweisautomaten und Entwerter
- 3 Kundencenter

Aufenthaltskomfort

- 1 Befestigte Wartefläche
- 2 Beleuchtung
- 3 Wetterschutzeinrichtung
- 4 Sitzgelegenheit
- 5 Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage
- 6 Abfallbehälter

Besonderer Service

- 3 Uhr
- 7 Öffentliches WC

Systemverknüpfung

- 1 P&R-Anlage
- 2 Haltezone
- 3 B&R-Anlage

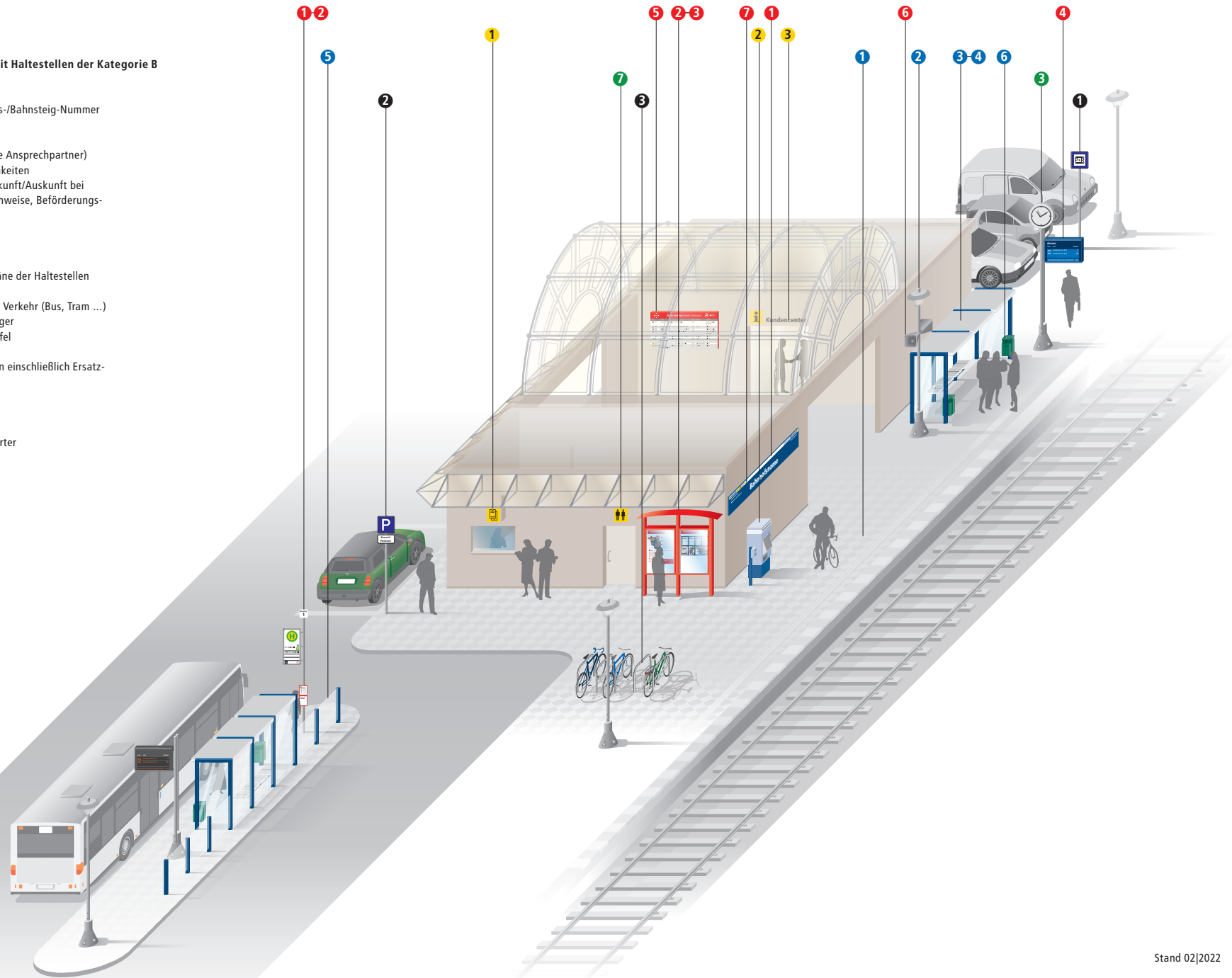


Abbildung 3:
Ausstattung einer Haltestelle der Kategorie C1

Kennzeichnung der Haltestelle

- 1 Haltestellenname, Tarifnummer, Bussteig-Nummer

Information im Aushangkasten

- 2 Verkehrsunternehmen (allgemeine und örtliche Ansprechpartner)
- 2 Fahrplan mit Linienband und Umsteigemöglichkeiten
- 2 Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/allg. Auskunft/Auskunft bei Störungen, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Weitere Informationen

- 3 Liniennetzpläne
- 3 Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, Lagepläne der Haltestellen des Ersatzverkehrs
- 3 Fahrpläne Regional-/Fernverkehr sowie lokaler Verkehr (Bus, Tram ...)
- 4 Dynamische Fahrgastinformation Zielanzeiger
- 5 Dynamische Fahrgastinformation Übersichtstafel
→ Elektronische Anzeigentafeln
- 7 Wegeleitsystem zwischen allen Verkehrsmitteln einschließlich Ersatzverkehr

Aufenthaltskomfort

- 1 Befestigte Wartefläche
- 2 Beleuchtung
- 5 Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage
- 6 Abfallbehälter

Besonderer Service

- 3 Uhr

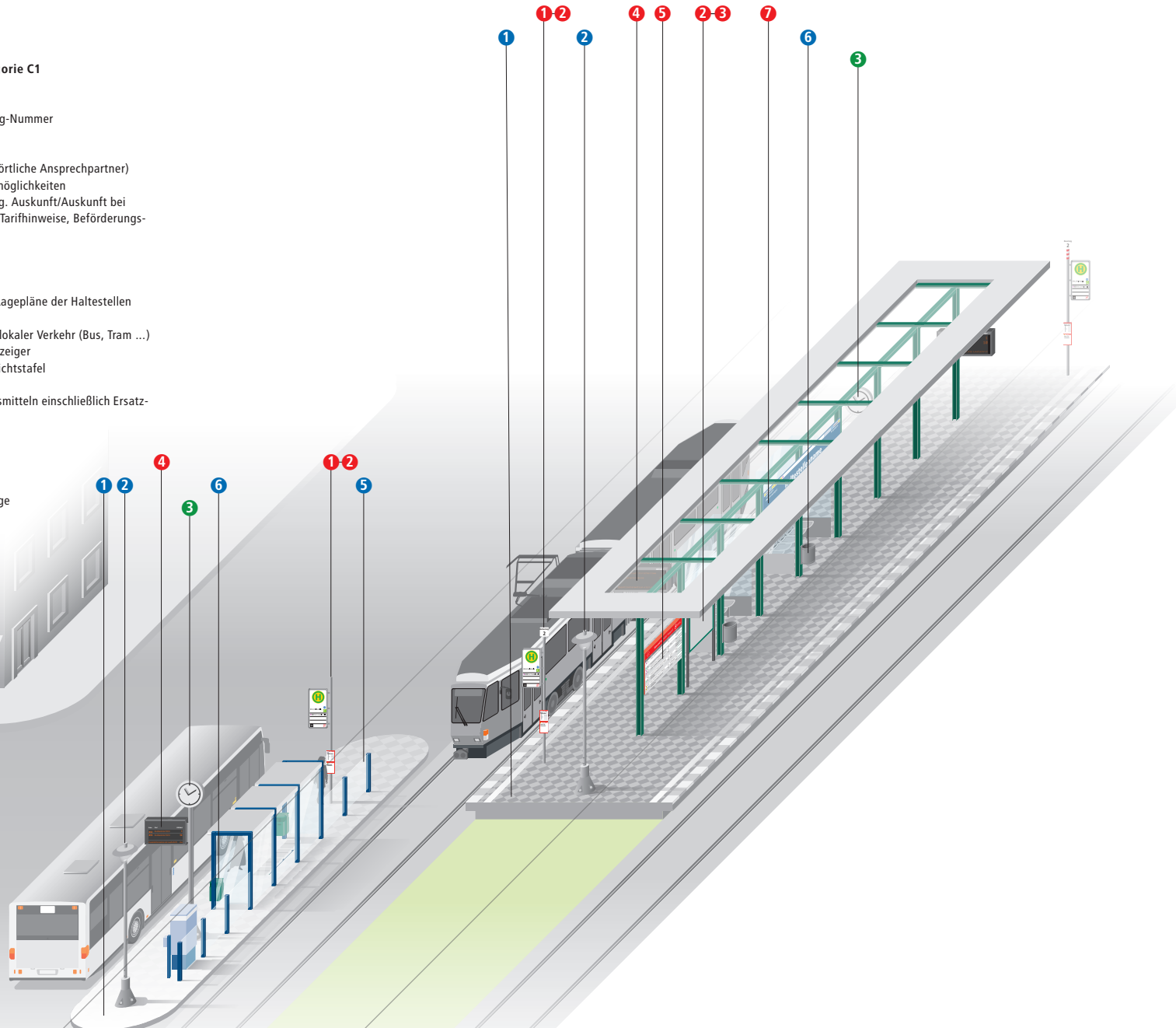


Abbildung 4:
Ausstattung einer Haltestelle der Kategorie C2

Kennzeichnung der Haltestelle

- 1 Haltestellenname, Tarifnummer, Bussteig-Nummer

Information im Aushangkasten

- 2 Verkehrsunternehmen (allgemeine und örtliche Ansprechpartner)
- 2 Fahrplan mit Linienband und Umsteigemöglichkeiten
- 2 Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/allg. Auskunft/Auskunft bei Störungen, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Aufenthaltskomfort

- 6 Abfallbehälter

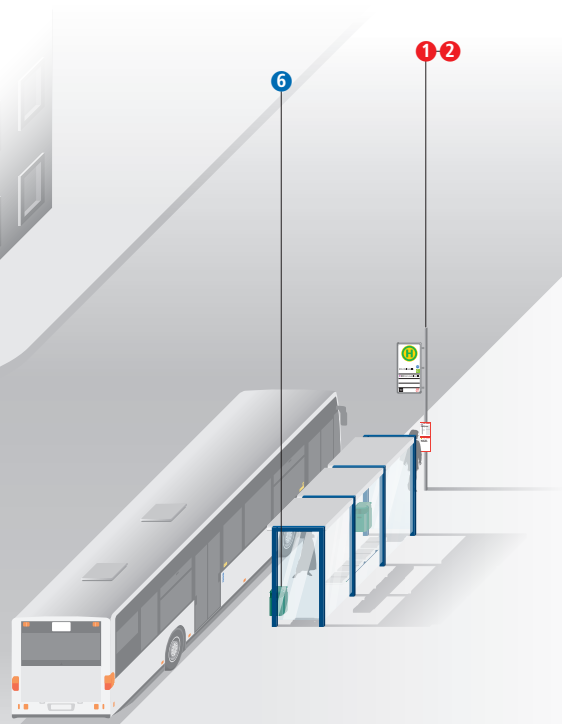


Abbildung 5:
Ausstattung einer Haltestelle der Kategorie C3

Kennzeichnung der Haltestelle

- 1 Haltestellenname, Tarifnummer, Bussteig-Nummer

Information im Aushangkasten

- 2 Verkehrsunternehmen (allgemeine und örtliche Ansprechpartner)
- 2 Fahrplan mit Linienband und Umsteigemöglichkeiten
- 2 Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/allg. Auskunft/Auskunft bei Störungen, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Aufenthaltskomfort

- 6 Abfallbehälter

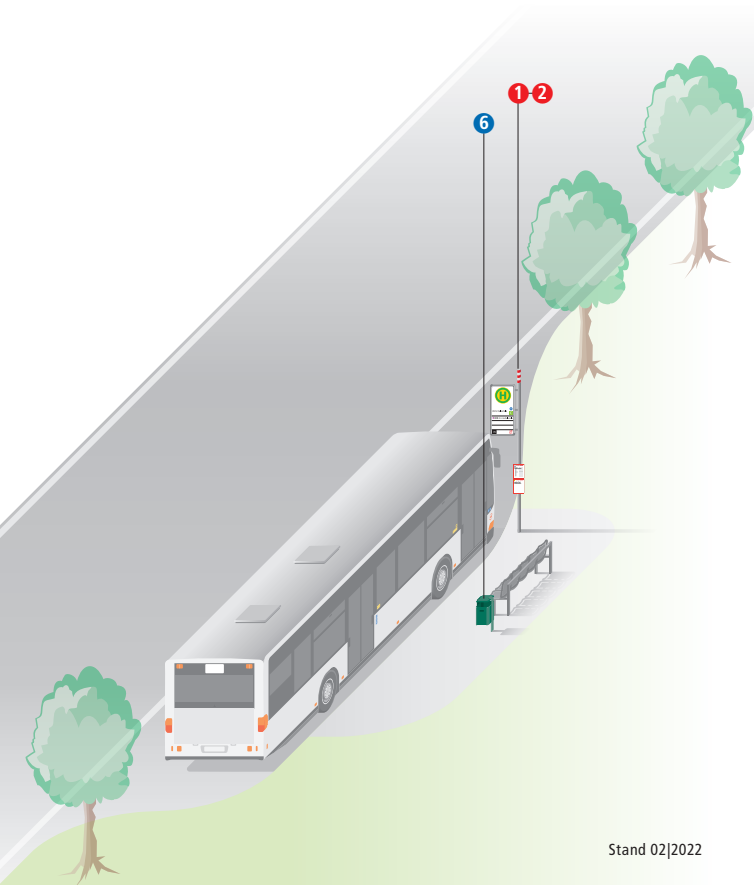


Abbildung 6:
Kennzeichnung Haltestellenmast

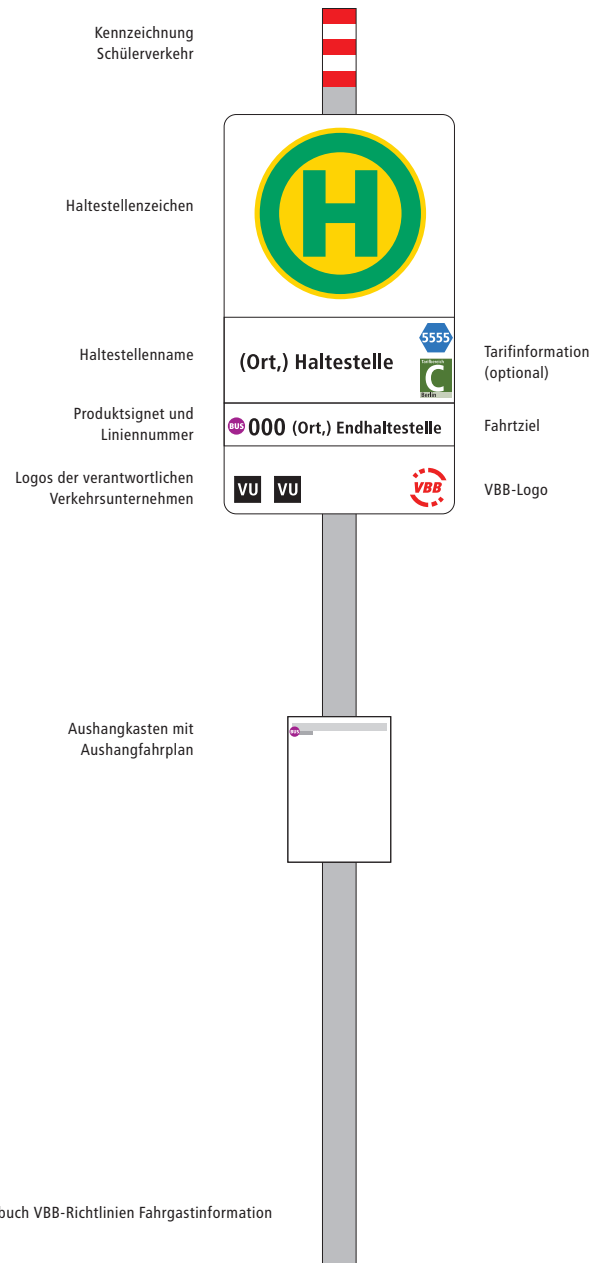


Abbildung 7:
Kennzeichnung Tarifbereich

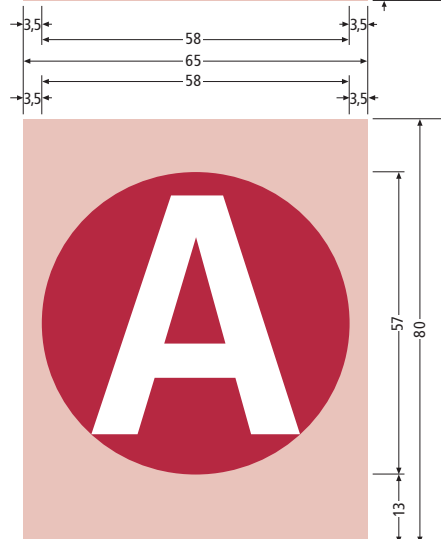
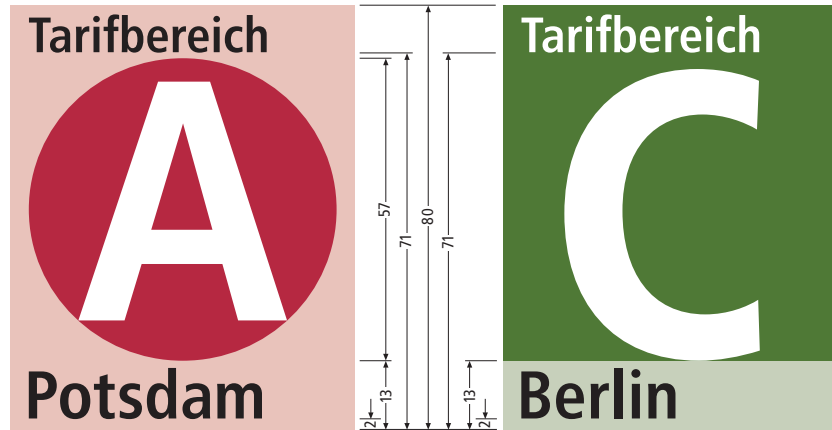
in Potsdam

Tarifbereich A Potsdam	30c 100m 80y 0k RAL 3003 160r 36g 60b #A0243C	7c 25m 20y 0k 25% RAL 3003
-------------------------------------	--	-------------------------------

Tarifbereich B Potsdam	70c 60m 0y 0k RAL 4005 112r 109g 179b #706DB3	18c 15m 0y 0k 25% RAL 4005
-------------------------------------	--	-------------------------------

Tarifbereich C Potsdam	65c 70m 100y 0k RAL 7008 116r 97g 53b #746135	16c 18m 25y 0k 25% RAL 7008
-------------------------------------	--	--------------------------------

in Brandenburg a. d. H., Cottbus und Frankfurt (O)



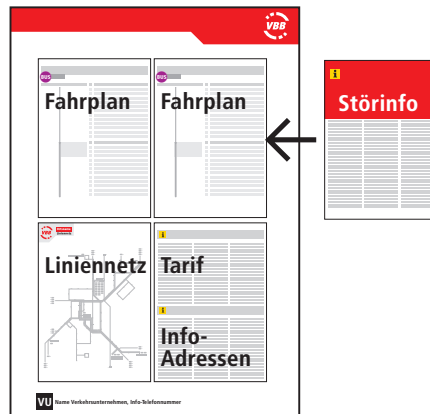
Tarifbereich A Berlin	20c 75m 100y 13k RAL 8023 190r 90g 0b #BD5A00	5c 19m 25y 3k 25% RAL 8023
------------------------------------	--	-------------------------------

Tarifbereich B Berlin	85c 30m 40y 11k RAL 5021 0r 130g 145b #008291	21c 7m 10y 3k 25% RAL 5021
------------------------------------	--	-------------------------------

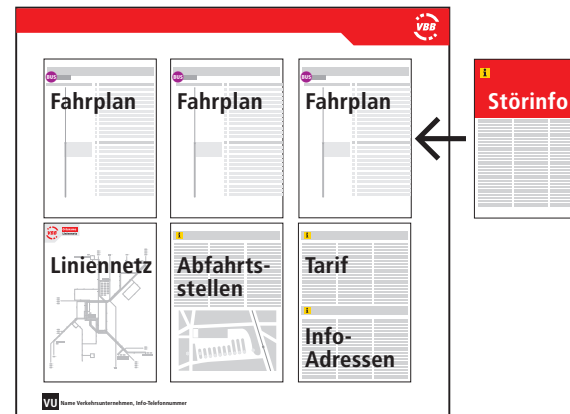
Tarifbereich C Berlin	70c 30m 100y 20k RAL 6010 90r 130g 30b #5A821E	18c 7m 25y 5k 25% RAL 6010
------------------------------------	---	-------------------------------

cmky: Vierfarbprozess; RAL: Farbsystem für Lacke

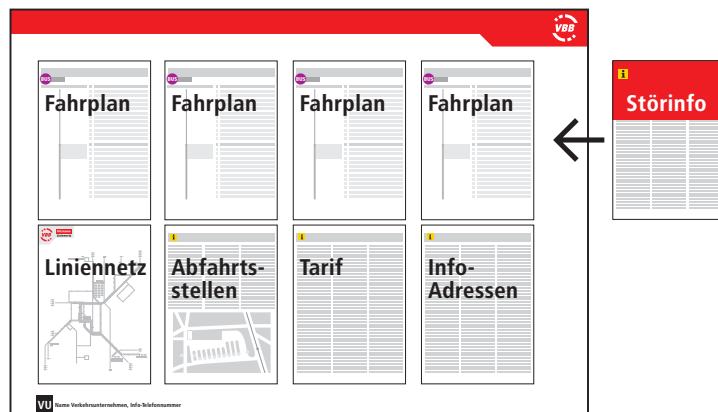
**Belegung der Aushangkästen
nach VBB Standard**



Aushangkasten für 4 Flächen
DIN A4 hoch

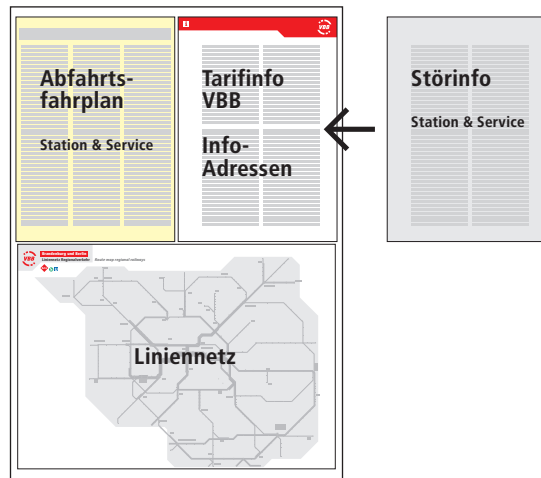


Aushangkasten für 6 Flächen
DIN A4 hoch

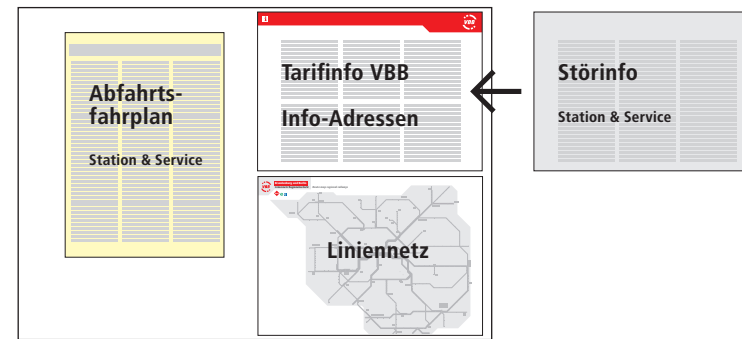


Aushangkasten für 8 Flächen
DIN A4 hoch

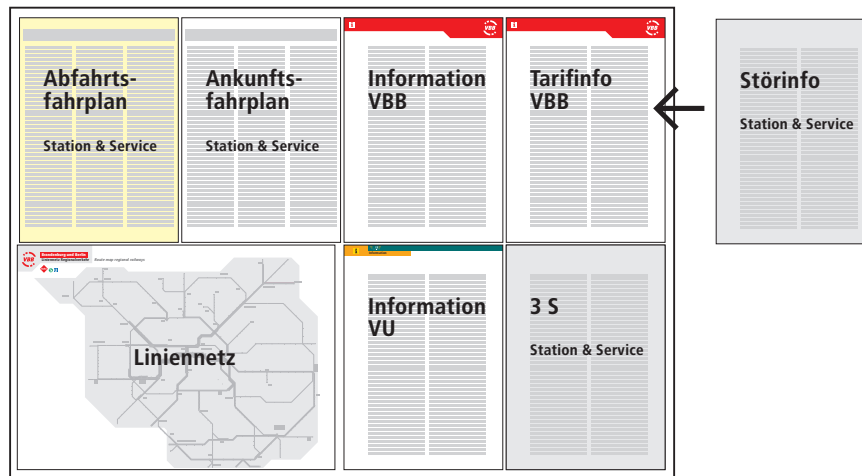
Belegung der Aushangkästen mit DB Station & Service AG



Aushangkasten DIN A1 hoch



Aushangkasten DIN A1 quer



Aushangkasten DIN A0 quer

4.1.1.1. Gestaltungsraster Fahrplanaushänge

Linienbezogen DIN A4 hoch

Standardbestandteile	
Standangaben	2
Kopfgestaltung	
Farbdefinitionen	
Standangaben	
Satzanweisungen	3
Fahrplan eng	
Standangaben	4
Satzanweisungen	5
Fahrplan weit	
Standangaben	6
Satzanweisungen	7

Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Standardbestandteile	
Standangaben	8
Kopfgestaltung	
Farbdefinitionen	
Standangaben	
Satzanweisungen	9
Grundlinienraster 3 mm	
Standangaben	10
Fahrplan dreispaltig	
Standangaben	
Satzanweisungen	11
Fahrplan zweispaltig	
Standangaben	
Satzanweisungen	12
Fahrplan einspaltig	
Standangaben	
Satzanweisungen	13

Fahrplanaushang
Linienbezogen DINA4 hoch

Standard normal
Aushang mit 2 Fahrplänen

Perlschnur VH 10 pt
Fahrzeiten VH 13,5 pt

ZAB 5 mm
ZAB 5 mm

807 S Hennigsdorf Bhf ▶ Velten, Hedwigpromenade

BUS VU

gültig von TT. Monat JJJJ bis TT. Monat JJJJ

Übergänge	Fahrzeit
◆ S	S Hennigsdorf Bhf
◆ S	Hennigsdorf, Neuendorfer Str.
◆ S	- Hauptstr.
◆ S	0 - Am Bahndamm
◆ S	1 - Seilerstr.
◆ S	2 - W.-Küntscher-Str.
◆ S	3 - Geerbegebiet Nord
◆ S	4 Hennigsdorf, Fußgängertunnel
◆ S	7 Velten, Business Park
◆ S	8 - Zum Weißen Schwan
◆ S	9 - Industriegebiet
◆ S	10 - Berliner Str.
◆ S	13 - Thälmannstr.
◆ S	15 - Bahnstr.
◆ S	16 Velten Bhf
◆ S	17 - Viktoriastr.
◆ S	- Carolinenstr.
◆ S	19 - Hedwigpromenade

Kurzstrecke

Ⓜ Hennigsdorf, Am Bahndamm

Tarifzone Berlin

Wabennummer 1234

Montag - Freitag	
5	39
6	39
7	19 99 39
8	39
9	39
10	39
11	39
12	39
13	39
14	39
15	39
16	39
17	39

Erklärung der Verkehrshinweise siehe unten

808 Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. ▶ Stolpe Süd

BUS VU

gültig ab TT. Monat JJJJ

Übergänge	Fahrzeit
◆ S	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.
◆ S	- Reinickendorfer Str.
◆ S	- Alsdorfer Str.
◆ S	- Adolf-Kolping-Platz
◆ S	S Hennigsdorf Bhf
◆ S	0 - Am Bahndamm
◆ S	1 - Neubrück
◆ S	2 Hennigsdorf, Stolpe Süd

Kurzstrecke

Ⓜ Hennigsdorf, Am Bahndamm

Tarifzone Berlin


Montag - Freitag	
9	41 99 44 98
10	
11	
12	
13	
14	06 98 22 99
15	22 99 30 98

☑ Rufbus Anmeldung 90 Min vor Fahrtantritt
 ☑ Fahrt barrierefrei

Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember

99 nur an Schultagen (10.12.–23.12.12, 5.1.–3.2.13, 10.2.–26.3.13, 7.4.–9.5.13, 11.5.–20.5.13, 22.5.–18.6.23, 3.8.–29.9.13, 13.10.–22.12.13)


98 nur in den Schulferien (24.12.12–4.1.13, 4.2.–9.2.13, 27.3.–6.4.13, 10.5.13, 21.5.13, 19.6.–2.8.13, 30.9.–12.10.13, 23.12.13–3.1.14)



Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket

Logo VU

Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de



Verkehrsverband
Berlin-Brandenburg

Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck-Codierung


Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation

Stand 03|2021

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Standard eng
Fahrplan mit unterschiedlichen Fahrtverläufen

Perlschnur VH 9 pt ZAB 4 mm
Fahrzeiten VH 11 pt ZAB 4 mm




411

Fürstenwalde, Am Stern ▶ Platz der Solidarität

VU

gültig von TT. Monat JJJJ bis TT. Monat JJJJ



⊕ Fürstenwalde, Am Stern

Wabenummer 1234


	A	B	C	D	E		☉ Montag - Freitag	☉ Sa + So	
Kurzstrecke	0	0	0	0	0	Fürstenwalde, Am Stern	6	17 A 47 B	6
	2	2	2	2	2	- Stadtzentrum	7	17 A 47 B	7
	3	3	3	3	3	- Geschwister-Scholl-Str.	8	17 A 47 C	8
	4	4	4	4	4	- Wassergasse	9	17 A 47 C	9
	7	7	7	7	7	- Brücke	10	17 A 47 C	10 17 C
	8	8	8	8	8	- Lotichiusstr.	11	17 A 47 C	11 17 A
	9	9	9	9	7	- Friedhof	12	17 A 47 C	12 17 C
	12	11	11	11	8	Fürstenwalde, E.-Weinert-Str.	13	17 A 47 C	13 17 A
		12	13	14	9	Rauen Westend	14	17 A 47 C	14 17 C
					11	Fürstenwalde, Lange Str.	15	17 A 47 D ^b	15 17 A
					14	- Wacholderstr.	16	17 A 47 A	16 17 C
					15	- Buchenweg	17	17 A 47 A	17 17 A
					16	- Grenzstr.	18	17 A 47 A	18 17 B
					17	- Grüner Grund	19	17 A	19 17 A
					19	- An der Kohlenbahn	20	17 A 47 A ^a	20 17 A
					20	- Kastanienweg			
					21	- Fliederweg			
					21	- Paul-Forst-Ring			
					22	- Goethestr.			
					23	- Bahnhofstr.			
					24	- Bahnhof Süd			
					25	- Siedlung			
					26	Fürstenwalde, Pl. der Solidarität			

^a fährt nur bis Fürstenwalde, Bahnhof Süd
^b Fahrt nicht barrierefrei


Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember



Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket



Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de



Verkehrsverband
Berlin-Brandenburg

Alle Angaben ohne Gewähr.

BOS-Servicebüro und DB-Agentur im Bahnhof Fürstenwalde

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag 5:45 - 18:00 Uhr

Samstag 7:00 - 14:00 Uhr

Sonntag 11:00 - 18:00 Uhr

Fundbüro

Standort Fürstenwalde
James-Watt-Straße 4
15517 Fürstenwalde
Tel.: (03361) 5561-0
Fax: (03361) 5561-20
e-mail: info@bos-fw.de

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 quer

Standard normal

Perlschnur VH 10 pt
Fahrzeiten VH 13,5 pt

ZAB 5 mm
ZAB 5 mm

949

Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd ▶ S Petershagen Nord

Ⓜ Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd

Tarifzone Berlin

Wabenummer 5561

Baustellenfahrplan
gültig ab TT. Monat JJJJ

Übergänge	Fahrtzeit
0 Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdf. Süd	
3 -, Schule	
5 -, Kirche	
7 -, Röntgenstr.	
8 -, Lortzingstr.	
11 -, Rüdersdorfer Str.	
12 -, Spreestr.	
14 -, Fröbeslstr.	
15 Fredersdorf-Vogelsdorf, Seestr.	
17 Petershagen/Eggersdorf, Wilhelm-Pieckstr./Schule	
18 -, Rathausstr.	
19 -, Clara-Zetkin-Str.	
20 -, Müllerstr.	
21 -, Hubertusallee	
22 -, Goethestr.	
24 -, Hermannstr.	
26 -.- S Petershagen Nord	

	Montag - Freitag				Samstag			
5	15	13	15	5		13		
6	15	14	15	6		14	15	
7	15	15	15	7		15		
8	15	16	15	8		16		
9	15	17	15	9		17		
10	15	18	15	10	15	18		
11	15	19	15	11		19		
12	15	20	15	12	15	20		

Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember

Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket

Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de

Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck: Götting

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 quer

Standard weit

Perlschnur VH 12 pt ZAB 6 mm
Fahrzeiten VH 16 pt ZAB 6 mm

949

Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd ▶ S Petershagen Nord

BUS

VU

④ Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd

Tarifzone Berlin

Wabennummer 5561

gültig ab TT. Monat JJJJ

Montag - Freitag

Samstag

Übergänge	Fahrzeit		Montag - Freitag		Samstag	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 5px;">S BUS</div> <div style="font-size: 12pt;"> 0 Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdf. Süd 3 -, Schule 5 -, Kirche 7 -, Röntgenstr. 8 -, Lortzingstr. 11 -, Rüdersdorfer Str. 12 -, Spreestr. 14 -, Fröbeslstr. 15 Fredersdorf-Vogelsdorf, Seestr. 17 Petershagen/Eggersdorf, Wilhelm-Pieckstr./Schule 18 -, Rathausstr. 19 -, Clara-Zetkin-Str. 20 -, Müllerstr. 21 -, Hubertusallee 22 -, Goethestr. 24 -, Hermannstr. 26 -, S Petershagen Nord </div> </div>	Kurzstrecke	☺	☺	☺		
			5	15	5	
			6	15	6	
			7	15	7	
			8	15	8	
			9	15	9	
			10	15	10	15
			11	15	11	15
			12	15	12	15
			13	15	13	15
	14	15	14	15		
	15	15	15	15		
	16	15	16			
	17	15	17			
	18	15	18			
	19	15	19			
	20	15	20			
	21	15				
	22	15				
	24	15				
	26	15				

Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember

Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket

Logo VU

Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de

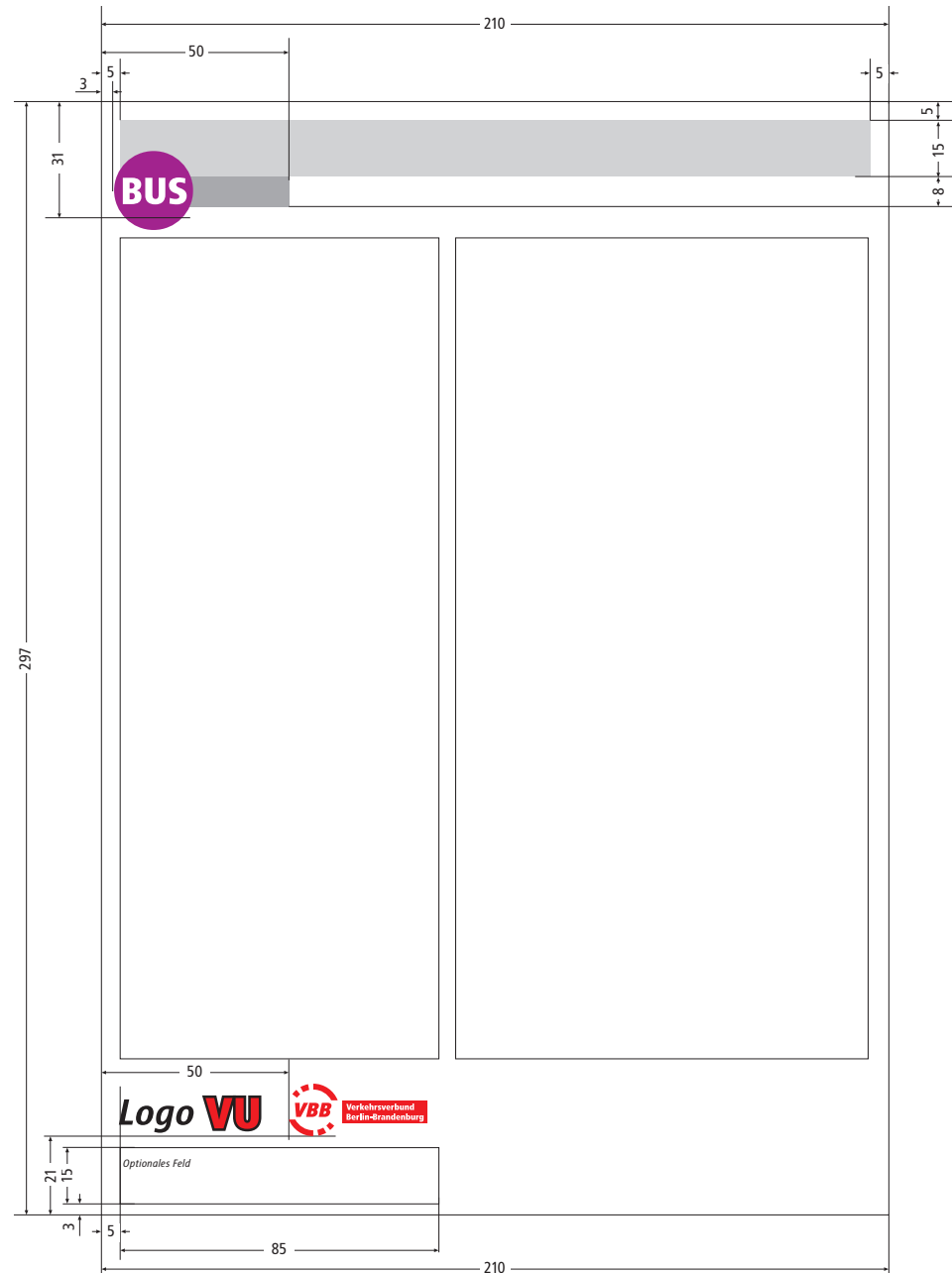
Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg

Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck: Götting

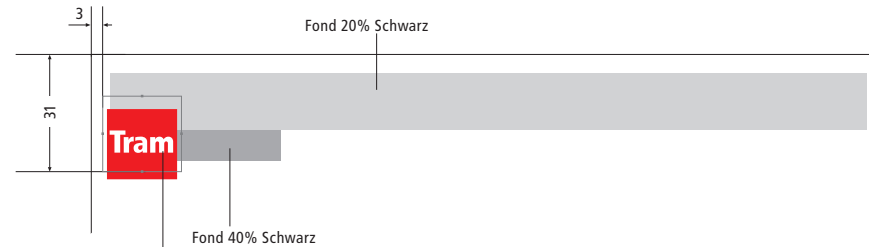
**Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch**

Standardbestandteile
Standangaben

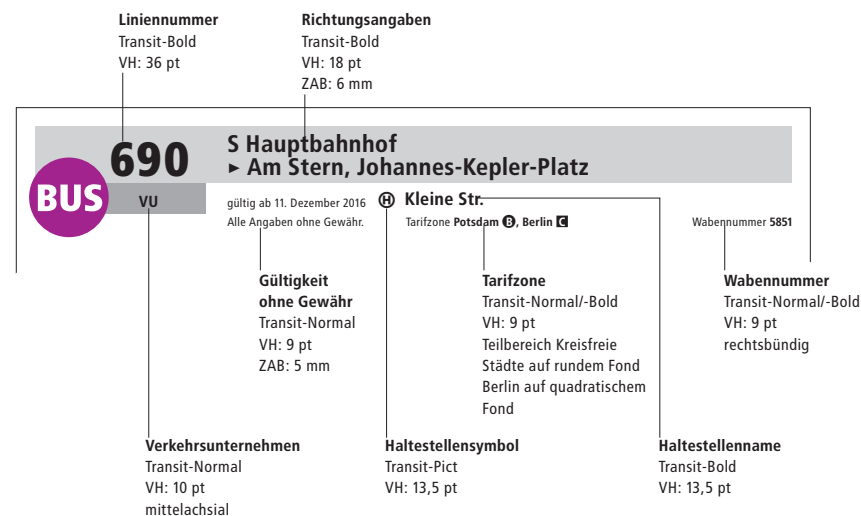
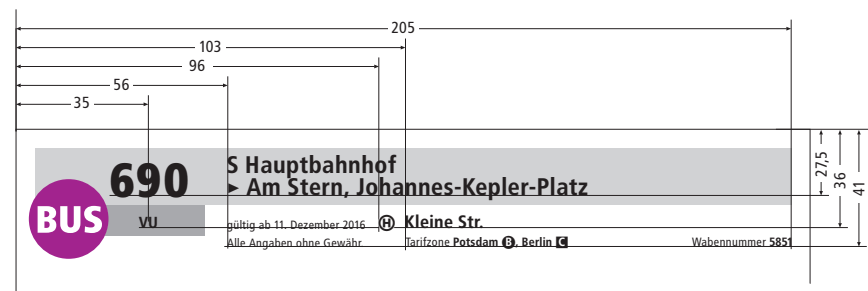


Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

- Kopfgestaltung
- Farbdefinitionen
- Standangaben
- Satzanweisungen



Produktsymbol:
Transit-Produkt
VH: 54 pt
Produktsymbol entspr. Produktfarbe



Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan eng
Satzanweisungen

Verkehrstage	
Transit-Bold	
VH: 12 pt	
Uhrzeitsymbol	Montag - Freitag
Transit-Pict	0 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
VH: 12 pt	1 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
Stundenangaben	2 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
Transit-Bold	3 03 13 23 33 43 53
VH: 11 pt	4 03 13 23 33 43 53
ZAB: 4 mm	5 03 13 23 33 43 53
	6 03 13 23 33 43 53
	7 03 13 23 33 43 53
	8 02 13 23 33 43 53
	9 02 12 22 32 42 52
	10 02 12 22 32 42 52
	11 02 12 22 32 42 52
	12 02 12 22 32 42 52
	13 02 12 22 32 42 52
	14 02 12 22 32 42 52
	15 02 12 22 32 42 52
	16 02 12 22 32 42 52
	17 02 12 22 32 42 52
	18 02 12 22 32 42 52
	19 02 12 22 32 42 52
	20 02 12 22 32 42 52
	21 02 12 22 32 42 52
	22 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	23 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	Samstag
	0 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	1 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	2 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	3 03 13 23 33 43 53
	4 03 13 23 33 43 53
	5 03 13 23 33 43 53
	6 03 13 23 33 43 53
	7 03 13 23 33 43 53
	8 02 13 23 33 43 53
	9 02 12 22 32 42 52
	10 02 12 22 32 42 52
	11 02 12 22 32 42 52
	12 02 12 22 32 42 52
	13 02 12 22 32 42 52
	14 02 17
	15 02
	Sonntag
	0 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	1 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	2 03 ^a 13 ^a 23 ^a 33 ^a 43 ^a 53 ^a
	3 03 13 23 33 43 53
	4 03 13 23 33 43 53
	5 03 13 23 33 43 53
	6 03 13 23 33 43 53
	7 03 13 23 33 43 53
	8 02 13 23 33 43 53
	9 02 12 22 32 42 52
	10 02 12 22 32 42 52
	11 02 12 22 32 42 52
	12 02 12 22 32 42 52
	13 02 12 22 32 42 52
	14 02
	15 02
4,5	8,5 7,8 7,8 7,8 7,8 7,8 7,8 7,8

Fond 20% Schwarz
Fond 10% Schwarz
Minutenangaben
Transit-Normal
VH: 11 pt
ZAB: 4 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet
Verkehrshinweise
Transit-Bold
VH: 8 pt
1,2 mm vom Grundlinienraster
verschoben

Legende Verkehrshinweise
Transit-Bold/-Normal
VH: 9 pt
ZAB: 4 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

a verkehrt weiter ab Johannes Kepler-Platz weiter als Linie N1 in Richtung
S Hauptbahnhof DB
außerdem ab Hans-Albers-Str. 4.19 und 4.39 bis Konrad-Wolf-Allee/Sternstr.
(und weiter in Richtung S Hauptbahnhof DB über S Griebnitzsee)

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

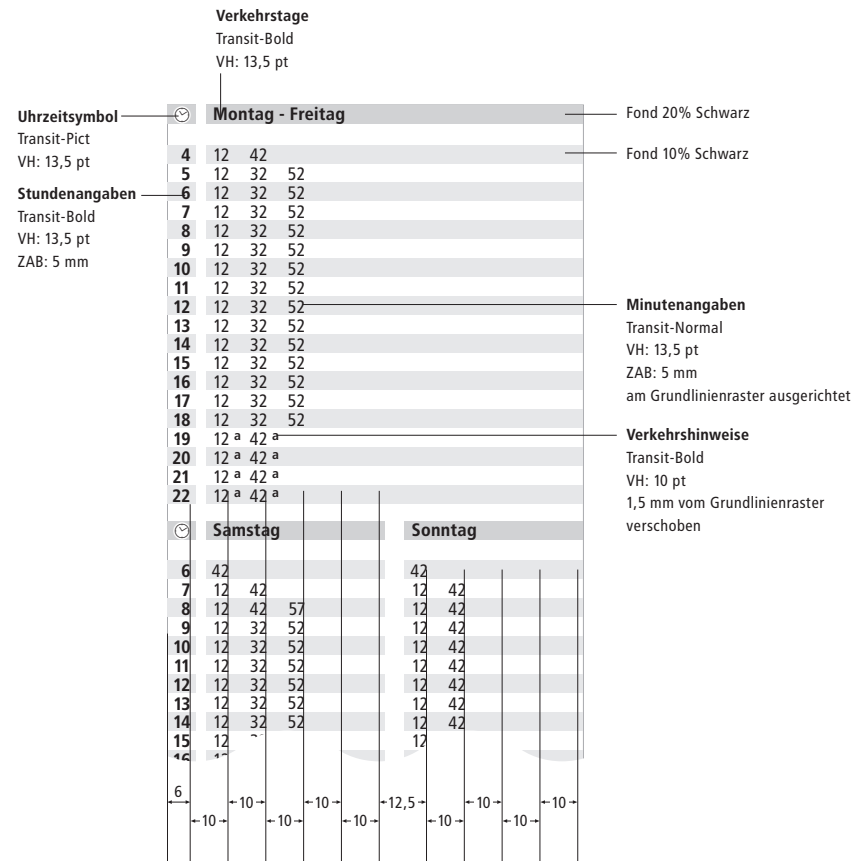
Fahrplan weit
Standangaben

Montag - Freitag				Samstag		Sonntag	
4	12	42					
5	12	32	52				
6	12	32	52				
7	12	32	52				
8	12	32	52				
9	12	32	52				
10	12	32	52				
11	12	32	52				
12	12	32	52				
13	12	32	52				
14	12	32	52				
15	12	32	52				
16	12	32	52				
17	12	32	52				
18	12	32	52				
19	12	42					
20	12	42					
21	12	42					
22	12	42					
6	42				42		
7	12	42			12	42	
8	12	42	57		12	42	
9	12	32	52		12	42	
10	12	32	52		12	42	
11	12	32	52		12	42	
12	12	32	52		12	42	
13	12	32	52		12	42	
14	12	32	52		12	42	
15	12	32	52		12	42	
16	12	42			12	42	
17	12	42			12	42	
18	12	42			12	42	
19	12	42			12	42	
20	12	42			12	42	
21	12	42			12	42	
22	12				12		

a Verkehrshinweise

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

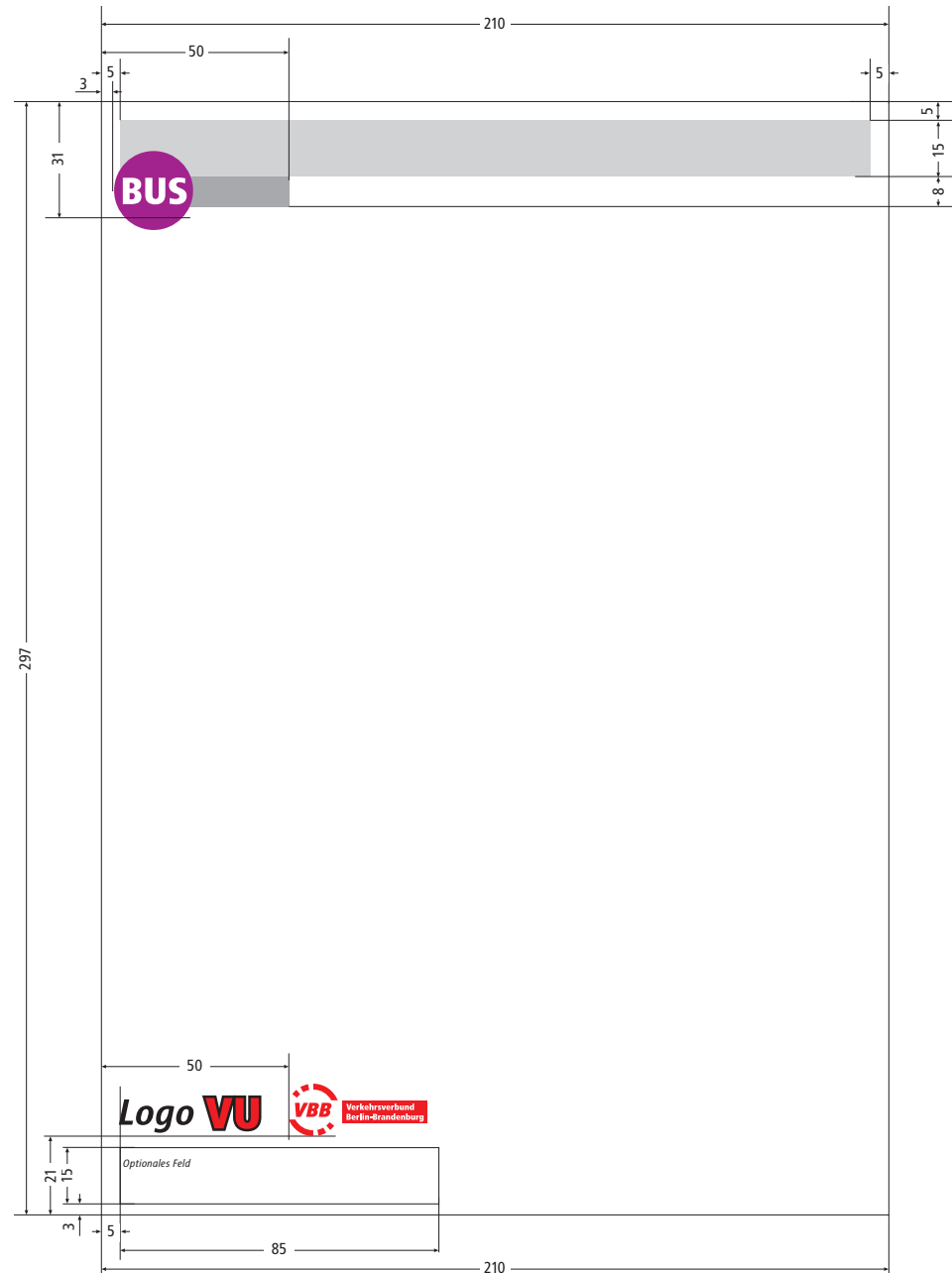
Fahrplan weit
Satzanweisungen



a Verkehrshinweise — **Legende Verkehrshinweise**
Transit-Bold/-Normal
VH: 10 pt
ZAB: 4 mm

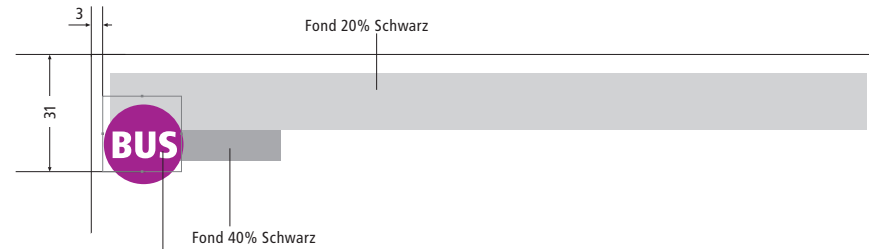
**Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch**

Standardbestandteile
Standangaben

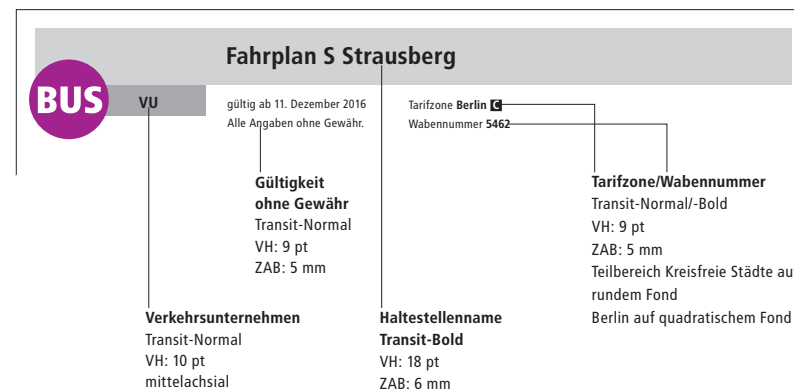
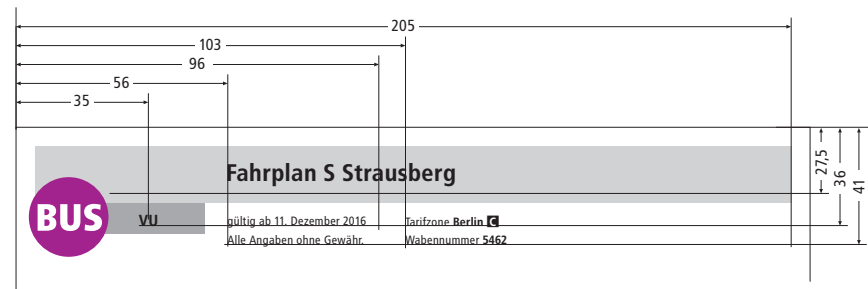


Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

- Kopfgestaltung
- Farbdefinitionen
- Standangaben
- Satzanweisungen

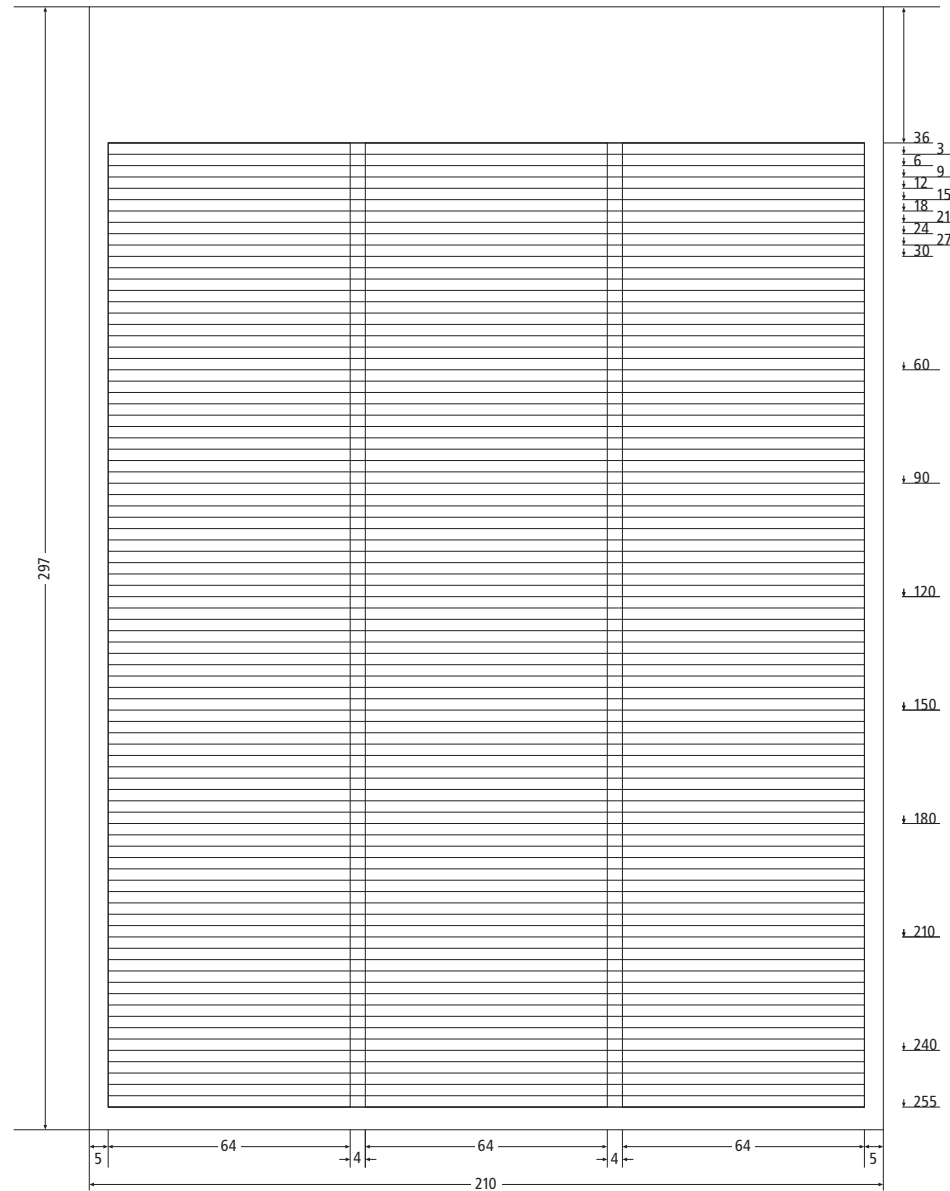


Produktsymbol:
Transit-Produkt
VH: 54 pt
Produktsymbol entspr. Produktfarbe



Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Grundlinienraster 3 mm
Standangaben



Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan dreispaltig
Standangaben
Satzanweisungen

Fond 20% Schwarz
7,5 mm hoch

Fond 20% Schwarz
3 mm hoch

Fond 10% Schwarz
3 mm hoch

Verkehrshinweise
Transit-Bold
VH: 8 pt
ZAB: 3mm
am Grundlinienraster
ausgerichtet

Verkehrshinweise
Transit-Normal
VH: 8 pt
ZAB: 3mm
am Grundlinienraster
ausgerichtet

Fußzeile
Transit-Normal
VH: 6 pt
ZAB: 3mm

Linie
Transit-Bold
VH: 6 pt

Uhrzeitsymbol
Transit-Pict
VH: 12 pt

Richtung
Transit-Normal
VH: 8 pt

Verkehrstage
Transit-Bold
VH: 18 pt

Stundenübersicht und Abfahrtszeit
Transit-Bold
VH: 10 pt
ZAB: 3 mm
1 mm vom Grundlinienraster verschoben

Liniennummer
Transit-Produkt/-Bold
VH: 8 pt
ZAB: 3 mm
rechtsbündig mit Abfahrtszeit
am Grundlinienraster ausgerichtet

Verkehrstage
Transit-Normal
VH: 8 pt
ZAB: 3 mm
rechtsbündig mit Abfahrtszeit
am Grundlinienraster ausgerichtet

Verkehrshinweise
Transit-Bold
VH: 8 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Zwischenhaltestellen und Zusatzinformationen
Transit-Normal
VH: 8 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Endhaltestellen
Transit-Bold
VH: 8 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Fahrplan S Strausberg
gültig ab 1. Dezember 2016
Tarifzone Berlin
Wabenummer 5462

Montag bis Freitag
Linie Richtung nach
0.00 - 8.00
966 6.00 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Seelow Busbahnhof + 7.04
966 7.30 Strausberg Hegermühlenstr. 7.40 - Seelow Busbahnhof + 8.36
885 7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Di, Do, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04 Bus verkehrt über Haselberg
886 7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Mo, Mi, Fr, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04 Bus verkehrt über Möglin
8.00 - 12.00
955 8.10 Herzfelde Kirche 8.41 - Seelow Busbahnhof + 9.28
955 8.30 Herzfelde Kirche 8.41 - Seelow Busbahnhof + 9.28
935 9.15 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51
935 10.45 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51
12.00 - 16.00
955 12.10 Herzfelde Kirche 12.41 - Seelow Busbahnhof + 13.28
935 13.15 Eggerstorf Mittelstr. + 13.28 U Hönow + 13.51
955 14.25 Herzfelde Kirche 8.41 - Seelow Busbahnhof + 9.28
966 14.45 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Mo, Mi, Do, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04
966 14.45 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - 93, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04
935 15.45 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51

Montag bis Freitag
Linie Richtung nach
16.00 - 20.00
966 16.00 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Mo, Mi, Do, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04
885 16.10 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04
966 16.55 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Di, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04
955 17.10 Herzfelde Kirche 8.41 - 92 Seelow Busbahnhof + 9.28
935 17.25 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51
955 17.35 Herzfelde Kirche 8.41 - Mo-Fr, Seelow Busbahnhof + 9.28
966 17.55 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Di, Do, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04

Samstag und Sonntag
Linie Richtung nach
0.00 - 8.00
885 7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - Sa, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04 Bus verkehrt über Möglin
885 7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 - So, Bad Freienwalde Bahnhof + 9.04 Bus verkehrt über Haselberg
8.00 - 12.00
955 8.10 Herzfelde Kirche 8.41 - Seelow Busbahnhof + 9.28
935 9.15 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51
935 10.45 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51
12.00 - 16.00
955 12.10 Herzfelde Kirche 12.41 - So, Seelow Busbahnhof + 13.28
935 13.15 Eggerstorf Mittelstr. + 13.28 U Hönow + 13.51
935 15.45 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51
16.00 - 20.00
955 17.10 Herzfelde Kirche 8.41 - Seelow Busbahnhof + 9.28
935 17.25 Eggerstorf Mittelstr. + 9.28 U Hönow + 9.51

Verkehrshinweise
92 verkehrt nicht am 24. und 31. Dezember
93 verkehrt nicht an Schultagen

Logo VU

VBB Verkehrsverband Berlin-Brandenburg

Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan zweiseitig
Standangaben
Satzanweisungen

36 ↓
4 ↓
8 ↓
12 ↓
16 ↓
20 ↓
24 ↓
28 ↓
32 ↓
36 ↓
40 ↓

80 ↓

120 ↓

160 ↓

200 ↓

240 ↓

256 ↓

Fahrplan S Strausberg

BUS VU gültig ab 11. Dezember 2016 Tarifezone Berlin Wabennummer 5462
Alle Angaben ohne Gewähr.

Montag bis Freitag		Samstag und Sonntag	
Linie	Richtung nach	Linie	Richtung nach
0.00 - 8.00			
966	6.00 Strausberg Hegermühlenstr. 6.10 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 7.04	885	7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Bad Freienwalde Bahnhof ◀ 9.04 Bus verkehrt über Möglin
966	7.30 Strausberg Hegermühlenstr. 7.40 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 8.36	885	7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Bad Freienwalde Bahnhof ◀ 9.04 Bus verkehrt über Haselberg
885	7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Di, Do Bad Freienwalde Bahnhof ◀ 9.04 Bus verkehrt über Haselberg	955	8.10 Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 9.28
886	7.35 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Mo, Mi, Fr Bad Freienwalde Bahnhof ◀ 9.04 Bus verkehrt über Möglin	935	9.15 Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ U Hönow ◀ 9.51
955	8.10 Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 9.28	935	10.45 Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ U Hönow ◀ 9.51
955	8.30 Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 9.28	12.00 - 18.00	
935	9.15 Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ 93 U Hönow ◀ 9.51	955	12.10 Herzfelde Kirche 12.41 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 13.28
935	10.45 Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ 93 U Hönow ◀ 9.51	935	13.15 Eggerstdorf Mittelstr. 13.28 ▶ U Hönow ◀ 13.51
12.00 - 18.00			
955	12.10 Herzfelde Kirche 12.41 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 13.28	935	15.45 Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ 93 U Hönow ◀ 9.51
935	13.15 Eggerstdorf Mittelstr. 13.28 ▶ U Hönow ◀ 13.51	955	17.10 Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 9.28
955	14.25 Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof ◀ 9.28	935	17.25 Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ 92 U Hönow ◀ 9.51
966	14.45 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Mo, Mi, Do Bad Freienwalde Bahnhof ◀ 9.04	Verkehrshinweise: 92 verkehrt nicht am 24. und 31. Dezember 93 verkehrt nicht an Schultagen	
935	15.45 Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ 93 U Hönow ◀ 9.51	Logo VU VBB Verkehrsverband Berlin-Brandenburg	
966	16.00 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Mo, Mi, Do Bad Freienwalde Bahnhof ◀ 9.04		
966	16.55 Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Di Bad Freienwalde Bahnhof ◀ 9.04		
955	17.10 Herzfelde Kirche 8.41 ▶ 92 Seelow Busbahnhof ◀ 9.28		

Linie
Transit-Bold
VH: 11 pt

Uhrzeitsymbol
Transit-Pict
VH: 14 pt

Richtung
Transit-Normal
VH: 11 pt

Verkehrstage
Transit-Bold
VH: 18 pt

Stundenübersicht und Abfahrtszeit
Transit-Bold
VH: 14 pt
ZAB: 4 mm
Stundenübersicht 1 mm vom
Grundlinienraster verschoben

Liniennummer
Transit-Produkt/-Bold
VH: 11 pt
ZAB: 4 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Verkehrstage
Transit-Normal
VH: 11 pt
ZAB: 4 mm
rechtsbündig mit Abfahrtszeit
am Grundlinienraster ausgerichtet

Verkehrshinweise
Transit-Bold
VH: 11 pt
ZAB: 4 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Zwischenhaltestellen und Zusatzinformationen
Transit-Normal
VH: 11 pt
ZAB: 4 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Legende Verkehrshinweise
Transit-Bold
bzw. Transit-Normal
VH: 9 pt
ZAB: 4mm
am Grundlinienraster
ausgerichtet

Endhaltestellen und Ankunftszeit
Transit-Bold
VH: 11 pt
ZAB: 4 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

5 | 20,5 | 26 | 29

5 | 96 | 8 | 96 | 5

210

**Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch**

Fahrplan einspaltig
Standangaben
Satzanweisungen

Fahrplan S Strausberg

gültig ab 11. Dezember 2016 Tariffzone Berlin
Alle Angaben ohne Gewähr Wabenummer 5462

Montag bis Freitag

Linie	Uhrzeit	Richtung nach
BUS 966	6.00	Strausberg Hegermühlenstr. 6.10 ▶ Seelow Busbahnhof 7.04
BUS 966	7.30	Strausberg Hegermühlenstr. 7.40 ▶ Seelow Busbahnhof 8.36
BUS 885	7.35	Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Bad Freienwalde Bahnhof 9.04 Di, Do Bus verkehrt über Haselberg
BUS 886	7.35	Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Bad Freienwalde Bahnhof 9.04 Mo, Mi, Fr Bus verkehrt über Möglin
BUS 955	8.10	Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof 9.28
BUS 955	8.30	Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof 9.28
BUS 935	9.15	Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ U Hönow 9.51 93
BUS 935	10.45	Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ U Hönow 9.51 93
BUS 955	12.10	Herzfelde Kirche 12.41 ▶ Seelow Busbahnhof 13.28
BUS 935	13.15	Eggerstdorf Mittelstr. 13.28 ▶ U Hönow 13.51
BUS 955	14.25	Herzfelde Kirche 8.41 ▶ Seelow Busbahnhof 9.28
BUS 966	14.45	Strausberg Hegermühlenstr. 7.43 ▶ Bad Freienwalde Bahnhof 9.04 Mo, Mi, Do
BUS 935	15.45	Eggerstdorf Mittelstr. 9.28 ▶ U Hönow 9.51 93

Verkehrshinweise
92 verkehrt nicht am 24. und 31. Dezember
93 verkehrt nicht an Schultagen

Optionales Feld

Logo VU **VBB** Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Verkehrstage
Transit-Bold
VH: 18 pt
2 mm vom Grundlinienraster verschoben

Linie
Transit-Bold
VH: 16 pt
1,5 mm vom Grundlinienraster verschoben

Uhrzeitsymbol
Transit-Pict
VH: 20 pt

Richtung
Transit-Normal
VH: 16 pt
1,5 mm vom Grundlinienraster verschoben

Endhaltestellen und Ankunftszeit
Transit-Bold
VH: 16 pt
ZAB: 6 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Zwischenhaltestellen und Zusatzinformationen
Transit-Normal
VH: 16 pt
ZAB: 6 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Abfahrtszeit
Transit-Bold
VH: 20 pt
ZAB: 6 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

Verkehrshinweise
Transit-Bold
VH: 16 pt
ZAB: 6 mm
rechtsbündig mit Abfahrtszeit
am Grundlinienraster ausgerichtet

Liniennummer
Transit-Produkt/-Bold
VH: 16 pt
ZAB: 6 mm

Verkehrstage
Transit-Normal
VH: 16 pt
ZAB: 6 mm
rechtsbündig mit Abfahrtszeit
am Grundlinienraster ausgerichtet

Legende Verkehrshinweise
Transit-Bold
bzw. Transit-Normal
VH: 14 pt
ZAB: 6 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

4.1.2. Statische Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen

Die Fahrzeuge sind der Kern des ÖPNV. Gute Informationen an den Fahrzeugen gehören zum reibungslosen Fahrtverlauf.

4.1.2.1. VBB-Kennzeichnung

Die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit dem VBB-Logo signalisiert dem Fahrgast, dass das betreibende Verkehrsunternehmen den gemeinsamen Tarif anerkennt.

Das VBB-Logo wird auf hellen Hintergründen in den Hausfarben rot und schwarz dargestellt. Auf dunklen Hintergründen kann es auch negativ in weiß platziert werden.

Farbwerte

Positiv

rot	schwarz
HKS 14	
0c 100m 100y 0k	0c 0m 0y 100k
RAL 3020, Verkehrsrot	RAL 9004, Signalschwarz

Negativ

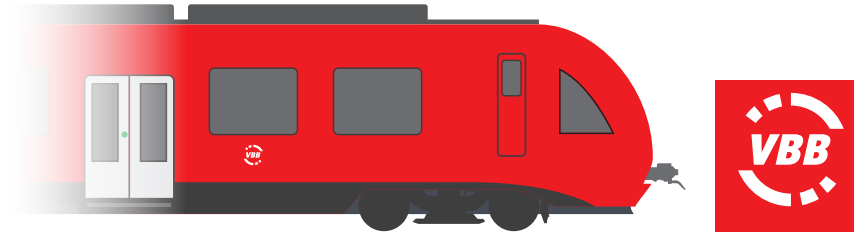
0c 0m 0y 0k
RAL 9003, Signalweiß

Kennzeichnungsvarianten

Variante 1, positiv



Variante 1, negativ



Variante 2, positiv

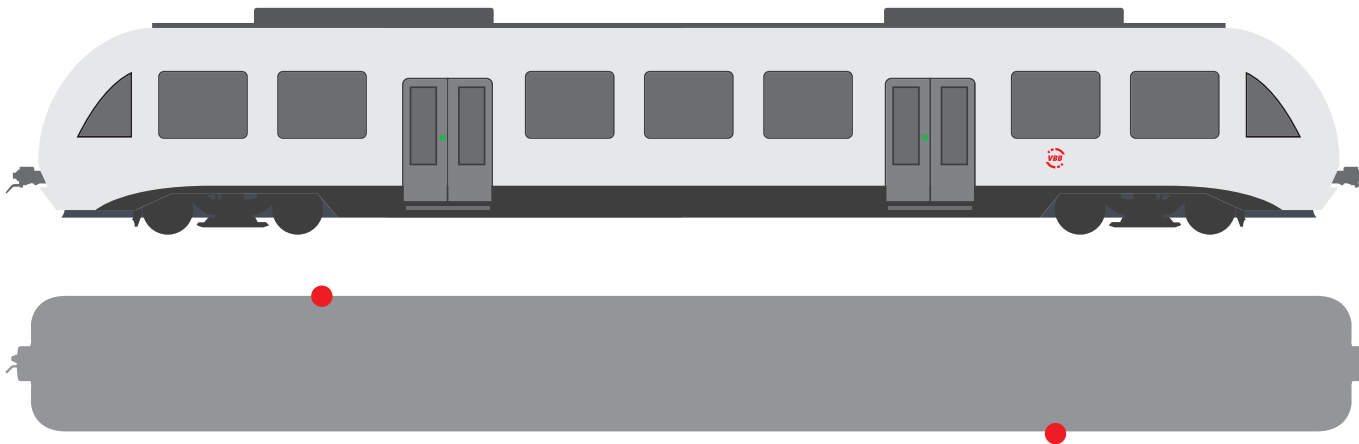


Variante 2, negativ

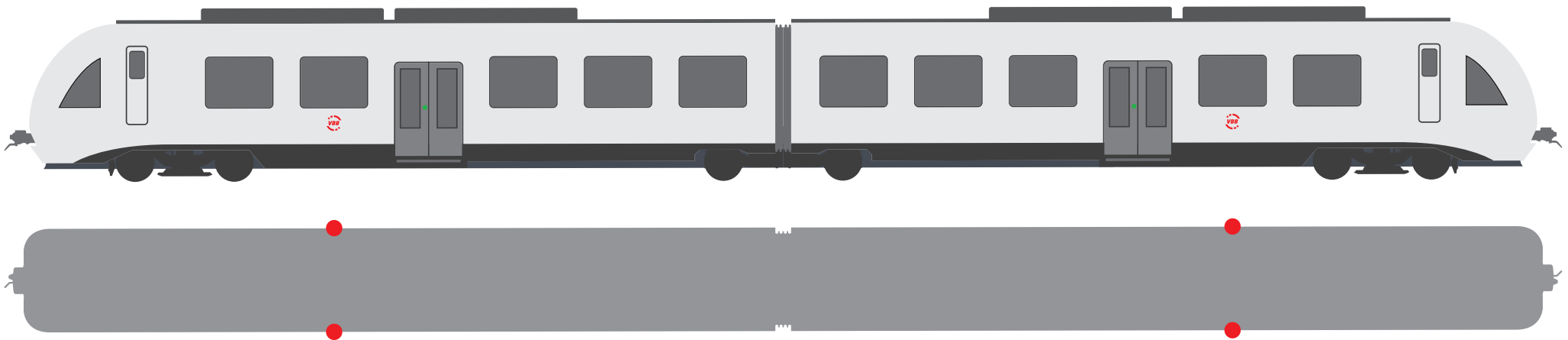
Platzierung des VBB-Logos auf Fahrzeugen des Bahn-Regionalverkehrs

Das VBB-Logo ist an kurzen Schienenfahrzeugen gut sichtbar einmal auf jeder Seite anzubringen. Platziert wird das Zeichen seitendiagonal neben einer Einstiegstür jeweils in Richtung Fahrzeugende. Bei geöffneter Tür soll das Logo sichtbar sein.

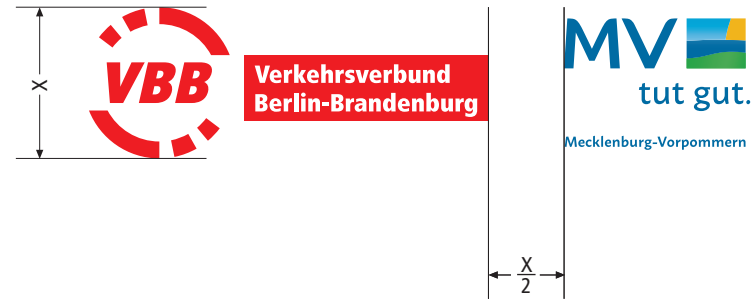
Die Mindesthöhe des VBB-Logos beträgt 200 mm. Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



Das VBB-Logo ist an längeren Schienenfahrzeugen gut sichtbar viermal pro Fahrzeug bzw. Zug anzu- bringen. Platziert wird das Zeichen neben den ersten und den letzten Einstiegstüren jeweils in Richtung Fahrzeugenden. Bei geöffneter Tür soll das Logo sichtbar sein.



Die Zeichen anderer Verbünde sind auf hellem Untergrund neben dem VBB-Logo zu positionieren. Dabei ist der Mindestabstand von der halben Logohöhe einzuhalten.



Folgende Kombinationen gibt es:



1) VBB, NASA, VMV

- Auf ODEG-Zügen farbige Logos auf dem weißen Hintergrund.



2) VBB, NASA

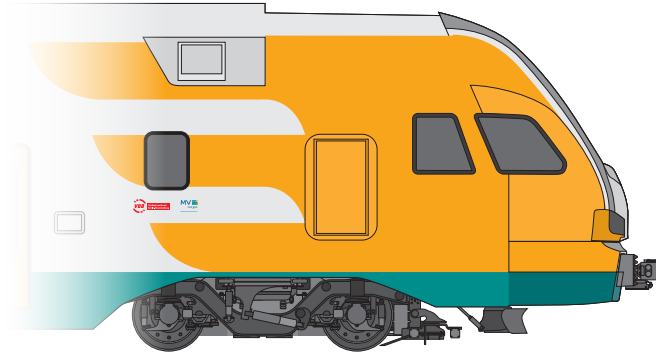
- Auf den Zügen der DB Regio farbige Logos auf weißem Streifen.
- Auf ODEG-Zügen farbige Logos auf dem weißen Hintergrund.





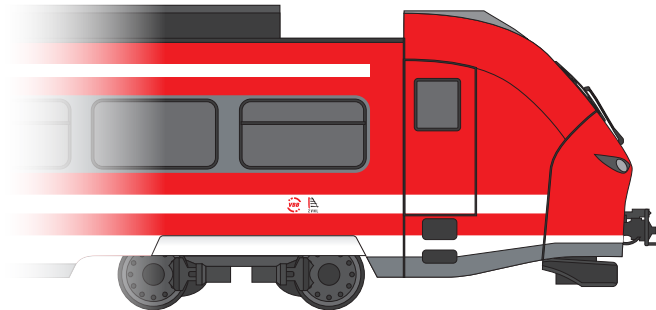
3) **VBB, VMV**

- Auf ODEG-Zügen farbige Logos auf dem weißen Hintergrund.



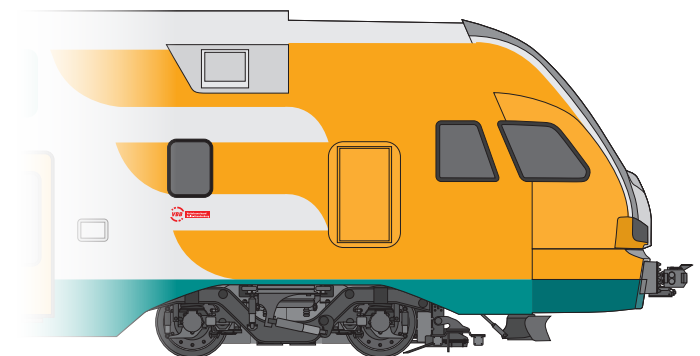
4) **VBB, ZVNL**

- Auf den Zügen der DB Regio farbige Logos auf weißem Streifen.



5) **Nur VBB**

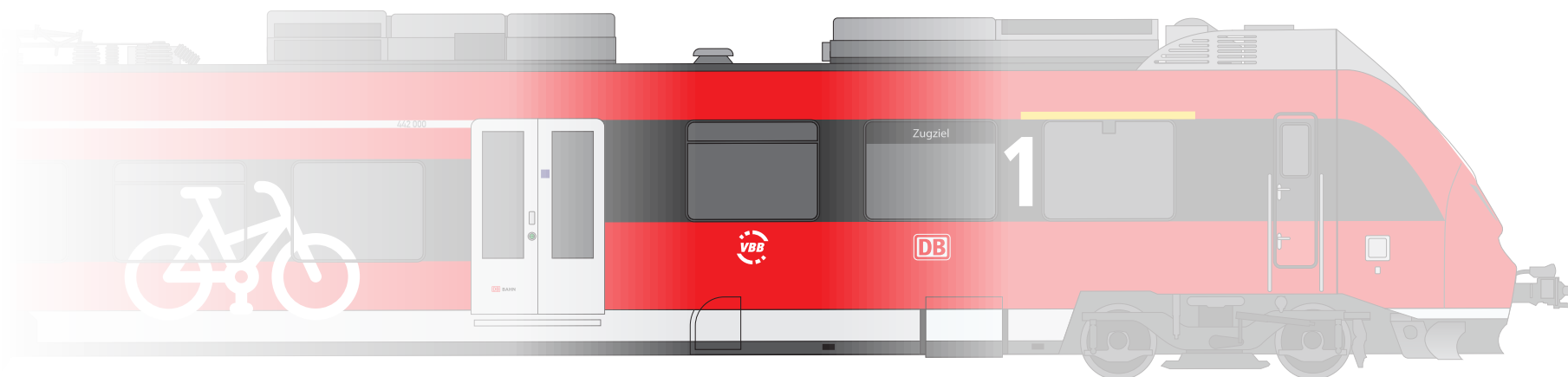
- Auf den Zügen der DB Regio farbiges Logo auf weißem Streifen.
- Auf ODEG-Zügen farbiges Logo auf dem weißen Hintergrund.
- Alstom LINT 54/65, Prignitz HANS, DB Dosto



Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos auf Gelenktriebwagen der ODEG



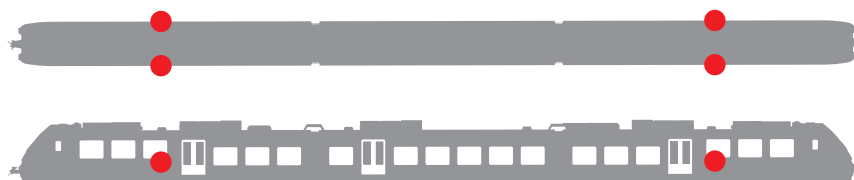
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos auf Talent 2-Zügen der DB Regio



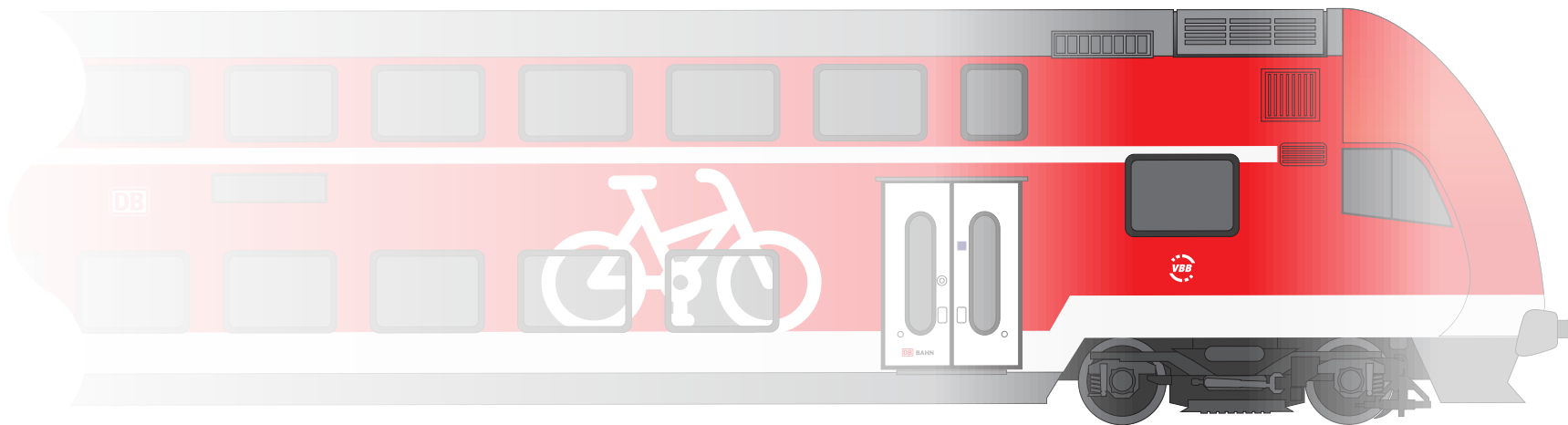
5-teiliger
Talent 2-Zug



3-teiliger
Talent 2-Zug



Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos auf Doppelstock-Zügen der DB Regio



Lokbespannter
Doppelstockzug
4 Mittelwagen
+ Steuerwagen



Lokbespannter
Doppelstockzug
2 Mittelwagen
+ Steuerwagen



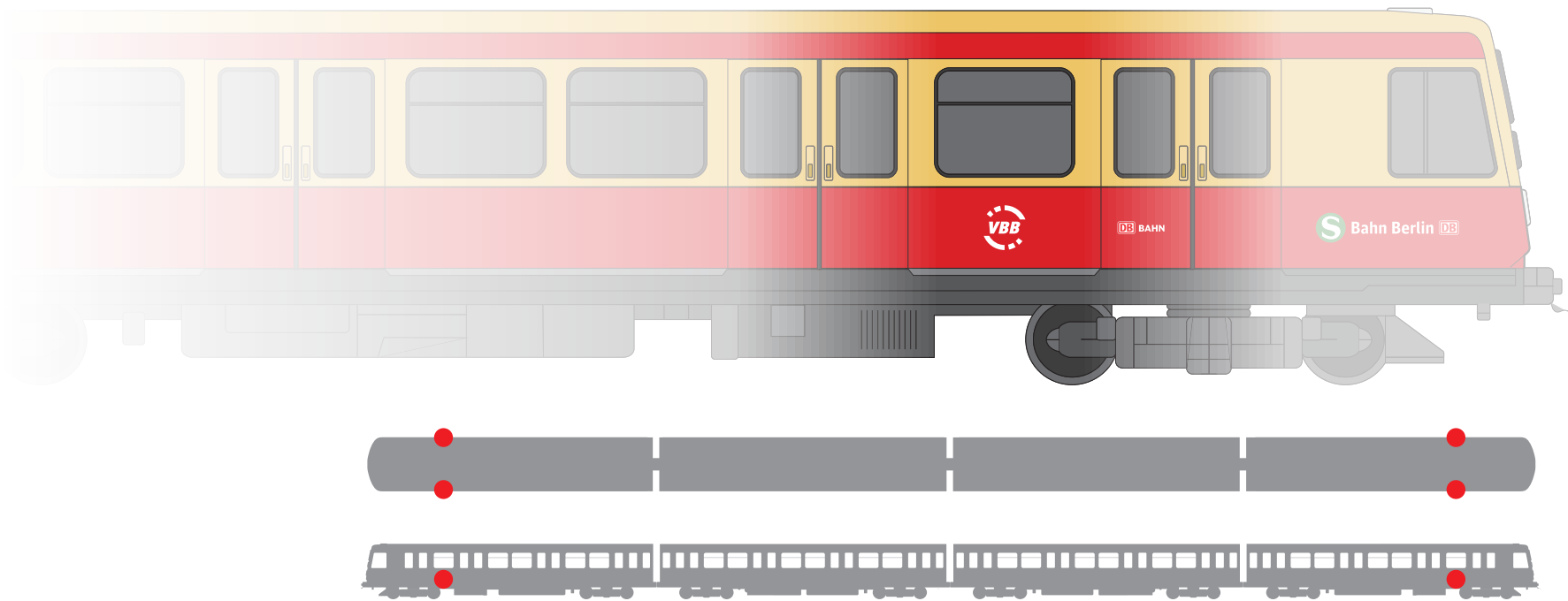
Platzierung des VBB-Logos auf S-Bahnen

Das VBB-Logo ist gut sichtbar auf den Triebwagen der S-Bahnzüge anzubringen. Platziert wird das Zeichen neben den ersten und den letzten Einstiegs-türen jeweils in Richtung Fahrzeugmitte. Bei geöffneten Tür soll das Logo sichtbar sein.

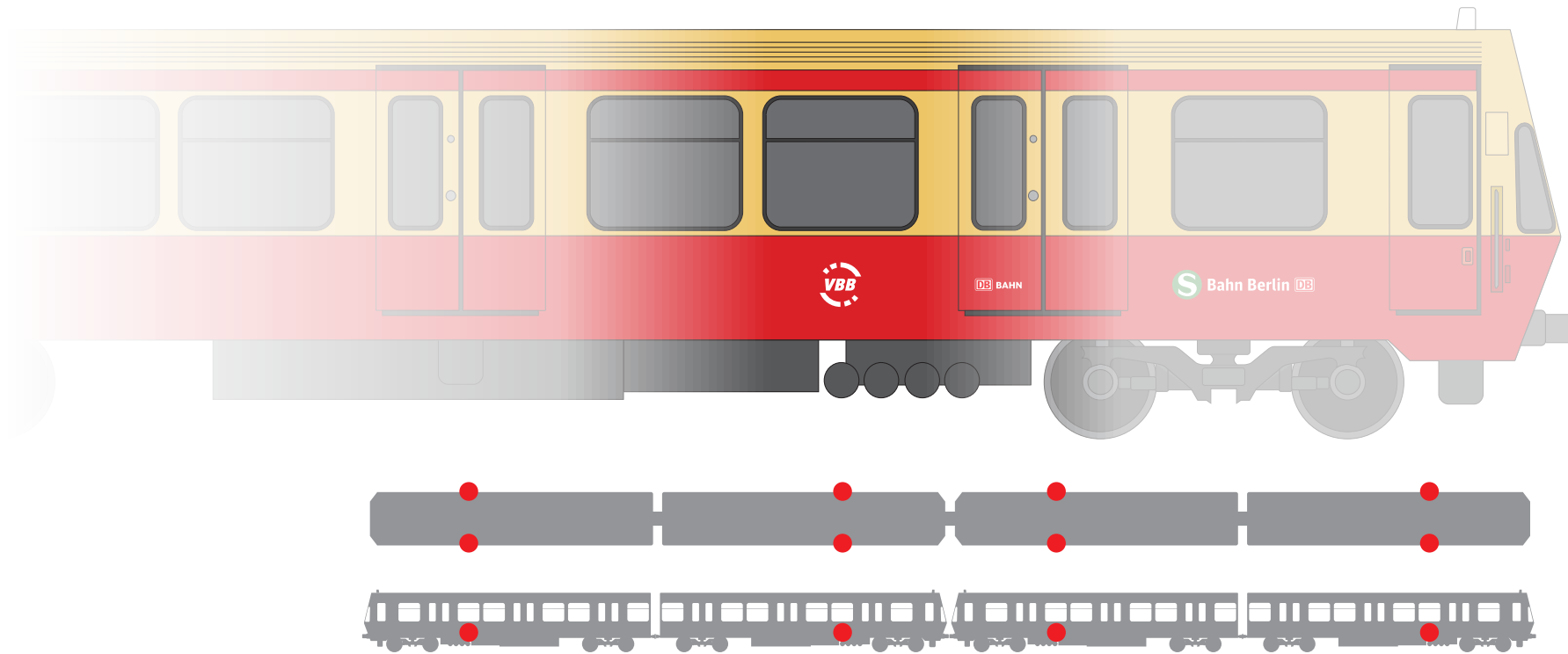
Die Mindesthöhe des VBB-Logos beträgt 200 mm. Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf S-Bahnen der S-Bahn Berlin



Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf S-Bahnen der S-Bahn Berlin



Platzierung des VBB-Logos auf U-Bahnen

Das VBB-Logo ist gut sichtbar an den Endwagen der Züge anzubringen. Platziert wird das Zeichen neben der ersten Einstiegstür jeweils in Richtung Fahrzeugenden. Bei geöffneter Tür soll das Logo sichtbar sein.

Die Mindesthöhe des VBB-Logos beträgt 200 mm. Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



Bei Platzierung von Werbung auf den Fahrzeugen ist nur die Sichtbarkeit der VBB-Logos auf den Endwagen zu gewährleisten



Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf U-Bahnen der BVG



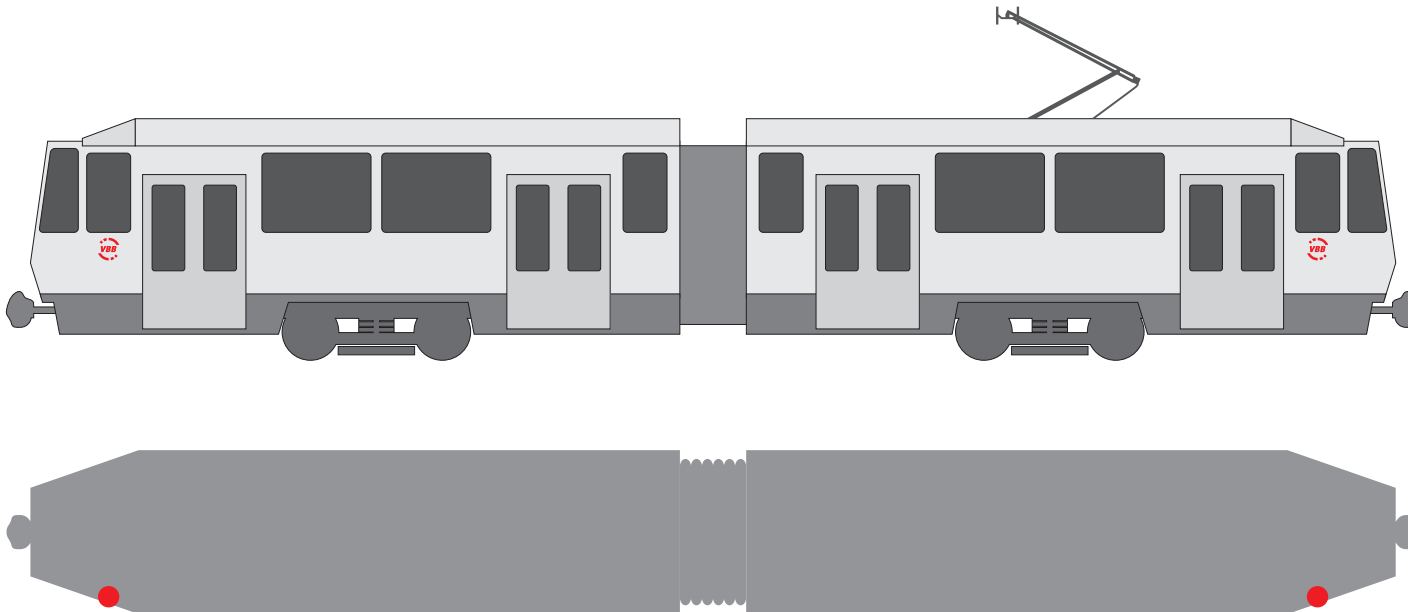
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf U-Bahnen der BVG



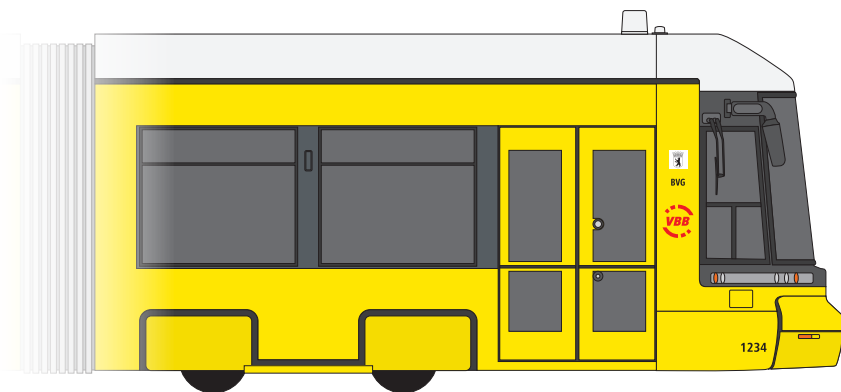
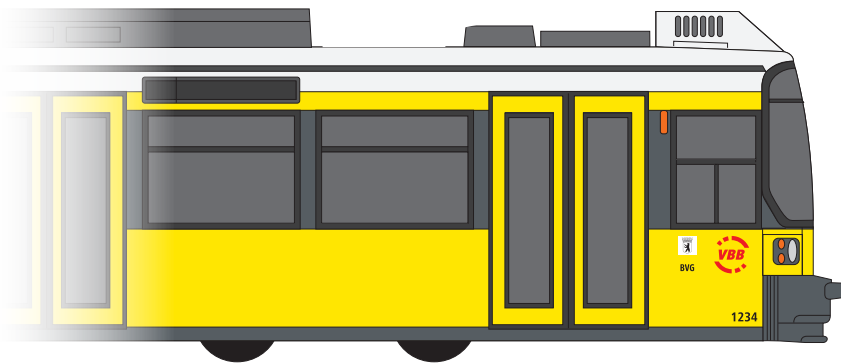
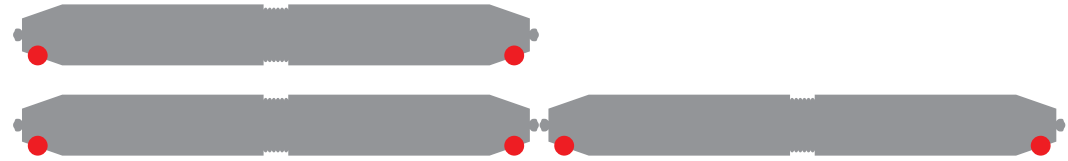
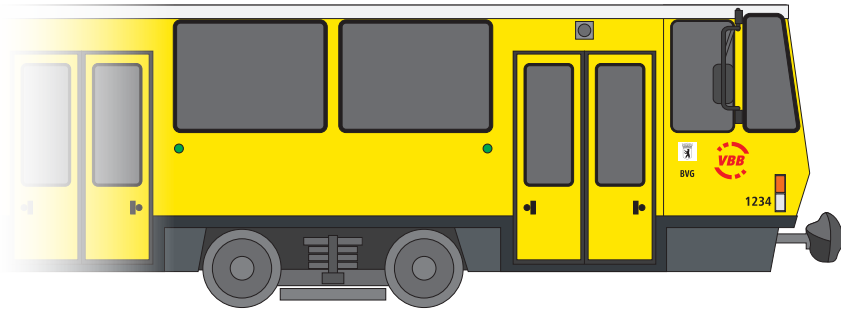
Platzierung des VBB-Logos auf Straßenbahnen

Das VBB-Logo ist bei Straßenbahnen gut sichtbar zweimal pro Fahrzeug anzubringen. Platziert wird das Zeichen an den Fahrzeugenden jeweils neben den Fahrgasttüren. Bei geöffneter Tür soll das Logo sichtbar sein.

Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



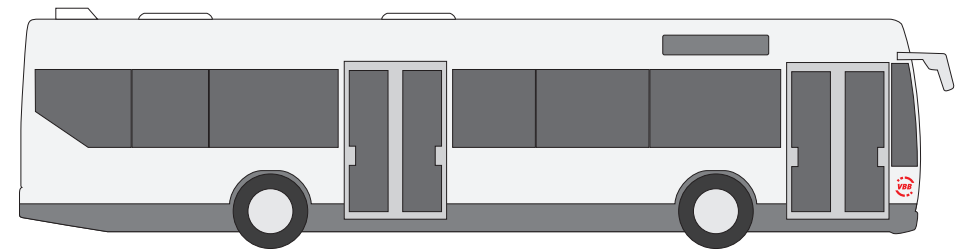
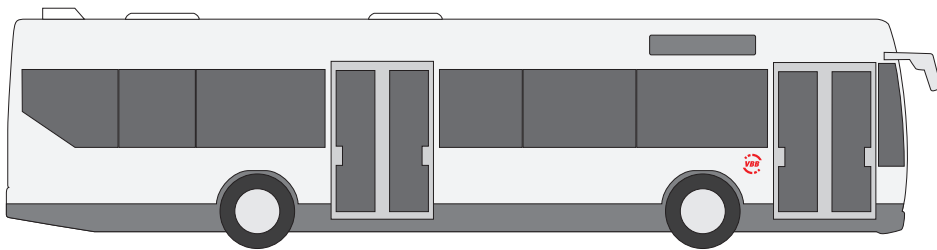
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos auf Straßenbahnen der BVG



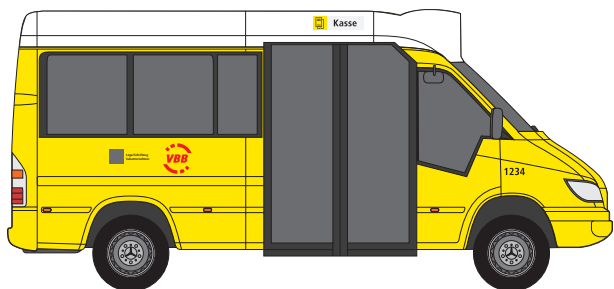
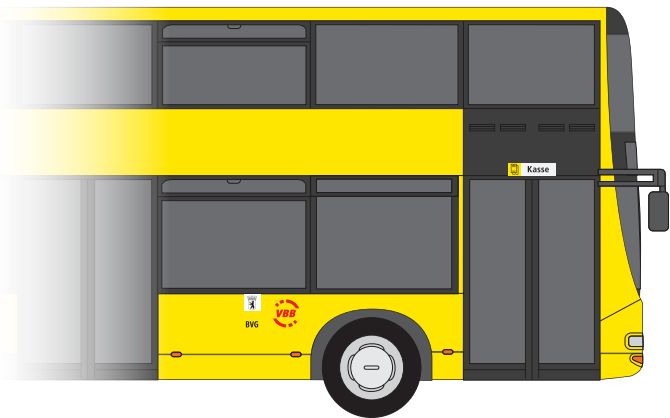
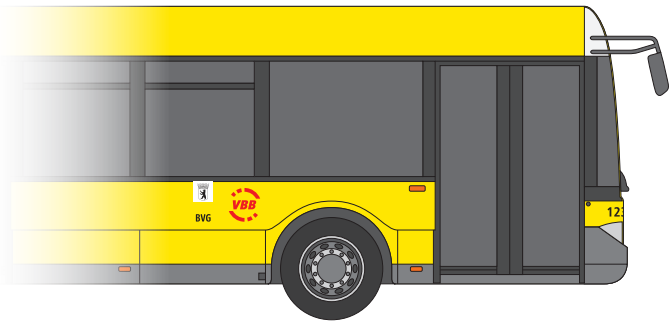
Platzierung des VBB-Logos auf Bussen

Das VBB-Logo ist bei Bussen gut sichtbar neben den Einstiegstüren anzubringen. Auf den Bussen kann das VBB-Logo auch ohne Schriftzug platziert werden. Bei geöffneter Tür soll das Logo sichtbar sein.

Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos auf Bussen der BVG

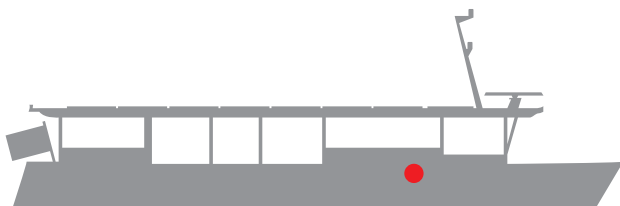
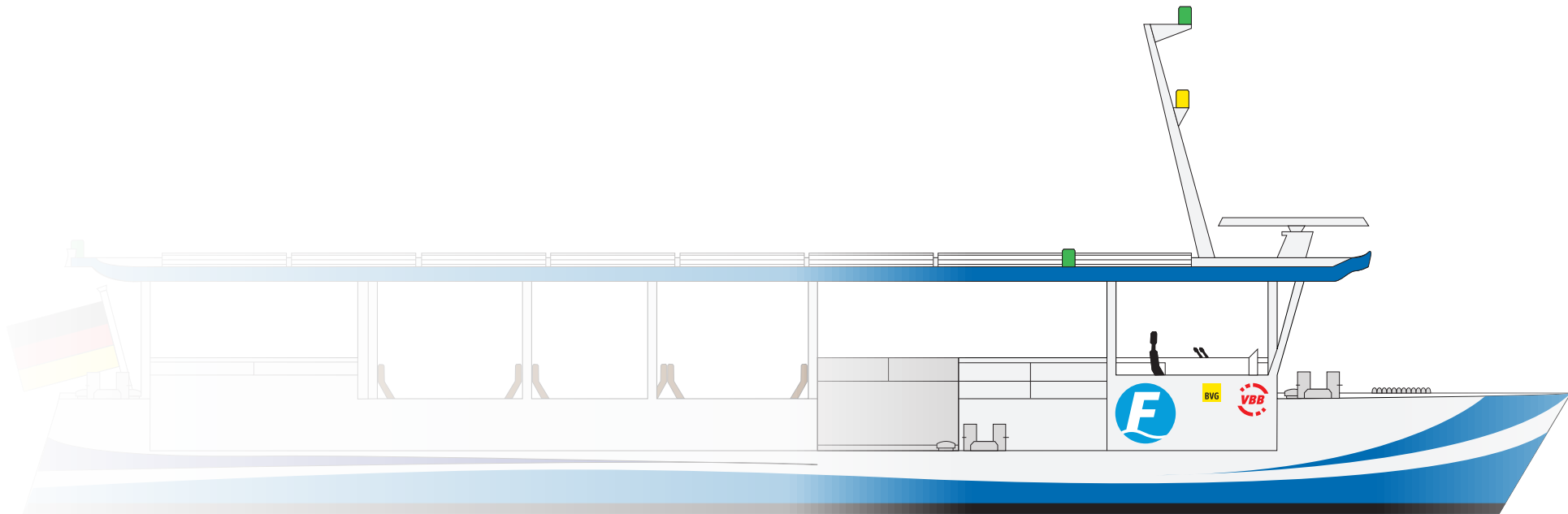


Platzierung des VBB-Logos auf Fähren

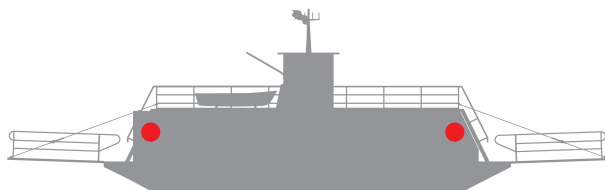
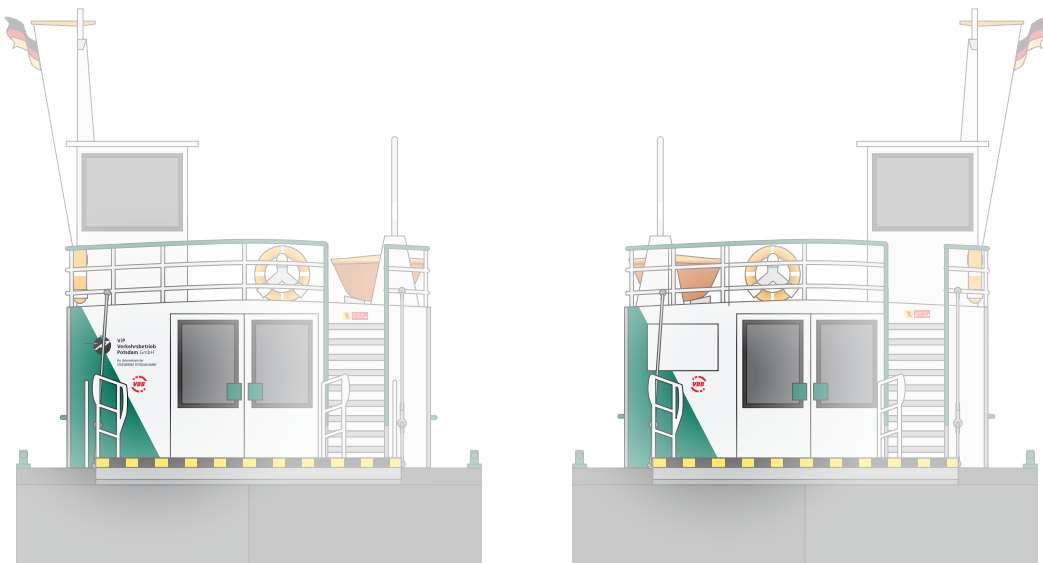
Das VBB-Logo ist bei Fähren gut sichtbar am Einsteigsbereich anzubringen.

Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.

Beispiel unten: Platzierung des VBB-Logos auf einer Fähre der BVG



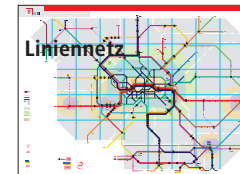
Beispiel unten: Platzierung des VBB-Logos auf der Fähre der ViP



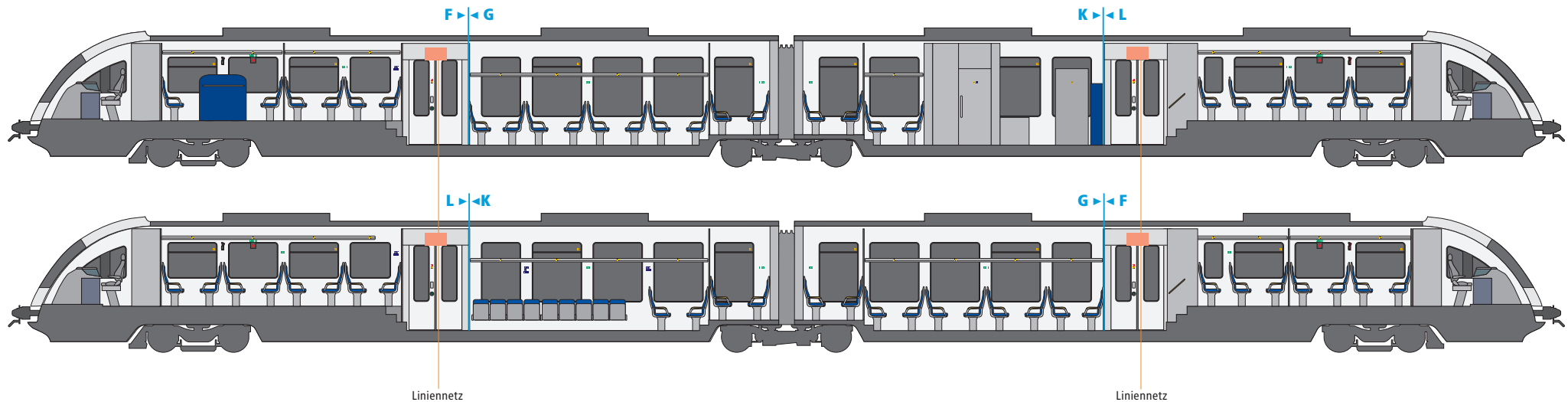
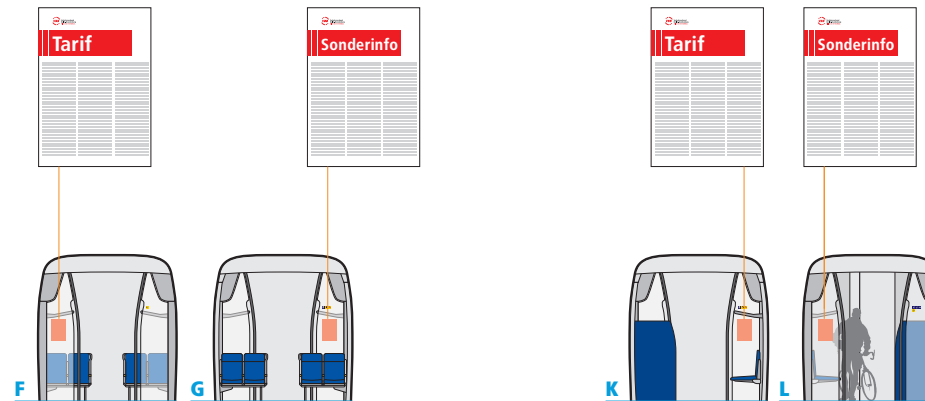
4.1.2.2. Verkehrs- und Tarifinformationen

Die Informationen im Fahrzeug setzen die Fahrgastinformationen während der Reiseplanung und an der Haltestelle fort und dienen vor allem der Information zum Fahrtverlauf:

- nächste Haltestelle,
- Linienverlauf,
- Umsteigemöglichkeiten (Liniennetz),
- Tarifinformationen mit Anleitung zum Fahrscheinautomaten (soweit vorhanden),
- Störinfos bzw. Hinweisschilder zum Verhalten bei Störfällen.



Bei Bedarf können Informationen zum Tarif gegen Störinformationen ersetzt werden.

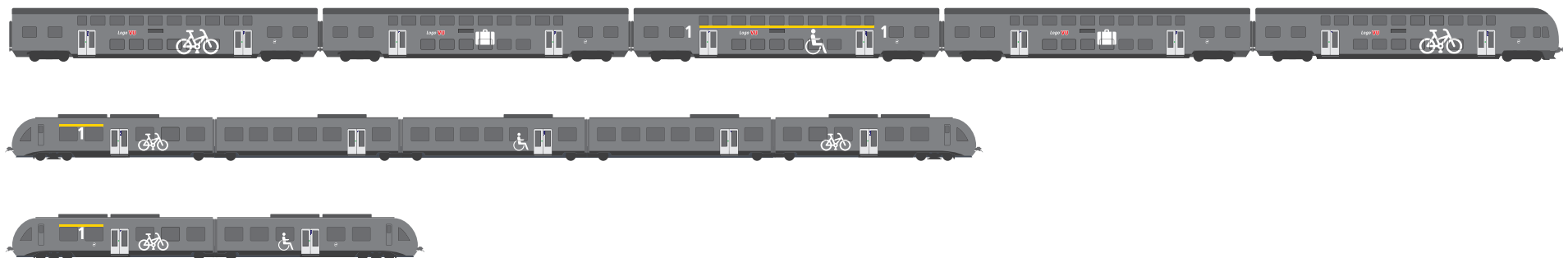


4.1.2.3. Allgemeine Benutzerhinweise für Mehrzweckbereiche außen und im Fahrzeug

Die Darstellung der Ausstattungsmerkmale außen an und innen in den Fahrzeugen wird vorrangig durch die Funktion der Mehrzweckabteile bestimmt. Mit dem Hinweis auf diese Ausstattung wird dem Fahrgast eine bessere Orientierung und eine schnellere Informationsaufnahme ermöglicht.

Es ist folgendes Grundprinzip anzuwenden, das jedoch – je nach baulichen Gegebenheiten – abweichen kann.

- Wagen mit den Voraussetzungen der Barrierefreiheit befinden sich in der Mitte des Zugverbandes
- Wagen mit exklusiven Stellplätzen für Fahrräder sind vorzugsweise am Anfang und am Ende zu platzieren
- Wagen mit besonderem Platz für Gepäck sind an anderen Positionen einzuordnen



Der folgende Überblick zeigt für die jeweilige Art des Mehrzweckbereiches die Umsetzung von Piktogrammen, Hinweisschildern und Bodenmarkierungen außen und im Fahrzeug.

Art des Mehrzweckbereiches	Bauliche Voraussetzungen	Außen große Symbole am Fahrzeug	Außen Piktogramme auf Türblatt	Innen Bodenmarkierung	Innen Piktogramme an der Wand
Kategorie 1 Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> besteht durch Stellplätze, die exklusiv für Fahrräder sind Klappsitze sind, wenn vorhanden, versperrt oder die Stellfläche ist komplett frei von Sitzen 	<ul style="list-style-type: none"> großes Fahrrad-Symbol* Symbolanordnung mittig, Ausnahme: nur eine Tür ist für den Einstieg geeignet, dann dorthin orientiert 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Videoüberwachung ✗ Rollstuhl + Schwangere + Krückstock ✗ Kinderwagen ✗ Koffer + Fahrrad 	vollständige Bodenmarkierung „Fahrrad“ enthalten	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verhaltensaufkleber „Fahrrad“ in der Farbe blau + Fahrrad Prio + Klappsitz versperrt
Kategorie 2 Barrierefrei	<ul style="list-style-type: none"> besteht durch Stellplätze, die exklusiv für Rollstuhlfahrer sind Ausbau laut TSI-PRM stufenlose Erreichbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> großes Rollstuhl-Symbol* Symbolanordnung mittig, Ausnahme: nur eine Tür ist für den Einstieg geeignet, dann dorthin orientiert 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Videoüberwachung ✓ Rollstuhl + Schwangere + Krückstock ✓ Kinderwagen ✗ Koffer ✗ Fahrrad 	Vollständige Bodenmarkierung „Rollstuhlplätze“ enthalten	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verhaltensaufkleber „Rollstuhl“ in der Farbe blau + Rollstuhl
Kategorie 2.1 Barrierefrei · Sonderfall mit Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> besteht durch Stellplätze, die exklusiv für Rollstuhlfahrer sind Ausbau laut TSI-PRM stufenlose Erreichbarkeit zusätzlich mit Stellplätzen für Fahrräder 	<ul style="list-style-type: none"> großes Rollstuhl-Symbol* Symbolanordnung mittig, Ausnahme: nur eine Tür ist für den Einstieg geeignet, dann dorthin orientiert 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Videoüberwachung ✓ Rollstuhl + Schwangere + Krückstock ✓ Kinderwagen ✗ Koffer ✓ Fahrrad 	vollständige Bodenmarkierung „Fahrrad“ enthalten nur, wenn freigestellte Fläche dafür vorhanden ist	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verhaltensaufkleber Rollstuhl mit Fahrrad in der Farbe blau + Rollstuhl + Fahrrad
Kategorie 3 Gepäck	<ul style="list-style-type: none"> besteht durch Stellfläche, die exklusiv für Gepäck ist (Abstellflächen und/oder Gepäckracks) 	<ul style="list-style-type: none"> großes Koffer-Symbol* Symbolanordnung mittig, Ausnahme: nur eine Tür ist für den Einstieg geeignet, dann dorthin orientiert 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Videoüberwachung ✗ Rollstuhl + Schwangere + Krückstock ✓ Kinderwagen ✓ Koffer ✗ Fahrrad 	vollständige Bodenmarkierung „Koffer“ enthalten	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verhaltensaufkleber „Gepäck“ in der Farbe blau ✓ Koffer + Kinderwagen
Kategorie 4.1 Gemischt mit Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> alle MZB die nicht einer der Kategorie 1, 2 und 3 zugeordnet werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> nein 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Videoüberwachung ✗ Rollstuhl + Schwangere + Krückstock ✓ Kinderwagen ✗ Koffer ✓ Fahrrad 	vollständige Bodenmarkierung „Fahrrad“ enthalten	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verhaltensaufkleber „Gemischt“ mit Fahrrad in der Farbe blau + Kinderwagen + Fahrrad
Kategorie 4.2 Gemischt ohne Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> alle MZB die nicht einer der Kategorie 1, 2, 3 und 4.1. zugeordnet werden können 	<ul style="list-style-type: none"> nein 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Videoüberwachung ✗ Rollstuhl + Schwangere + Krückstock ✓ Kinderwagen ✓ Koffer ✗ Fahrrad 	keine	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verhaltensaufkleber „Gemischt“ ohne Fahrrad in der Farbe blau + Kinderwagen + Koffer

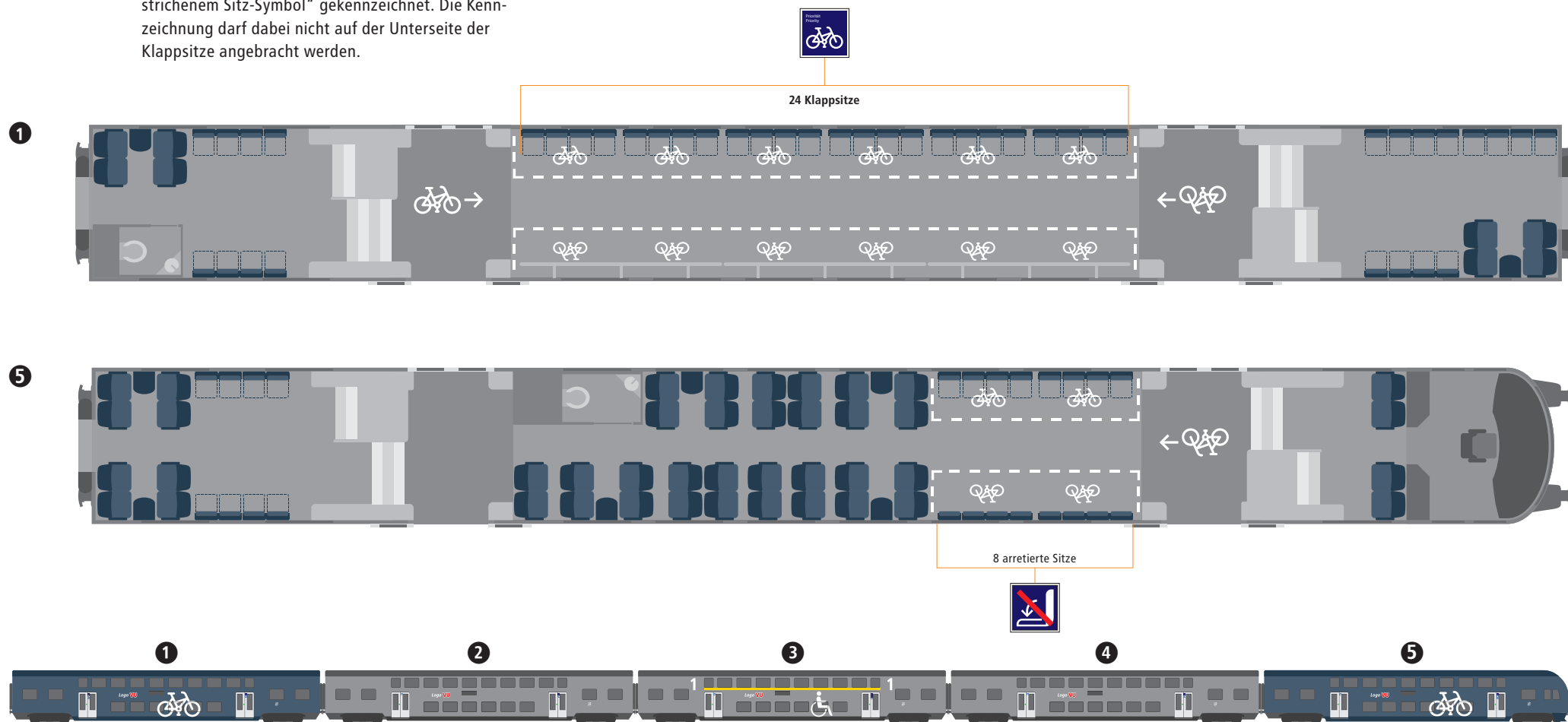
Eine aktuelle Übersicht an Piktogrammen und Hinweisschildern erhalten Sie über FGI.konzzeption@vbb.de

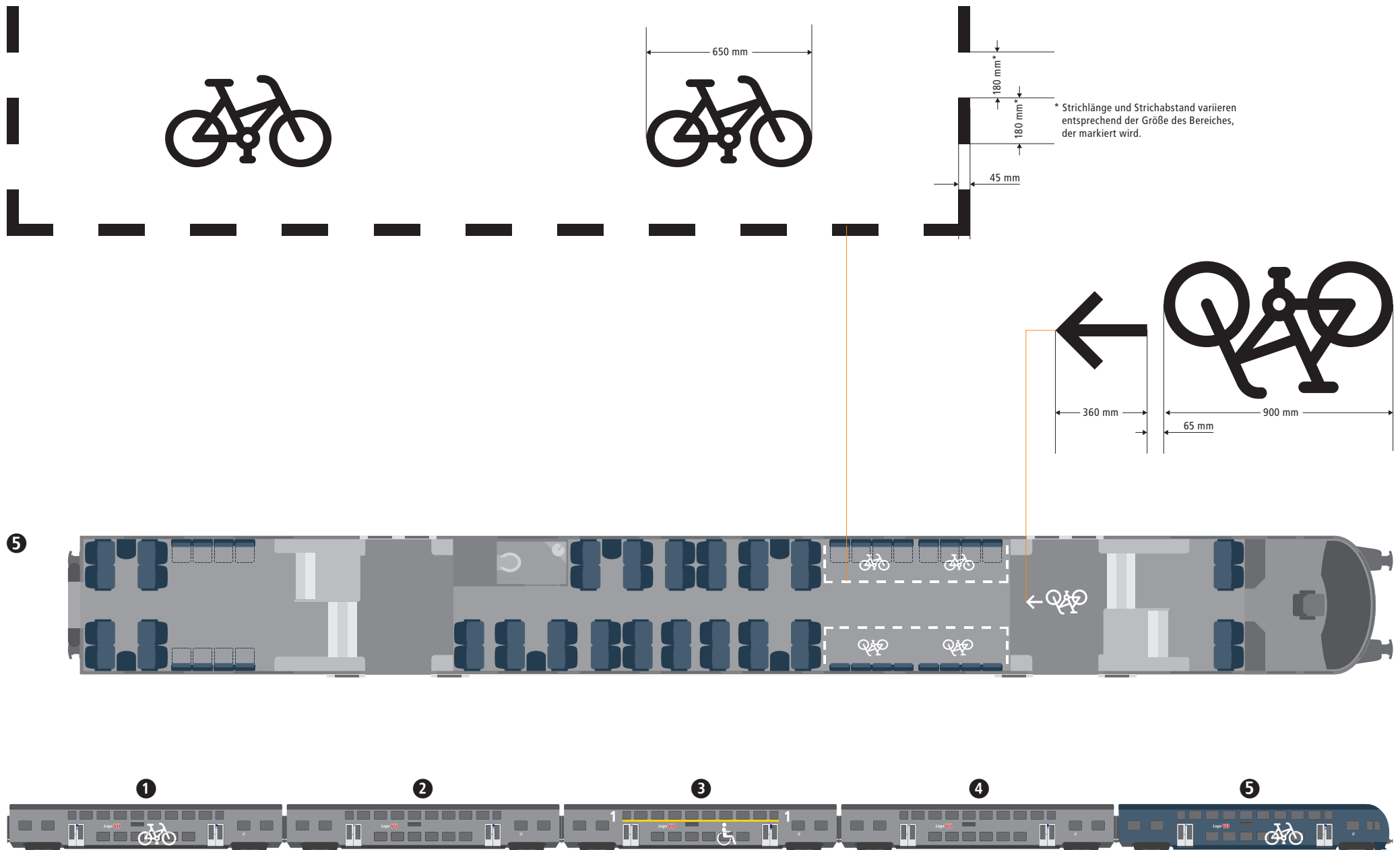
✓ ja ✗ nein + optional

4.1.2.3.1 Kennzeichnung Mehrzweckbereiche der Kategorie 1 und 4.1 mit Bodenmarkierung „Fahrrad“

Im Innenbereich der Fahrzeuge sind Bodenmarkierungen anzubringen, die den Abstellbereich für Fahrräder kennzeichnen (► Beispiel unten). Im Bereich der Klappsitze sind Aufkleber „Fahrrad Priorität“ anzubringen, die deutlich machen, dass dieser Platz vorrangig für Fahrräder vorgesehen ist. Gesperrte Klappsitze sind durch einen Aufkleber mit „durchgestrichenem Sitz-Symbol“ gekennzeichnet. Die Kennzeichnung darf dabei nicht auf der Unterseite der Klappsitze angebracht werden.

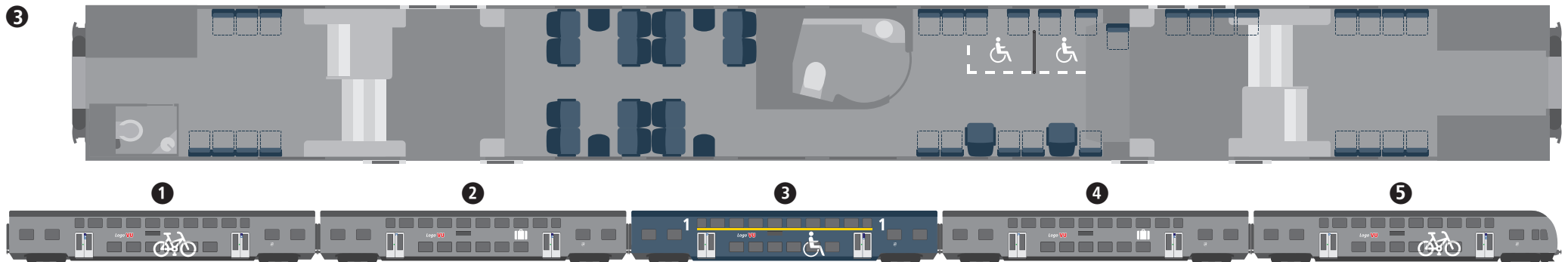
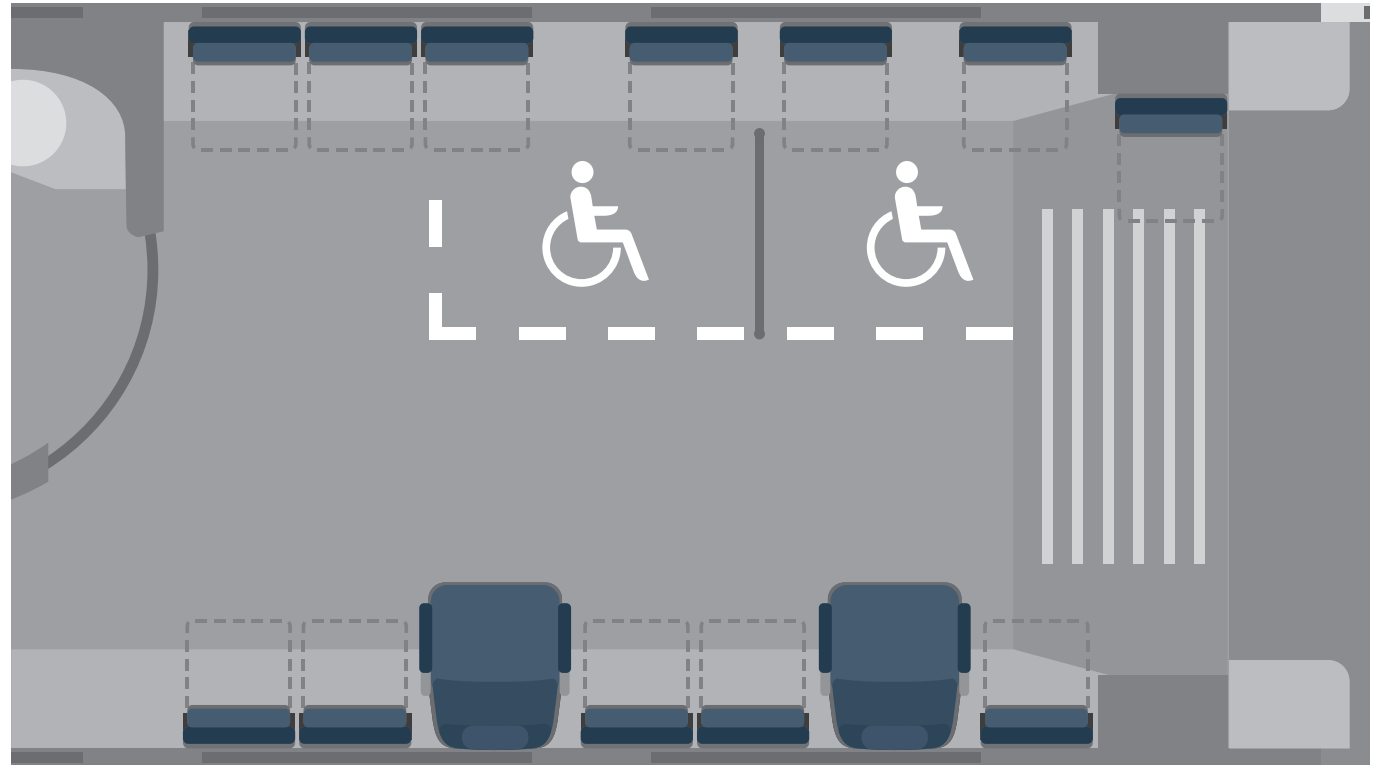
- Bei Mehrzweckabteilen der Kategorie 1 ist dieses Konzept vollständig umzusetzen.
- Bei Mehrzweckabteilen der Kategorie 4.1. entfallen die Aufkleber „Fahrrad Priorität“ und „durchgestrichenem Sitz-Symbol“ im Bereich der Klappsitze.





4.1.2.3.2 Kennzeichnung Mehrzweckbereiche Kategorie 2 mit Bodenmarkierung „Rollstuhl“

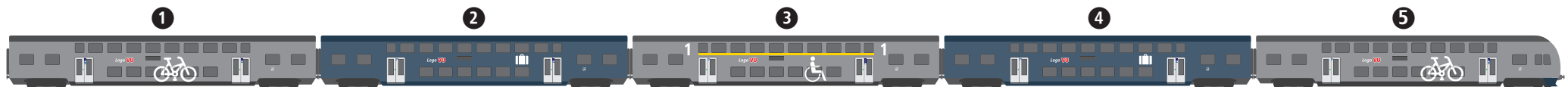
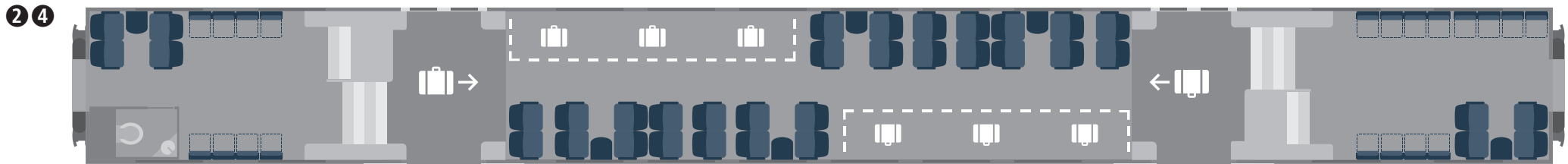
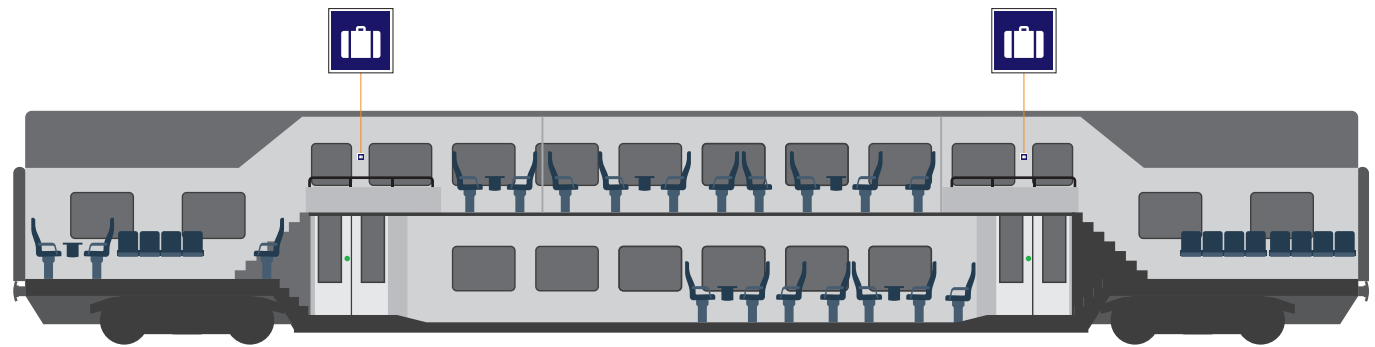
Barrierefreie Mehrzweckbereiche stehen vorrangig für die Mitnahme von Rollstühlen zur Verfügung. Deshalb sind im Innenraum der Fahrzeuge an den Rollstuhlplätzen Bodenmarkierungen anzubringen, die den Rollstuhlbereich deutlich kennzeichnen (► Beispiel unten).



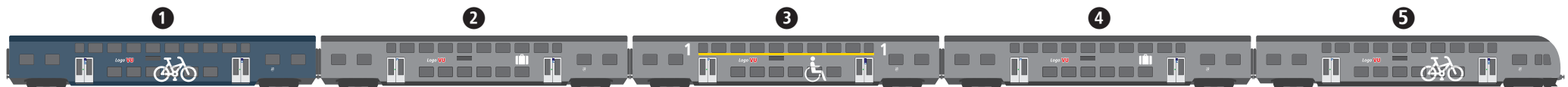
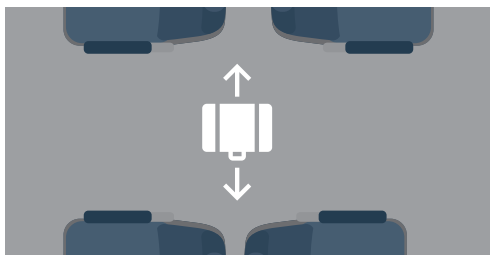
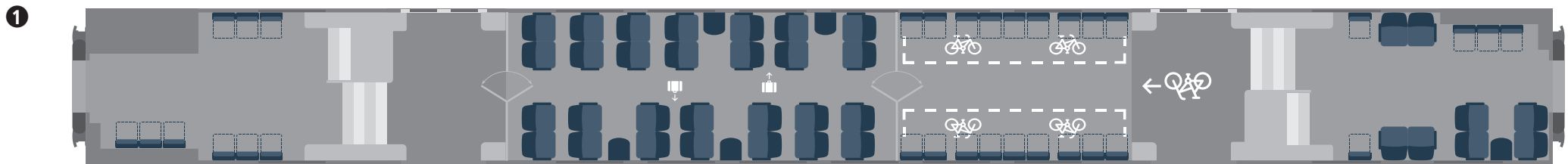
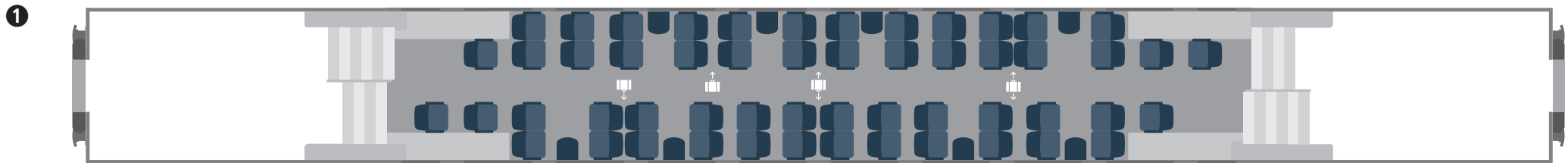
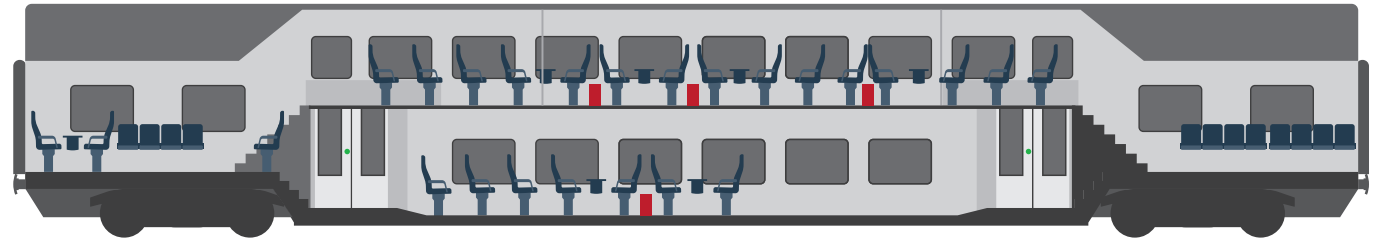
4.1.2.3.3 Kennzeichnung Mehrzweckbereiche Kategorie 3 mit Bodenmarkierung „Gepäck“

Stehen extra umgebaute oder funktionale Wagen zur Beförderung von Gepäck zur Verfügung, dann sind diese für die Fahrgastorientierung entsprechend zu kennzeichnen.

Im Innenbereich der Fahrzeuge sind Bodenmarkierungen anzubringen, die den Abstellbereich für Gepäck kennzeichnen (► Beispiel unten). Sind Stellflächen in Form von Racks oder Gepäck-Ablagen vorhanden, dann erfolgt die Kennzeichnung dieser Ablagen mit dem Piktogramm „Koffer“.



Wenn aus Gründen der Streckenauslastung zusätzliche Abstellflächen für Gepäck erforderlich sind, können diese in den Zwischenräumen der Vis-a-Vis-Bereiche durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet werden. (► Beispiel unten).



4.1.2.3.4 Kennzeichnung der 1. Klasse

Der Bereich der 1. Klasse ist in den Fahrzeugen innen und außen zu kennzeichnen.

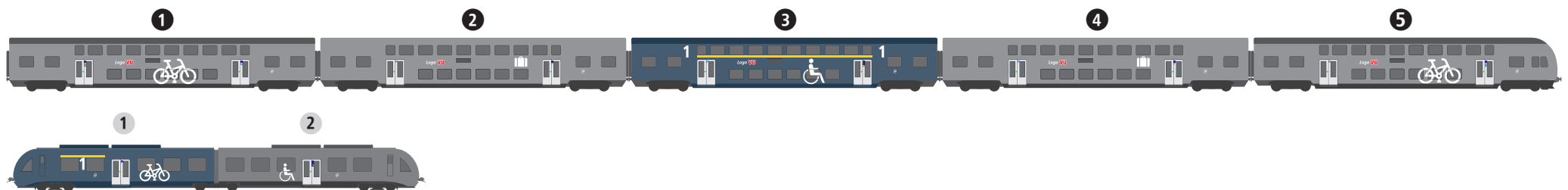
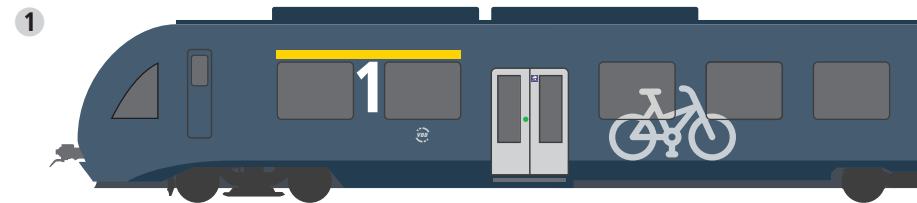
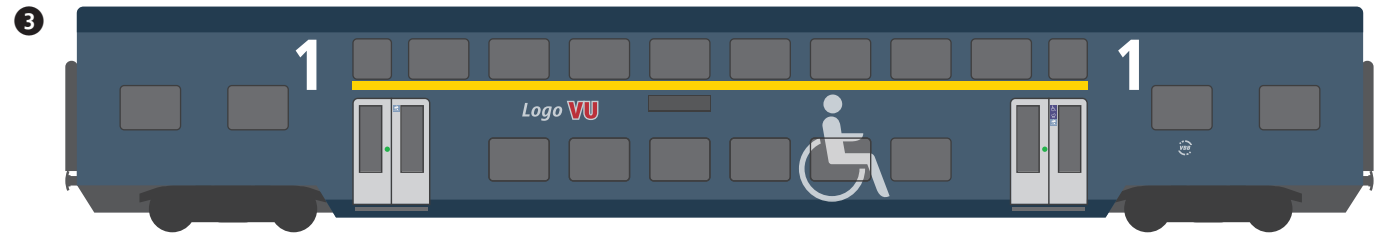
Außenkennzeichnung

1. Klasse Streifen

- Anbringung eines gelben Streifens im entsprechenden Bereich

1. Klasse Ziffer

- Platzierung der Ziffer „1“ in stark kontrastierender Farbe zum Untergrund. Die Ziffer sollte etwa so hoch wie die Fenster sein.



Innenkennzeichnung

1. Klasse Banderole

- Anbringung einer fortlaufenden Beschriftung, mehrsprachig und über die gesamte Länge des erste Klasse Abteils. (► 2.3. Informationen in anderen Sprachen)
- Die Kennzeichnung ist sichtbar oberhalb der Fenster anzubringen.
- Wenn dies baulich nicht möglich ist, erfolgt eine Abstimmung mit dem VBB.

1. Klasse Tür

- Beschriftung der Glastüren mit weißer „1“
- Oberhalb der weißen „1“ Kontrastband mit Quadratischen Flächen
- Unterhalb der weißen „1“ enthält das Kontrastband die Beschriftung: „1. Klasse-Bereich 1st Class“

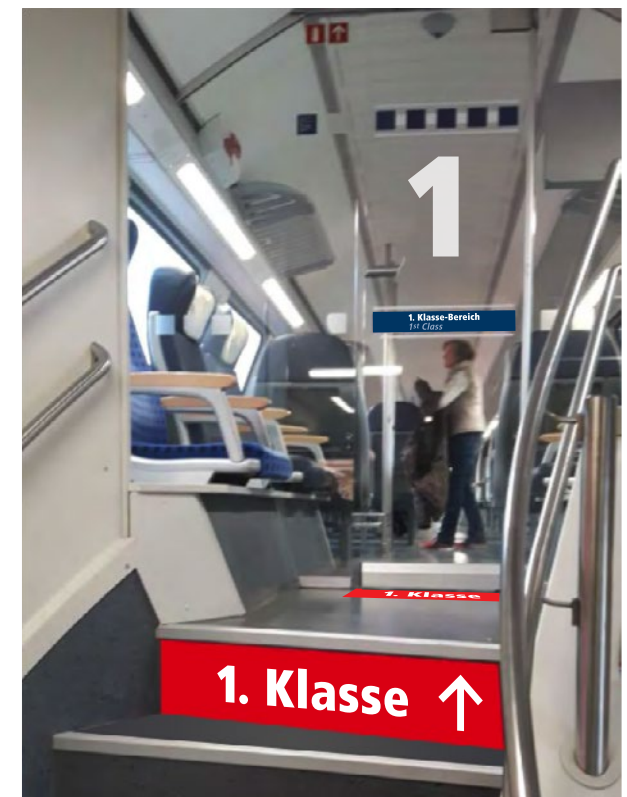
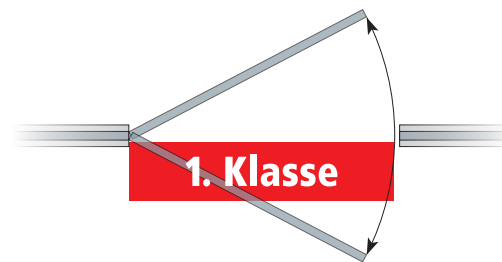
Beschriftung unter der 1. Klasse Tür

- Platzierung Schriftzug „1. Klasse“ direkt vor der Tür – optional auch mit Richtungspfeil
- Der Schriftzug ist so zu gestalten, dass er die gesamte Breite der Tür einnimmt und auch bei geschlossener Tür lesbar ist.
- Die Farbigkeit kann entsprechend der Innengestaltung gewählt werden. Auf einen hohen Kontrast ist dabei zu achten.

Treppe Doppelstockfahrzeuge

- Bei Doppelstockfahrzeugen befindet sich die 1. Klasse meist im Oberdeck.
- Hier erfolgt eine Kennzeichnung der letzten Treppe in der gleichen Form wie bei der 1. Klasse Tür

1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class
 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class
 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class 1. Klasse 1st Class



4.1.2.4. Kennzeichnung unterschiedlicher Einstiegshöhen

SPNV-Fahrzeuge außen und innen

Für Fahrzeuge mit unterschiedlichen Einstiegshöhen ist es notwendig den Zu- und Ausstieg für mobilitäts- eingeschränkte Personen sicherzustellen. Dabei ist es wichtig, die Lücke zwischen Bahnsteigkante und Türschwelle zu minimieren.

Je nach Bahnsteighöhe und der Höhe der Türschwelle ergibt sich je Tür des gesamten Fahrzeugverbandes die Information, ob ein **barrierefreier** oder **nicht barrierefreier** Zugang erreicht wird. Beziehungs- weise wird die Tür aufgrund des Abstandes nicht freigegeben und daher ist für die Fahrgäste die **Tür verschlossen**.

Bahnsteighöhe Türschwelle	38 cm und weniger	55 cm	76 cm	96 cm
55 cm	nicht barrierefrei	barrierefrei	nicht barrierefrei	Tür verschlossen
76 cm	Tür verschlossen	nicht barrierefrei	barrierefrei	nicht barrierefrei

Aufgrund diese Rahmenbedingungen bedarf es einer verständlichen, konsistenten sowie widerspruchsfreie Kommunikation zur Fahrgastlenkung. Dabei sind die Informationen wichtig für die Deklaration der Türen und die Kommunikation an die Fahrgäste.

Relevanz für alle Fahrgäste mit

Mobilitätseinschränkung:

- Tür ist **barrierefrei**
- Tür ist **nicht barrierefrei**

Relevanz für alle Fahrgäste:

- **Tür verschlossen**

Für eine eindeutige Kommunikation an die Fahrgäste ist der Status je Türen und Wageneinheit und betroffenen Haltepunkt eindeutig zu kommunizieren. Dafür erhalten die Türen eine Kennzeichnung mit den Buchstaben „A“ und „B“.

Kennzeichnung Innen

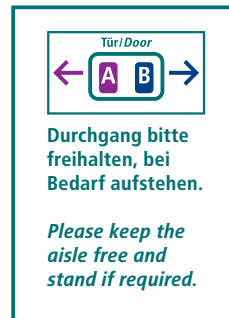
Dauerhafte Wegeleitung

Die Wegeleitung muss dauerhaft im Innenraum des Fahrzeuges angebracht werden. Eingesetzt werden hierfür:

- Piktogramme und Pfeile zur Wegelenkung an den Decken des Fahrgastraumes



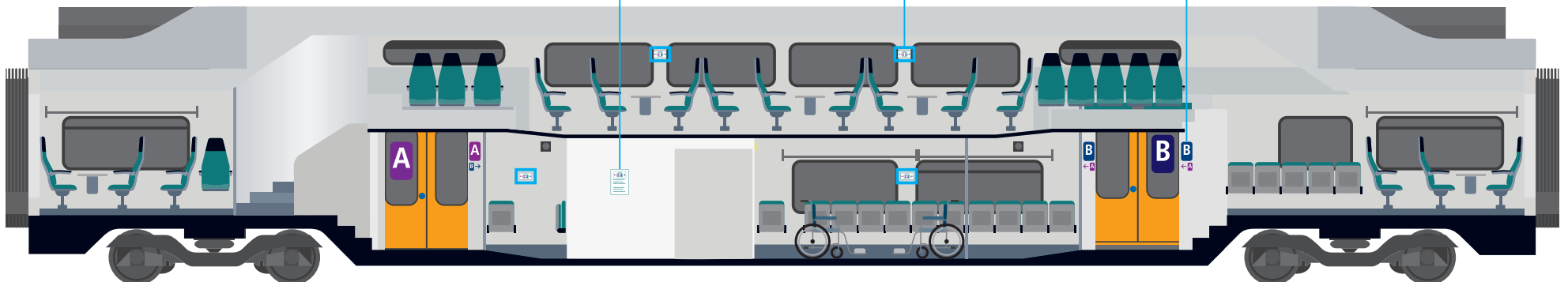
- Benutzerhinweise im Bereich der Klappsitze



- Aufkleber zur Wegelenkung an den Seitenwänden und zwischen den Fensterflächen



- Aufkleber mit Pfeilen zur Wegelenkung im Türbereich



Kennzeichnung auf Flachbildschirmen

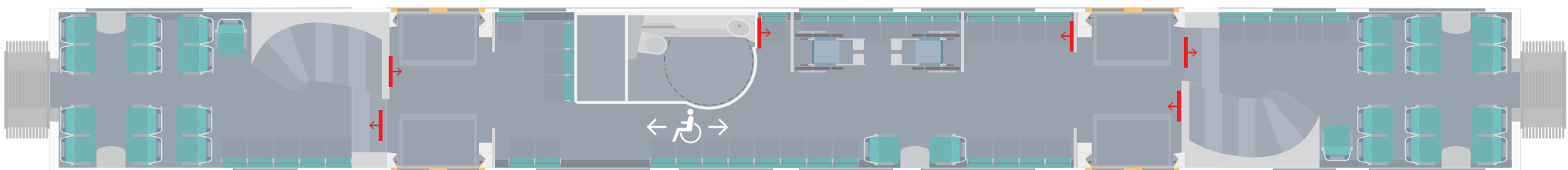
Die Gestaltung der Flachbildschirme erfolgt gemäß
 ► Fahrgastinformation auf Flachbildschirmen. Hier werden in der betroffenen Fahrzeugeinheit (mit verschiedenen Einstiegshöhen) Informationen zur Reisenden-Lenkung zusätzlich eingeblendet. Dies erfolgt in allen Status (Status 1 „während der Fahrt“, 2 „Zulauf auf die Haltestelle“ und 3 „Fahrzeug steht an Haltestelle“) des jeweiligen Fahrtabschnittes zusätzliche Informationen angezeigt.

Fall 1: Es werden alle Türen des jeweiligen Fahrzeuges freigegeben

Es erfolgt über alle Status ein Hinweis, welche Tür barrierefrei ist. Der Hinweis erfolgt über eine Laufschrift oder eine teilweise Einblendung erfolgen. Die Information hat den Wortlaut „Tür A (B) ist barrierefrei Door A (B) is barrier-free“, die jeweilige Tür-Farbe und ein Rollstuhl Symbol zu enthalten. Sollte keine der beiden Türen am folgenden Halt barrierefrei sein, ist dies zusätzlich zu kommunizieren.



Für Fall 1 ist eine Anzeige im Bereich mit Plätzen für Mobilitätseingeschränkte ausreichend.



→ Flachbildschirm im PRM Wagen, Doppelstock-Fahrzeug unten

Fall 2: Es werden NICHT alle Türen des jeweiligen Fahrzeuges freigegeben.

Es erfolgt über alle Status ein Hinweis, welche Tür verschlossen ist. Der Hinweis erfolgt über eine Laufschrift oder eine teilweise Einblendung und hat den Wortlaut „Tür A (B) ist verschlossen Door A (B) is locked“.



Zusätzlich ist eine zweisprachige Einblendung im mittleren Bildbereich in Status 1 erforderlich. Der genaue Wortlaut ist betriebsbedingt vorab mit dem VBB abzustimmen.



Information durch Ansagen

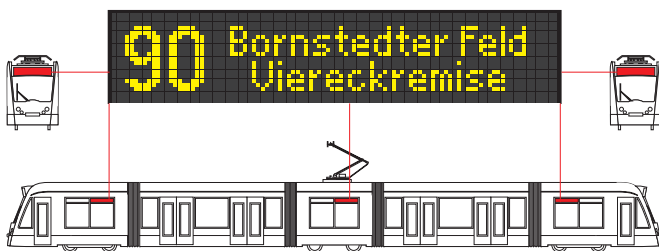
Ansagen zur Kennzeichnung unterschiedlicher Einstiegshöhen sind in dem betroffenen Fahrzeug(-teil) umzusetzen. Der genaue Wortlaut ist betriebsbedingt vorab mit dem VBB abzustimmen.

4.2.2. Dynamische Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen

Während der Fahrt werden verschiedene Informationen kommuniziert. Die anzuzeigenden Inhalte sind abhängig vom Abschnitt der Fahrzeugfahrt, welche im Kapitel Status (► *Status*) definiert sind.

4.2.2.1. Dynamische Fahrtzielanzeigen an Fahrzeugen

Die wichtigste Funktion von Informationen an den Fahrzeugen ist die Zielbeschilderung. Sie befindet sich zumindest an der Vorder- und Rückseite der Fahrzeuge, idealer Weise auch an den Einstiegsseiten. Die notwendigen Informationen über Liniennummer und Fahrtziel sollten auf allen Zielanzeigen eines Fahrzeuges identisch sein. Die Reduzierung der Zielbeschilderung auf die Liniennummer, wie sie auf den Rückseiten der Busse stattfindet, ist im Interesse



Tram mit identischer Zielbeschilderung an Fahrzeugvorder- und -rückseite sowie an der Einstiegsseite

der vollständigen Information zu vermeiden. Die Liniennummern sollten durch ihre Größe deutlich hervorgehoben werden. Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen ist dies zu berücksichtigen. Die Liniennummern werden entsprechend des Liniennummernkonzeptes angewendet (► 2.2.4. *VBB-Liniennummernkonzept*).

Die Bezeichnungen des Fahrtzieles folgen den Regeln

- der Haltestellenkonvention (► 2.2.2. *VBB-Konventionen zur Haltestellenbezeichnung*),
- den Abkürzungshinweisen (► 2.2.2.1. *Abkürzungshinweise*).

Bei elektronischen Tafeln, die eine zweizeilige Anzeige ermöglichen, ist eine zusätzliche Information zum Fahrweg möglich. Sie wird durch das international leicht verständliche „via“ eingeleitet und sollte geografische Orte, Sehenswürdigkeiten, Haltestelle usw. benennen.

Beispiele:

M85 S Lichterfelde Süd
via Hindenburgdamm

695 Bhf Pirschheide
via Schloss Sanssouci

200 Michelangelostr.
via Alexanderplatz

Buszielbeschilderung

Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen in Fahrzeugen

Im Rahmen des ► *Fahrtzielkonzeptes* wird die Systematik der zu verwendenden Fahrtziele auf Kopfzeilen der Flachbildschirme, auf Matrixanzeigen sowie auf Front- und Seitenanzeigen der Fahrzeuge definiert.

Matrixanzeige

Die Matrixanzeigen im Fahrzeug können je nach Bauart verschiedene Informationen enthalten (welche Information wann gegeben wird, ist dem Fahrtzielkonzept zu entnehmen):

1. nächster Halt (nächste Halte)
2. Fahrtziel (kann mit 1. wechseln)
3. Liniennummer
4. Aussteigerichtung (nur Zweirichtungsfahrzeuge)
5. Umsteigehinweise
6. Hinweis: „Stop“ bei Fahrzeugen mit Haltewunschtaaste – Bus und Tram auch „Wagen hält“ möglich

Generell gelten folgende Hinweise

- Umsteigehinweise stehen immer im Kontext mit der Anzeige „nächste Haltestelle“. Sie sind durch Piktogramme oder verbal als Umsteigehinweise zu kennzeichnen.
- Anzustrebendes Ideal sind Displays, die die Strukturen der einzelnen Informationen (Fahrtziel, nächste Haltestelle und Umsteigehinweise) auf einen Blick erfassbar machen (► *Flachbildschirme*).

Anzeige „nächster Bahnhof“ bzw „nächste Haltestelle“:



S-Bahn mit Anzeige der Aussteigerichtung



Tram mit Hinweis „Stop“

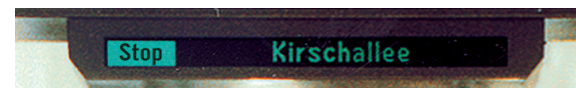
Fahrtzielanzeigen:



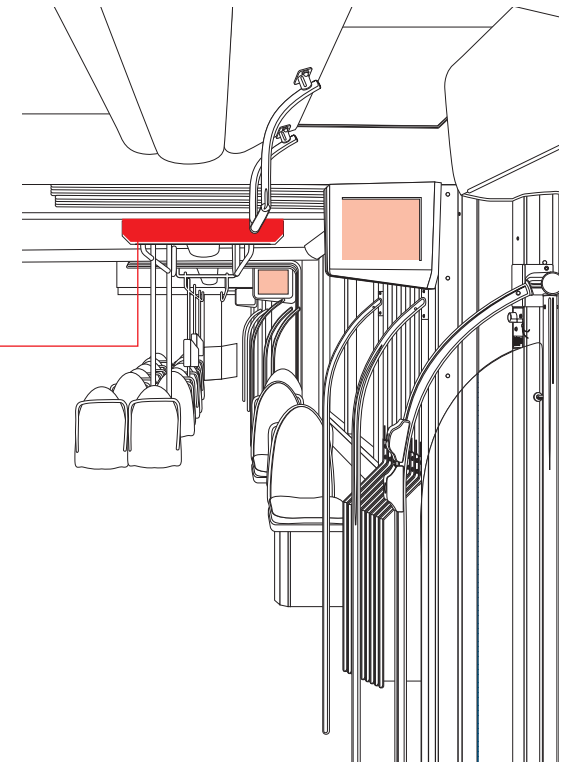
U-Bahn



Bus



Anzeige „Stop“ in einer Tram



4.2.2.2. Dynamische Fahrgastinformation auf Flachbildschirmen

Zur Fahrgastinformation werden in Fahrzeugen Flachbildschirme eingesetzt. Diese werden in den Sitzplatzbereichen montiert, so dass sie von möglichst vielen Fahrgästen eingesehen werden können. Das sogenannte 2-Sinne-Prinzip gilt, wonach die Sinne Sehen und Hören (► Ansagekonzept) parallel und inhaltsgleich bedient werden sollen, findet möglichst häufig Anwendung.

Grundsätzliche Layoutraster finden sich in den folgenden Musterentwürfen. Die Anordnung der Elemente auf den Flachbildschirmen (absolut und relativ zueinander) ist verbindlich. Zu beachten ist hierbei, dass die Elemente nächster Halt und Fahrtziel größer dargestellt werden. Das Farbschema kann in das Corporate Design des Verkehrsunternehmens unter Berücksichtigung guter Kontrastwerte überführt werden. Die abgebildeten Beispiele dienen der Illustration. Insb. bzgl. der Abfolge der verwendeten Haltestellen als auch der Fahrzeiten besteht kein Anspruch, dass diese realen Fahrten entsprechen.

Der Fokus bei der Darstellung von Zeiten sind die IST-Zeiten. Zusätzlich werden SOLL-Zeiten als Referenz für den Fahrgast dargestellt. Weichen IST-Zeiten von den SOLL-Zeiten ab (z.B. bei Verspätungen), werden die SOLL-Zeiten durchgestrichen und (idealerweise in der Schriftgröße verkleinert). Sind keine IST-Zeiten verfügbar, werden die SOLL-Zeiten als Hauptinformation (nicht durchgestrichen) angezeigt.

Jegliche Gestaltung hat derart zu erfolgen, dass sie weitgehend selbsterklärend ist und somit Beschriftungen von Elementen oder Überschriften entfallen können. Visuelle Lösungen sind textlichen Lösungen vorzuziehen.

Alle anzuzeigenden Fahrtziele, Via-Stationen und Endhaltestellen sind gemäß dem ►Fahrtzielkonzept anzuzeigen.

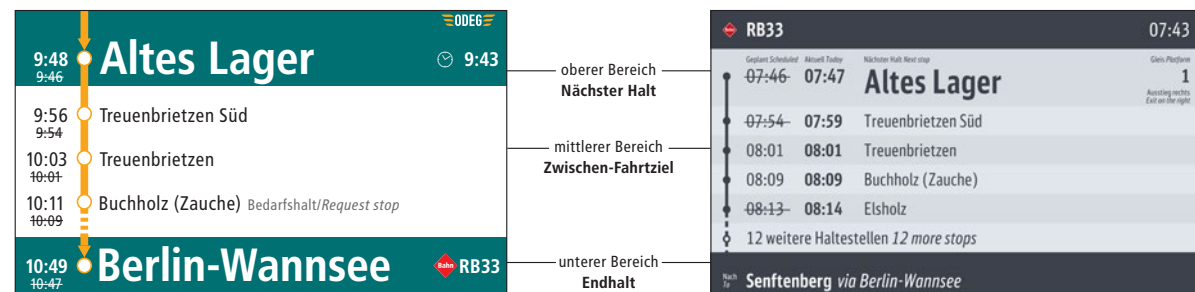
- 1.1. **Zeitliche Unterteilung nach Status**
Während der Fahrt werden verschiedene Informationen auf den Flachbildschirmen angezeigt. Die anzuzeigenden Inhalte sind abhängig vom Abschnitt der Fahrzeugfahrt, welche unter ►Status definiert sind.
- 1.2. **Grafische Unterteilung nach Bereichen**
Das physische Display kann generell in drei Bereiche von oben nach untergliedert werden. Die drei Bereiche bestehen aus einer bzw. mehreren Zeilen.

Wird der Fahrtverlauf angezeigt ist die generelle Leserichtung von oben (nächster Halt) nach unten (Fahrtziel). Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten befinden sich dabei immer links von den nächsten Halten/ Fahrtzielen.

Es wird stets die Liniennummer mit dem Produkt signet angezeigt. Diese Anzeige kann entweder im oberen oder im unteren Bildbereich erfolgen. Optional ist die Anzeige eines Logos des Verkehrsunternehmens.

Zusätzliche Ad-Hoc Informationen können entweder als Lauftext im oberen Bildbereich oder als Einblendung im mittleren Bildbereich erfolgen. Dabei muss auf allen Flachbildschirmen jederzeit ein Lauftext darstellbar sein (z. B. wenn kurzfristig Zusatz- oder Störungsinformationen kommuniziert werden sollen). Liegen keine Zusatzinformationen vor, so entfällt der Lauftext. Daher muss dieser dynamisch ein- und ausblendbar sein.

Zusatzinformationen, die beispielsweise durch Tools für Störungsinformationen vorliegen (bspw. Texte aus dem HAFAS Information Manager der VBB-Fahrinfo, kurz: HIM), sollen dabei durch Einblendungen adäquat im mittleren Bildbereich abbildbar sein.



1.2.1 Gestaltung oberer Bildbereich

Im oberen Bildbereich liegt der Fokus der Darstellung auf dem nächsten Halt inklusive Ankunftszeit (Staus 1 und 2) sowie Abfahrtszeit (Status 3). Darüber hinaus wird im oberen Bildbereich die aktuelle Uhrzeit angezeigt. Der obere Bildbereich wird stets angezeigt und darf nicht vollständig überblendet werden. Einzige Ausnahme ist die teilweise Überblendung durch eine Laufschrift.

Bedarfhalt

Ist der nächste Halt ein Bedarfshalt ist im oberen Bildbereich dies zusätzlich zu Kennzeichen. Anforderungen siehe ▶ 3.4 Bedarfshalte.

1.2.2 Gestaltung unterer Bildbereich

Der untere Bildbereich zeigt stets das Fahrtziel ▶ Fahrtzielkonzept der jeweiligen Fahrt mit der Ankunftszeit an.

Ausnahme: Im Zulauf auf die Endhaltestelle (meint: die tatsächlich letzte angefahrene Haltestelle) der Fahrt, kann das Fahrtziel aus gestalterischen Gründen im oberen Bildbereich (Nächster Halt = Endhalt) angezeigt werden.

1.2.3 Gestaltung mittlerer Bildbereich

Die Darstellung und Inhalte auf der mittleren Bildfläche verändern sich im Fahrtverlauf je nach Status wesentlich.

1.2.3.1. Status 1

In Status 1 wird der Fahrtverlauf der Reise dargestellt. Dabei gelten folgende Gestaltungsrichtlinien:

- Es werden die nächsten unmittelbar angefahrenen Haltestellen mit ihrer jeweiligen Ankunftszeit angegeben (Perlschnur).
- Je Haltestelle wird eine Zeile verwendet.
- Zusätzliche Halte, Bedarfshalte und Haltausfälle werden durch zusätzliche Hinweise neben den Haltestellen gekennzeichnet.

- Bedeutende Via-Halte (z.B. Flughafen BER) werden, abgesetzt durch eine gestrichelte Perlschnur, vor dem Fahrtziel (unterer Bildbereich) gekennzeichnet. Der Via-Halt ist gemäß den Vorgaben des „Fahrtzielkonzeptes“ anzuwenden.
- Die Perlschnur darf keine Halte ausweisen, welche hinter dem Fahrtziel gemäß ▶ Fahrtzielkonzept liegen.

Absatz 2 (▶ Einblendungen) kann punktuelle Abweichungen von diesen Vorgaben zulassen/vorsehen.

1.2.3.2. Status 2

Status 2 informiert die Fahrgäste über Abbringer am jeweils nächsten Halt. Die Informationen zu Abbringern unterliegen folgenden Kriterien:

Das Vorschau-Zeitfenster zeigt Abbringer bis zu 30 Minuten nach IST-Ankunft der Fahrt am jeweiligen Halt an.

- IST- und SOLL-Daten sind die Datengrundlage. Primäre Kommunikation sind dabei die IST-Daten.
- Pro Displayseite werden fünf Zeilen für Abbringerinformationen genutzt; maximal drei unterschiedliche Displayseiten folgen (blättern nach je 20 Sekunden) aufeinander.
- Angezeigt werden alle Verkehrsmittel, die eine Weiterreise ermöglichen.
- Die Sortierung der Abbringer erfolgt nach ihrer nächst möglichen Abfahrtszeit
- Für jede Abbringerfahrt wird eine separate Zeile verwendet.
- Absatz 2 (▶ Einblendungen) kann punktuelle Abweichungen von diesen Vorgaben zulassen/vorsehen.
- Für Bedarfshalte und Zusatzhalte erfolgt die klassische Abbringerinformation.

Status 1



Status 2



Besonderheiten

Abbringer, die der eigenen Linie angehören, werden nur angezeigt, wenn sie für den Fahrgast einen Mehrwert haben – dieser bestünde beispielsweise bei Abbringern auf dieselbe Linie in dieselbe Richtung (falls die aktuelle Fahrt eine Verstärkerfahrt auf einer Teilstrecke ist) am letzten Halt der Verstärkerfahrt.

Weitere Produktklassen, die über die gewöhnlichen Produktklassen im VBB (Bahn-Fernverkehr, Bahn-Regionalverkehr, Fernbus, S-Bahn, U-Bahn, Tram, Bus, Fähre) hinausgehen, müssen, falls vorhanden, mit dem entsprechenden Signet abgebildet werden. Auch Merkmale von speziellen Produktklassen (z. B. Rufbus, PlusBus) müssen entsprechend abgebildet werden. Bei Rufbussen ist beispielsweise ein Hinweis notwendig, der darüber informiert, dass der Rufbus nur nach vorheriger Anmeldung verkehrt.

Kurzfristige Zusatzfahrten Dritter, sofern über Echtzeitdatenschnittstellen bereitgestellt, müssen abgebildet werden können.

Im Fall von gesicherten Anschlüssen wird angezeigt, bis wie viel Uhr der Abbringer warten wird („wartet bis“; vorausgesetzt die Information wird vom Abbringer oder von VBB-Systemen bereitgestellt). Im Einzelfall sollen auch Abbringer von nahegelegenen Haltestellen angezeigt werden, die der jeweiligen Haltestelle zugeordnet/ beigeordnet sind, sofern eine Einzelfallprüfung einen Mehrwert aufzeigt.

Komprimierte Darstellung von Abbringer-Informationen

Für einige große Verkehrsknotenpunkte ist eine detaillierte Auflistung der einzelnen nächsten Anschlüsse gemäß den oberen Kriterien nicht sinnvoll, da die Vielfältigkeit und die Taktrate der Abbringer eine zu große Masse an Fahrten verursachen, um übersichtlich dargestellt werden zu können. Aus diesem Grund gelten für solche Haltestellen folgende andere Kriterien:

- Nur Fahrten bestimmter Verkehrsmittel bzw. zu bestimmten Zeiten werden detailliert je Fahrt angezeigt.
- Alle anderen Fahrten, die binnen 30 Minuten nach Ankunft des Fahrzeuges abfahren, werden lediglich als Liniennummer (ohne Abfahrtszeit) dargestellt.
- Dabei wird je Verkehrsmittel eine Zeile verwendet (► grafische Beispiele).
- Die Sortierung der Liniennummern folgt den VBB Konventionen gemäß ► Liniennummernsortierungskonzept.
- Die komprimierte Darstellung findet nur tagsüber Verwendung.
- Über die untenstehende Aufzählung der Haltestellen hinausgehend wird sie auch für Haltestellen empfohlen, an denen innerhalb der nächsten 30 Minuten 25 oder mehr Abfahrten erfolgen. Alternativ kann eine dynamische Komprimierung der Anzeige anhand der tatsächlichen Anzahl von Abbringern erfolgen. Eine solche Lösung ist zu bevorzugen.

Cottbus, Hauptbahnhof						?*	X
S Charlottenburg Bhf			X	X			X
S Ostbahnhof (Berlin)			X				X
S Ostkreuz Bhf			X			?*	X
S Potsdam Hbf						X	X ?*
S Schöneweide Bhf			X			X	X
S Spandau Bhf. (Berlin)			X	X			X
S Südkreuz Bhf. (Berlin)			X				X
S+U Alexanderplatz Bhf. (Berlin)		X	X	X	X	X	X
S+U Berlin Hauptbahnhof			X	X	X	X	X
S+U Friedrichstraße Bhf. (Berlin)		?*	X	X	X	X	X
S+U Gesundbrunnen Bhf			X	X			X
S+U Jungfernheide Bhf			?	X			X
S+U Lichtenberg Bhf. (Berlin)			X	X	X		X
S+U Potsdamer Platz Bhf. (Berlin)		X	X	X			X
S Wannsee Bhf			X				X
S+U Zoologischer Garten Bhf. (Berlin)			X	X			X

Komprimiert anzuzeigende Abbringerverkehre je Station

* Ist ein Fragezeichen anstelle eines Kreuzes vorhanden, so bedeutet dies „anzustreben“ oder „bei Bedarf“.

Status 2

17:15 **Berlin Zoologisch** Ausstieg Exit

Nächste Anschlüsse/Next connections

- RE2, RE7, RB14, RB21, RB22
- S3, S5, S7, S9
- U2, U3, U9
- M45, M46, M49, X9, X10, X34, 100, 109, 110, 200, 204, 245, 249, N1, N2, N9, N10, N26

18:28 **Frankfurt (Oder)** RE1

RB33 08:44

Gleis/Schleife Gleis/Platform 1

08:46 08:46 **Berlin-Wannsee**

Ihre nächsten Reisemöglichkeiten/Your next connections (3/3)

Gleis/Schleife	Aktuell/Today	Linie/Line	Richtung/Direction	Gleis/Platform
09:09	09:09	118	Rathaus Zehlendorf	
09:12	09:12	S7	Ahlrensfelde	4
09:13	09:13	118	Stern-Center/Wuthestr.	

1, 2, 5, 6, 8
 6, 16, 19, 22, 23

Nach Berlin-Wannsee

1.2.3.3. Status 3

In Status 3 werden einsteigende Fahrgäste über den Reiseverlauf informiert. Hierbei sind die Gestaltungsrichtlinien von Status 1 anzuwenden.

- 1.2.3.1. Status 1

Für den aktuellen Halt wird die Abfahrtszeit angezeigt.

- 4.2.2.2. -7

2. Einblendung

Für besonders wichtige Ankündigungen, Hinweise zu betrieblichen Aspekten und andere zusätzliche Informationen können Einblendungen gemäß den folgenden Vorgaben erfolgen. Die Einblendungen überdecken dabei die Informationen nach Absatz 1 für den mittleren Bildbereich. Die wesentlichen Informationen für den Fahrgast im oberen und unteren Bildbereich bleiben dabei stets sichtbar und werden nicht mit Einblendungen überlagert.

Entfällt zwischen zwei Halten Status 1 aufgrund eines zu kurzen Haltestellenabstandes, so greifen unmittelbar die Festlegungen für Status 2. Es ist, falls erforderlich, gemäß ▶ Absatz 3 Kommunikation von betrieblichen Besonderheiten möglich, Einblendungen aus Status 1 in Status 2 zu verschieben. Diese würden dann als vierte „Seite“ – zusätzlich zu den Abbringerinformationen – angezeigt werden, die Abbringerinformationen jedoch nicht verdecken.

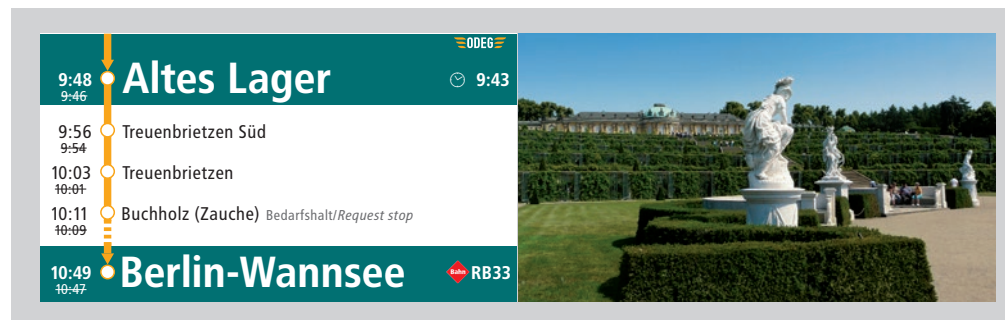
Die Möglichkeiten für Einblendungen richten sich nach der Baubeschaffenheit der Flachbildschirme und unterliegen zudem einer Priorisierung (▶ Absatz 2.3).

2.1. Baubeschaffenheit

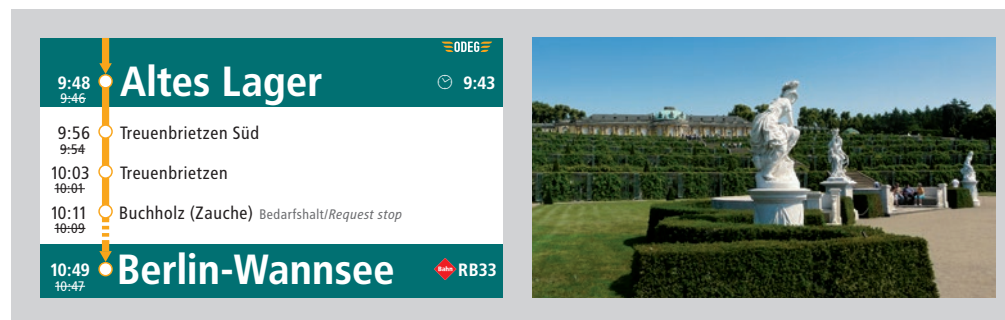
Sofern das Fahrzeug über Flachbildschirme verfügt, die entweder softwareseitig in zwei separate Segmente teilbar sind (Stretch-Displays) oder baulich bereits aus zwei physisch separaten Flachbildschirmen bestehen, aber gleichzeitig wie nur ein Flachbildschirm wirken, wird der rechte Display(teil) für Einblendungen genutzt, während der linke Teil die Anforderungen gemäß Absatz 1 abbildet.

Trifft die beschriebene Teilbarkeit auf den Flachbildschirm nicht zu bzw. ist dieser zu schmal, überblenden Einblendungen ausgewählte Aspekte aus Absatz 1. In diesem Fall gelten zeitliche Einschränkungen gemäß ▶ Absatz 2.2., zu denen überblendende Einblendungen möglich sind.

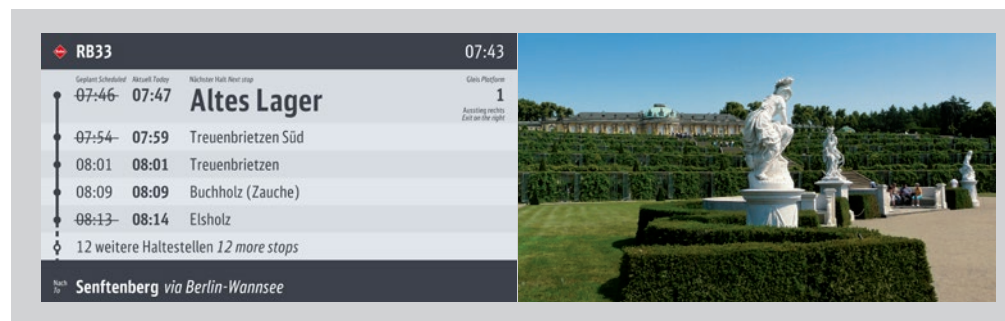
Stretch-Display



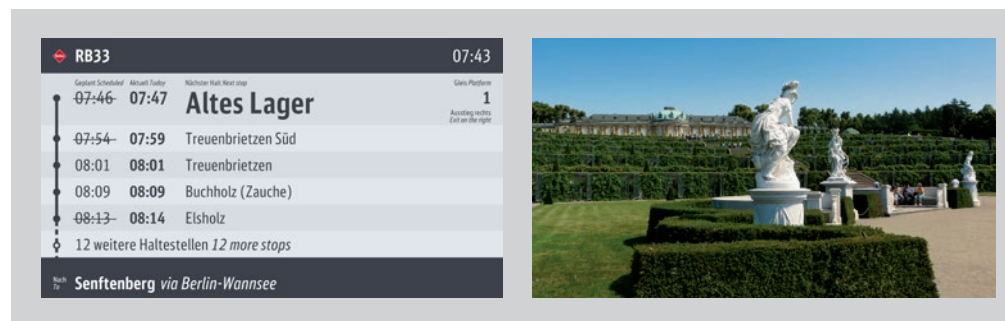
Flachbildschirm, der aus zwei physisch separaten Displays besteht.



Stretch-Display



Flachbildschirm, der aus zwei physisch separaten Displays besteht.



2.2. Zeitfenster

Sofern das Fahrzeug nicht über Displays verfügt, die baulich oder per Software voneinander getrennt sind, sodass nur ein Display zur Verfügung steht, auf dem Einblendungen durch Überblenden erfolgen, gelten folgende Zeitfenster.

	Status 1	Status 2	Status 3
Ausgeschlossen	erste 60 Sekunden der Fahrzeit	Während des gesamten Status	erste 60 Sekunden nach Ankunft
Möglich	danach: max. 20 s./Min.		danach: max. 20 s./Min.

2.3. Priorisierung

Unabhängig davon, ob Einblendungen auf einer separaten Monitorfläche oder als temporäre Überblendungen der Regelinhalte erfolgen, werden alle Einblendungen je nach Art und Wichtigkeit in fünf Kategorien eingeteilt. Die höchste Priorität hat dabei die Kategorie 1, die niedrigste die Kategorie 5. Die je nächstliegenden Prioritäten werden nur angezeigt, wenn die darüber liegenden Prioritäten für den infrage kommenden Moment (zeitlich wie auch räumlich) nicht belegt sind. Die Inhalte richten sich – wo vorhanden – nach den jeweiligen Kommunikationsplänen.

2.3.1. Priorität 1: Akute Störungsinformationen/ Warnungen

Unter Priorität 1 fallen alle dringenden Informationen zum aktuellen Betriebsgeschehen, die unmittelbar Auswirkungen auf die Reise der im Fahrzeug befindlichen Fahrgäste haben (können). Hierzu zählen ungeplante/kurzfristige/dispositive betriebliche Änderungen, für die Sicherheit relevante Aspekte, Großstörungen etc. Die Priorität 1 betrifft im Wesentlichen Ereignisse der aktuellen Linie bzw. Fahrt (bzw. an den Halten der Linie/Fahrt) und auch nur, sofern Ereignisse im Fahrtverlauf nicht bereits (zeitlich, räumlich) passiert wurden. Gestalterisch gelten die Vorgaben der ►Regelfahrplanabweichungskommunikation.

2.3.2. Priorität 2: Betriebliche Besonderheiten mit Auswirkungen auf den Fahrgast

Unter Priorität 2 fallen alle Informationen, die sich aus dem geplanten Betriebsgeschehen ergeben und für Fahrgäste Relevanz haben, da sie ihre Reise beeinflussen können. Hierzu zählen beispielsweise Hinweise auf das Fahrtende, Umsteigenotwendigkeiten (bspw. aufgrund von Verstärkerfahrten oder auch Stärken, Flügeln im Bahnbetrieb) sowie Bedarfs- halte und dergleichen. In diese Priorität fallen aber auch Serviceinformationen und Begrüßungen/Verabschiedungen. Die Priorität 2 betrifft nur Ereignisse der aktuellen Linie bzw. Fahrt und auch nur, sofern Ereignisse im Fahrtverlauf nicht bereits (zeitlich, räumlich) passiert wurden.

2.3.3. Priorität 3: Bauvorankündigungen

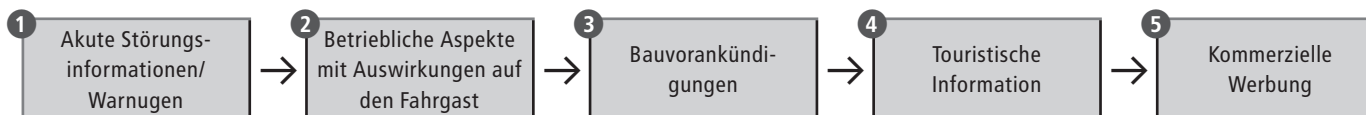
Unter Priorität 3 fallen Ankündigungen von Fahrplanänderungen auf der aktuellen Linie bzw. bei wesentlichen Umstiegen auch von Fahrplanänderungen von Anschlusslinien. Ein dabei festgelegter Vorschauzeitraum beträgt max. zwei Wochen vor Beginn der Fahrplanänderung. Kommuniziert werden Ereignisse, die im Fahrtverlauf nicht bereits (zeitlich, räumlich) passiert wurden. Gestalterisch gelten die Vorgaben der ►Regelfahrplanabweichungskommunikation.

2.3.4. Priorität 4: Touristische Informationen

Priorität 4 umfasst nicht-monetarisierte Informationen zu Ereignissen, Events, Sehenswürdigkeiten und Anlässen im unmittelbaren Einzugsgebiet der aktuellen Linie. Ziel dieser Information ist es, Anreize zu schaffen, den ÖPNV für die Anreise zu nutzen. Es gilt ein Vorschauzeitraum von zwei Wochen. Bei einer lokalen Bindung sollen die touristischen Informationen zudem nur im Einzugsgebiet der behandelten Information abgebildet werden. Kommuniziert werden Ereignisse, die im Fahrtverlauf nicht bereits (zeitlich, räumlich) passiert wurden.

2.3.5. Priorität 5: Kommerzielle Werbung

Unter Priorität 5 fallen sämtliche übrigen Hinweise und kommerzielle Werbung. Diese müssen mit den Zielen des ÖPNV vereinbar und dürfen dabei nicht anstößig und politisch sein. Ein räumlicher Bezug zum Einzugsgebiet der aktuellen Linie ist anzustreben. Sofern zeitliche Aspekte eine Rolle spielen, soll der Vorschauzeitraum maximal zwei Wochen betragen. Es gelten die Maßgaben – sofern vorliegend – einschlägiger Kommunikations- bzw. Marketingpläne.



Priorisierung der Kommunikation von betrieblichen Besonderheiten

3. Kommunikation von betrieblichen Besonderheiten

Im betrieblichen Ablauf ergeben sich mitunter Besonderheiten, die eine spezifische Information der Fahrgäste notwendig machen. Diese Information kann einerseits über die in Absatz 2 beschriebenen Einblendungen gegeben werden. In manchen Fällen sind aber auch Anpassungen/Ergänzungen der regulären Darstellungen aus Absatz 1 zielführend.

Im Folgenden wird beschrieben, wie sich betriebliche Besonderheiten auf Flachbildschirmen passend abbilden lassen. Die nachstehende Tabelle gibt einen entsprechenden Überblick. Nicht aufgeführte Aspekte können vorzugsweise mit Einblendungen gemäß Absatz 2 kommuniziert werden. Beispielhaft dargestellt sind untenstehend die Lösungen für konventionelle Bildschirme. Für Stretch-, Doppel- und weitere Bauarten von Bildschirmen werden diese Inhalte entsprechend 2.1 (Baubeschaffenheit) angepasst.

Sonderfall	Prio.	Status 1	Status 2	Status 3
Begrüßung	2	Einblendung, <i>kann</i> , alternativ zu Status 3	–	Einblendung, <i>kann</i>
Endhaltestelle und Aussetzen des Fahrzeugs	1 oder 2	Einblendung, zeitliche Ausnahmen	–	Einblendung
Weiterfahrten, Rückfahrten	2	Einblendung, zeitliche Ausnahmen	–	Entspricht am letzten Halt
Bedarfshalte	1	modifizierte Perlschnur Zusätzliche Attribute in oberer Bildfläche	Zusätzliche Attribute in oberer Bildfläche	modifizierte Perlschnur Zusätzliche Attribute in oberer Bildfläche
Auslastung	2	Einblendung	–	–
Flügeln	2	Einblendung	Einblendung, nur alternativ zu Status 1	Einblendung
Schwächen	2	Einblendung (nur betroffene Fahrzeugeinheit)	Einblendung, nur alternativ zu Status 1 (nur betroffene Fahrzeugeinheit)	Einblendung (nur betroffene Fahrzeugeinheit)
Haltausfälle	1	modifizierte Perlschnur	Kein Status 2 für entfallenden Halt	modifizierte Perlschnur
Zusatzhalt	2	modifizierte Perlschnur	–	modifizierte Perlschnur
Übergänge Flughafen BER	2	Einblendung	–	–

3.1. Begrüßung

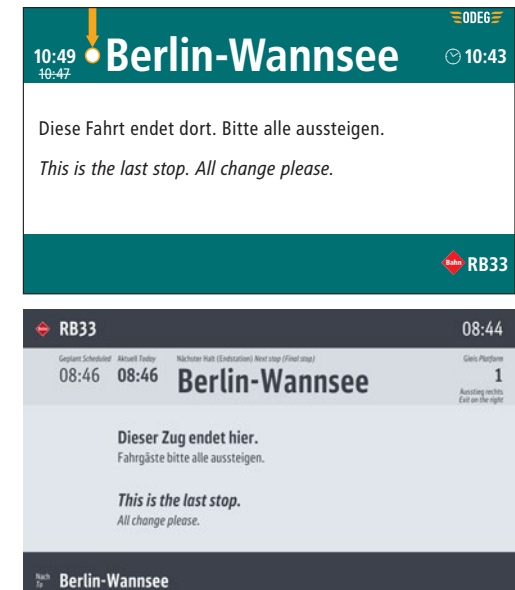
Eine Begrüßung kann erfolgen. Wird sie durchgeführt, dann soll diese im Status 3 (wenn die Zeit zur Abfahrt noch groß genug ist) durchgeführt werden; andernfalls in Status 1 unmittelbar mit der Abfahrt des Fahrzeuges von der Starthaltestelle oder der ersten bedeutenden Haltestelle.

- Begrüßungen erfolgen als Einblendung gemäß Absatz 2

3.2. Endhaltestelle und Aussetzen des Fahrzeugs

Setzt das Fahrzeug nach Erreichen des letzten Halts aus und die Fahrgäste müssen das Fahrzeug zwingend verlassen, dann wird der Fahrgast vor Erreichen des letzten Haltes darauf hingewiesen.

- Zwischen dem vorletzten und dem letzten Halt mittels Einblendung gemäß Absatz 2 in Status 1.
- Die Anzeige der Perlschnur in Status 1 (mittleren Bildbereich) kann hier entfallen und dafür die Einblendezzeit maximiert werden.

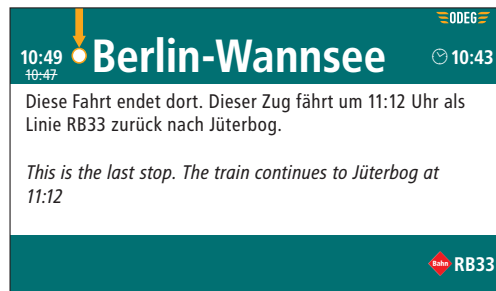


Endhaltestelle und Aussetzen des Fahrzeugs

3.3. Weiterfahrten, Rückfahrten

Fährt das Fahrzeug nach Erreichen des letzten Halts (bspw. mit einer neuen Liniennummer) eine neue Strecke weiter oder die Strecke (auf derselben Linie) zurück, ohne dass Fahrgäste zwingend das Fahrzeug verlassen müssen, so wird der Fahrgast vor Erreichen des letzten Haltes darauf hingewiesen.

- Zwischen dem vorletzten und dem letzten Halt mittels Einblendung gemäß Absatz 2 in Status 1
- Die Anzeige der Perlschnur in Status 1 (mittleren Bildbereich) kann hier entfallen.
- Status 3 am letzten Halt entspricht dann bereits dem Status 3 der neuen Fahrt.



Weiterfahrten, Rückfahrten (Status 1)



Weiterfahrten, Rückfahrten (Status 3)



3.4. Bedarfshalte

Muss der Fahrgast den Halt des Fahrzeuges erst veranlassen, so muss er auf diese Bedarfshalte gesondert hingewiesen werden. Ausnahme: Wenn eine Fahrt ausschließlich aus Bedarfshalten besteht, kann der wiederholte Hinweis auf Bedarfshalte entfallen.

- Bedarfshalte werden als Hinweise in Status 1 und 3 kommuniziert. Sobald ein Bedarfshalt auf der Perlschnur erscheint, wird dieser durch das zusätzliche Attribut „Bedarfshalt“ gekennzeichnet.
- Im Fahrabschnitt zwischen dem Halt vor dem Bedarfshalt und dem Bedarfshalt selbst, wird zusätzlich die Information Bedarfshalt im oberen Bildbereich (zusätzliches Attribut oder Ticker) angezeigt.
- Sobald der Fahrgast seinen Haltewunsch angemeldet hat (im Fahrabschnitt zwischen dem Halt vor dem Bedarfshalt und dem Bedarfshalt selbst), symbolisiert ein rotes STOP den Halt.
- Für Bedarfshalte erfolgt die klassische Abbringerinformation gemäß Absatz 1.



Bedarfshalte



3.5. Auslastung

Liegen für das Fahrzeug Auslastungsinformationen vor, so sind diese dem Fahrgast im Fahrzeug anzuzeigen.

Die Anforderungen an die Gestaltung der Informationen wird im Kapitel ▶ Auslastungsinformation erläutert.

- Auslastungsinformationen erfolgen als Einblendung gemäß Absatz 2



Auslastung

3.6. Flügeln

Besteht eine Fahrt abschnittsweise eigentlich aus mehreren Fahrten, die ab einem bestimmten Unterwegshalt auf unterschiedlichen Wegen zu unterschiedlichen Fahrtzielen weiterfahren, müssen Fahrgäste vor Erreichen des letzten gemeinsamen Unterwegshaltes, an dem die Trennung stattfindet (Trennungshalt), auf diesen Umstand hingewiesen werden. Hierbei gilt generell, dass jede Fahrzeugeinheit im gesamten Fahrtverlauf nur die für sie jeweils zutreffenden Fahrtverlaufsinformationen anzeigt. Lediglich im Fahrtabschnitt zwischen dem Halt vor dem Trennungshalt und dem Trennungshalt selbst erfolgt ein Hinweis auf die Flügelung wie folgt:

- In Status 1 und in Status 3 des Flügelhaltes erfolgt eine zusätzliche (optional animierte) Einblendung gemäß Absatz 2. Sollte die Fahrzeit eine Einblendung in Status 1 nicht zulassen (▶ Status), erfolgt die Einblendung zusätzlich zu den Abbringerinformationen in Status 2.



Flügeln

3.7. Schwächen

Wird bei einer Fahrt an einem Unterwegshalt eine/mehrere Fahrzeugeinheit(en) abgehängt und fährt nicht weiter (Fahrgäste müssen aussteigen), während andere Fahrzeugeinheit(en) weiterfahren, ist dies den Fahrgästen zu kommunizieren. Hierbei gilt generell, dass jede Fahrzeugeinheit im gesamten Fahrtverlauf nur die für sie jeweils zutreffenden Fahrtverlaufsinformationen (wagenscharfe Informationen) anzeigt. Lediglich im Fahrtabschnitt zwischen dem Halt vor dem Schwächungshalt und dem Schwächungshalt selbst erfolgt ein Hinweis auf die Schwächung wie folgt:

- In Status 1 und 3 des Schwächungs-Halts erfolgt eine zusätzliche (optional animierte) Einblendung. Diese wird lediglich im aussetzenden Fahrzeugteil angezeigt und weist auf die Trennung der Fahrzeugeinheiten hin. Sollte die Fahrzeit eine Einblendung in Status 1 nicht zulassen (vgl. Kap. Status), erfolgt die Einblendung zusätzlich zu den Abbringerinformationen in Status 2.



Schwächen

3.8. Haltausfälle

Es wird davon ausgegangen, dass der tagesaktuelle Sollfahrplan von den Flachbildschirmen korrekt wiedergegeben wird (und die Datenversorgung hierfür sichergestellt ist). Sollten operativ/dispositiv Haltausfälle dazukommen, werden diese wie folgt kommuniziert:

- In den Perlschnüren der Status 1 und 3 wird die Perle während des gesamten Staus durchgekennzeichnet dargestellt und mit dem Attribut Haltentfall gekennzeichnet.
- Es erfolgt keine zusätzliche textliche Einblendung.

3.9. Zusatzhalte

Es wird davon ausgegangen, dass der tagesaktuelle Sollfahrplan von den Flachbildschirmen korrekt wiedergegeben wird (und die Datenversorgung hierfür sichergestellt ist). Sollten operativ/dispositiv Zusatzhalte dazukommen, werden diese wie folgt kommuniziert:

- In den Perlschnüren der Status 1 und 3 wird der zusätzliche Halt in die Perlschnur aufgenommen. Ein zusätzlicher Halt wird dargestellt und mit dem Attribut „Zusatzhalt“ gekennzeichnet.
- Für den zusätzlichen Halt werden die Status 2 und 3 angezeigt.

3.10. Umleitungen

Umleitungen führen möglicherweise zu Haltausfällen (► Haltausfälle), Zusatzhalten (► Zusatzhalte) und/oder Fahrtzeitverlängerungen (► Absatz 1).

3.11. Übergänge Flughafen BER

Für Fahrten, welche den Flughafen BER anfahren, werden zusätzliche Informationen für den Fahrgast eingeblendet. Die Informationen erfolgen abhängig von dem jeweiligen Haltekonzept und sind vorab mit dem VBB anzustimmen. Hierfür werden maximal zwei Einblendungen (textlich und graphisch) vorgesehen.

- Informationen zu Übergänge BER erfolgen als Einblendung gemäß Absatz 2.

4. Fremdsprachen

Die Darstellung der Informationen in Deutsch und anderen Sprachen erfolgen entsprechend der Richtlinien.

- 2.3. Information in anderen Sprachen



Haltausfall



Zusatzhalt







4.2.2.3. Platzierung von Flachbildschirmen und elektronischen Laufbändern

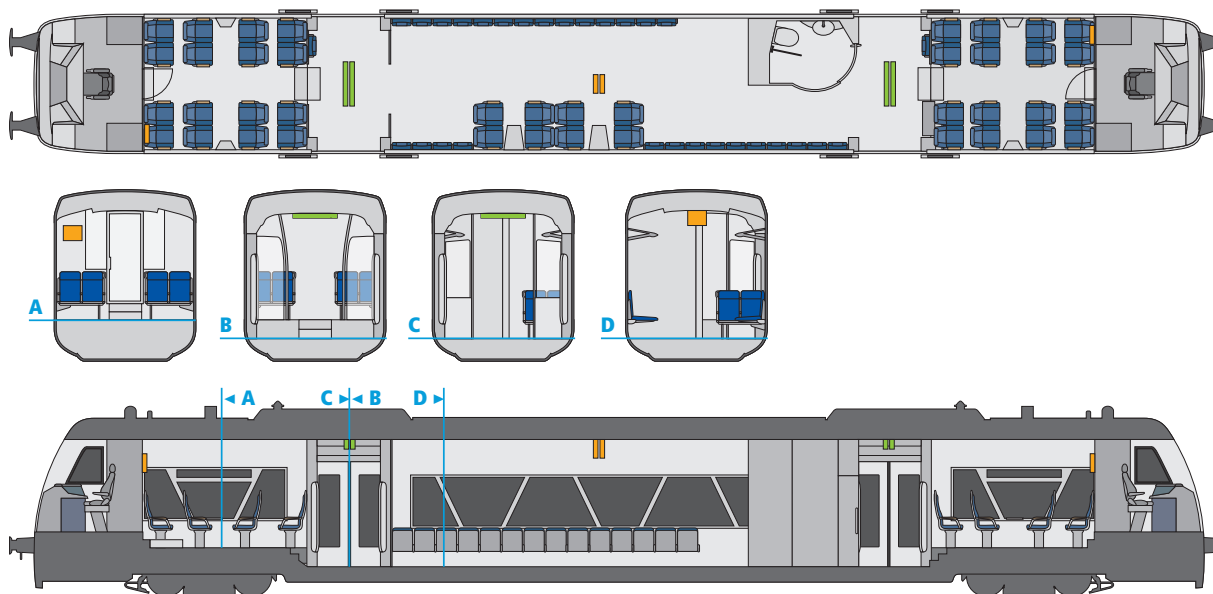
Die Platzierung der Flachbildschirme und elektronischen Laufbänder zur dynamischen Fahrgastinformation, soll so vorgenommen werden, dass diese von möglichst vielen Sitzplätzen eingesehen werden können.

Die Platzierung der Flachbildschirme ist auf den folgenden Seiten 4.3.2.1.-1 bis 4.3.2.1.-4 am Beispiel eines Regioshuttles, eines 3-teiligen Talent-2-Triebwagens sowie eines Doppelstock-Steuer- und Mittelwagens dargestellt. Die Richtlinien sind, in Abhängigkeit der räumlichen Gegebenheiten und Lage der technischen Einrichtungen, auf die anderen Schienenfahrzeuge zu übertragen.

Die Flachbildschirme sind in der Regel über dem Mittelgang an der Decke anzubringen. Ausgenommen hiervon sind, aufgrund der niedrigen Deckenhöhe, die nicht niederflurigen Bereiche bei einstöckigen Fahrzeugen (► *nachfolgende Seite*) und Doppelstockfahrzeuge (► *Seiten 3 und 4*).

Die elektronischen Laufbänder sind in den Einstiegsbereichen und an den Wagenenden bzw. an den Wagenübergängen zu befestigen. In den Einstiegsbereichen sind beidseitig ablesbare Laufbänder so an der Decke anzubringen, dass Sie von Fahrgästen, die sich auf die Einstiegsbereiche zubewegen, gelesen werden können. An den Wagenenden bzw. Wagenübergängen sind einseitig ablesbare Laufbänder möglichst mittig an der Stirnwand bzw. an der Decke zu befestigen.

-  Flachbildschirme einseitig
-  Flachbildschirme zweiseitig
-  Elektronische Laufbänder einseitig
-  Elektronische Laufbänder zweiseitig



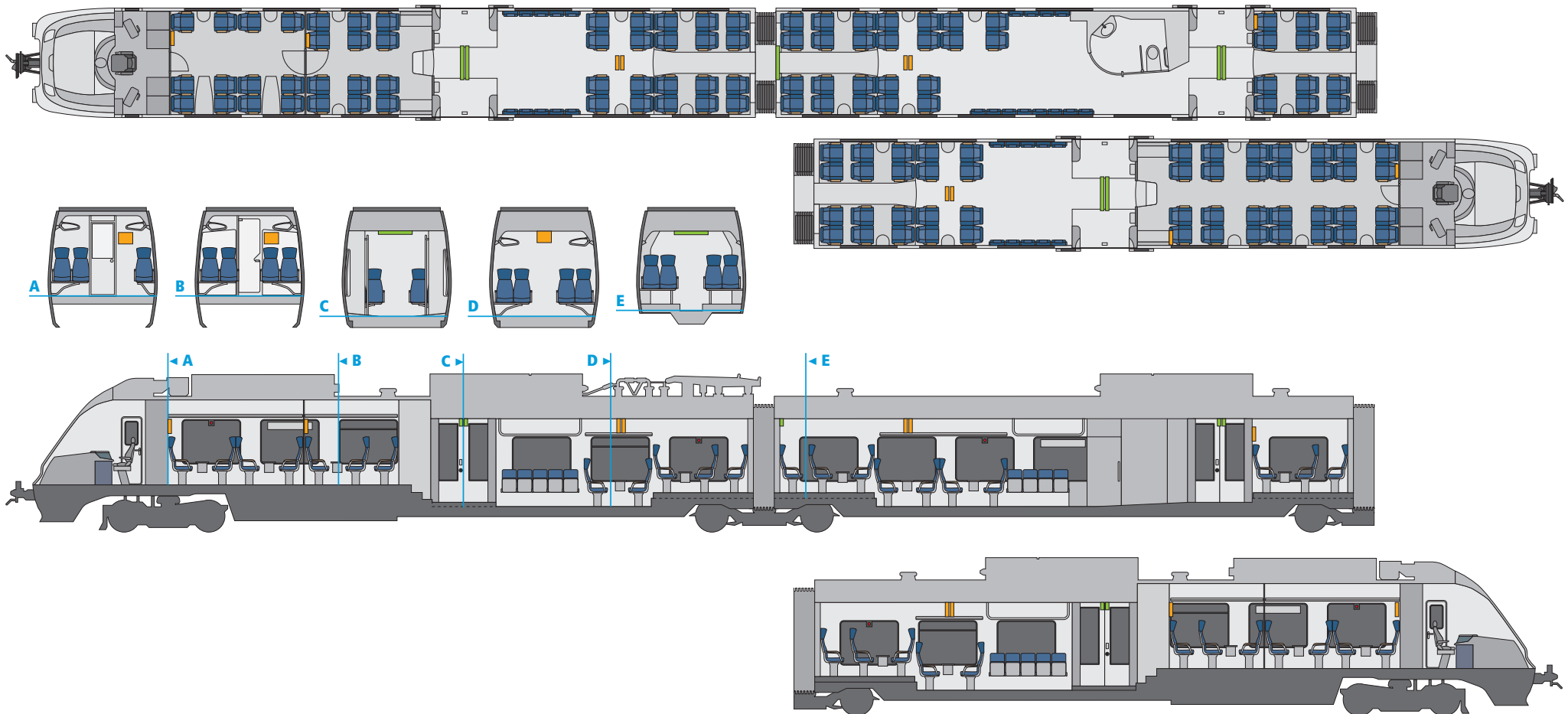
Talent 2 · 3-teilig

 Flachbildschirme einseitig

 Flachbildschirme zweiseitig

 Elektronische Laufbänder einseitig

 Elektronische Laufbänder zweiseitig



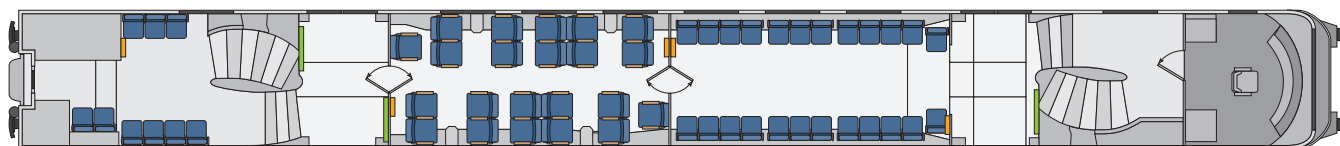
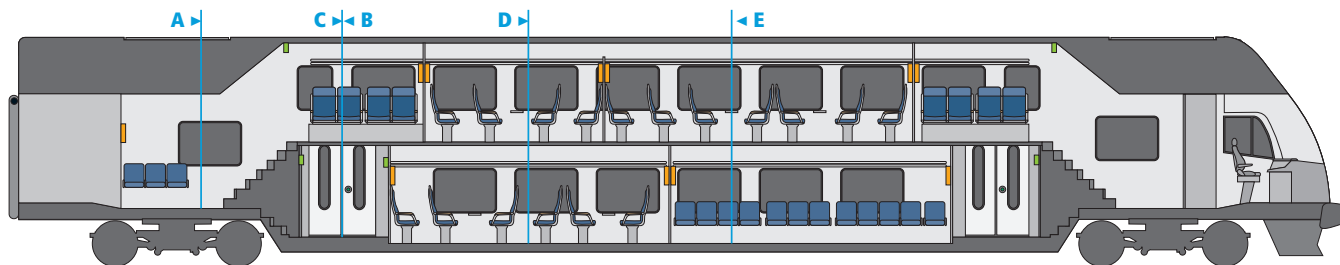
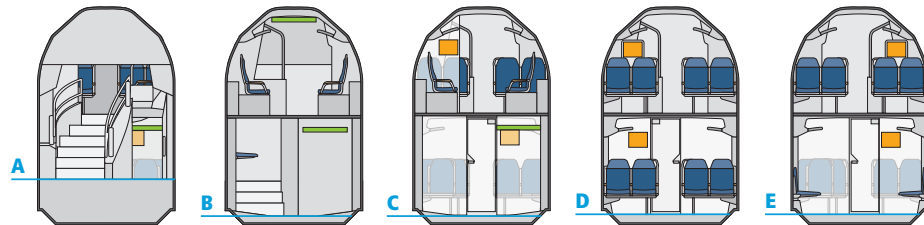
Doppelstock · Steuerwagen

 Flachbildschirme einseitig

 Flachbildschirme zweiseitig

 Elektronische Laufbänder einseitig

 Elektronische Laufbänder zweiseitig



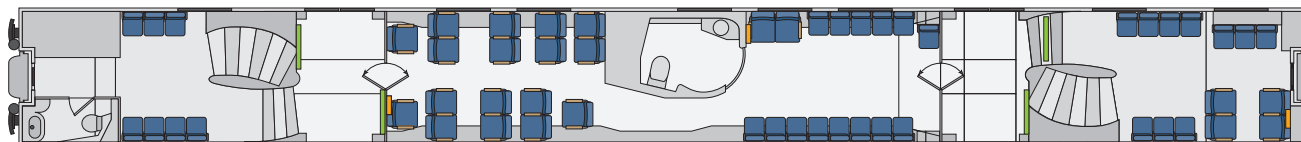
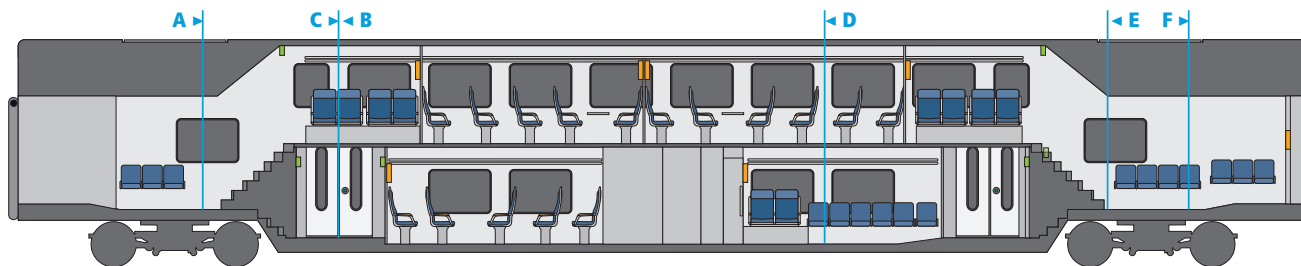
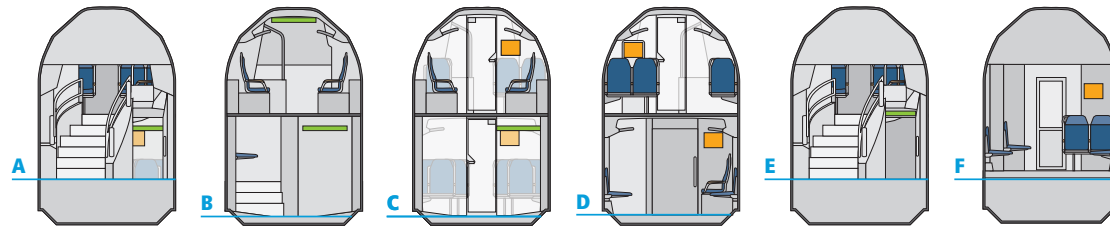
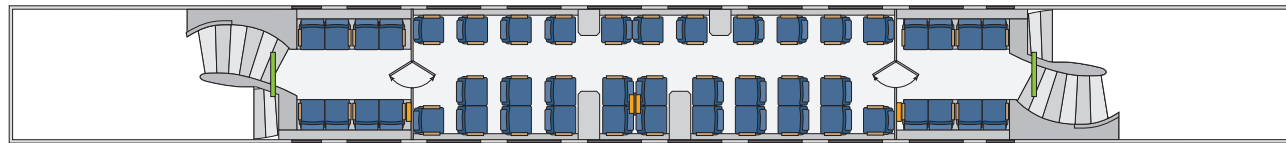
Doppelstock · Mittelwagen

 Flachbildschirme einseitig

 Flachbildschirme zweiseitig

 Elektronische Laufbänder einseitig

 Elektronische Laufbänder zweiseitig



4.3. Akustische Hinweise

4.3.1. Ansagen

Ansagen dienen der Orientierung der Fahrgäste und ermöglichen die rechtzeitige Vorbereitung der Fahrgäste auf diverse Betriebssituationen. Zur Förderung des Zwei-Sinne-Prinzips wird der kombinierte Einsatz von gleichlautenden Anzeigen und Ansagen empfohlen. Ansagen können dabei automatisiert (synthetische Sprache, aufgezeichnete Sprache) und nicht automatisiert (manuell per Mikrofon) durchgeführt werden und müssen dabei stets in vollem Umfang ohne Beschränkung auf betriebliche Störungen erfolgen. Ansagen zu Werbezwecken sind nicht gestattet.

Ansagen am Fahrzeug

Ist im Bahnbetrieb stationsseitig keine Ansage möglich, so muss diese mithilfe der Fahrzeugaußenlautsprecher erfolgen. In diesem Fall ist das Fahrtzielkonzept zu berücksichtigen.

- ▶ 2.2.5.1. VBB-Fahrtzielkonzept

Folgende Informationen sind dabei zu kommunizieren

- „Eingefahrener Zug“
- Linie/Liniennummer
- Fahrtziel

Ansagen im Fahrzeug

a) Anforderungen an Ansagen

Akustische Informationen und Ansagen müssen sich von ihren Umgebungsgeräuschen möglichst deutlich abheben. Sie sollen nach dem Beschleunigungsvorgang des Fahrzeuges erfolgen, weil dadurch Störgeräusche minimiert werden. Dabei sollen sie, in Abhängigkeit vom zutreffenden Status (► *Status*), rechtzeitig erfolgen. Um Fahrgästen das Aufnehmen von Informationen durch Ansagen zu erleichtern, soll eine möglichst verständliche und einfache Sprache, mit wenig Akzent und Dialekt, bei normaler Sprechgeschwindigkeit, angewendet werden.

b) Ankündigung von Ansagen

Alle Ansageblöcke (außer welche, die die Botschaft „Begrüßung“ beinhalten) werden durch einen Gong angekündigt.

	Ankündigung einer Ansage
Signalfrequenz	Einzelner Ton oder Tonfolge (z. B. Gong)
Schalldruckpegel	möglichst geregelt, hinreichend hoch über Umgebungsgeräusche
Abstrahlzeitpunkt	Unmittelbar vor einem folgenden Ansageblock
Abstrahlkriterien	Hörbar für jeden, von dem eine Ansage gehört werden muss
Abstrahldauer	Max. 1,5 Sekunden
Tonhöhe	Keine schrillen oder zu dumpfen Töne

c) Definitionen

- *Ansageblock*: Ansageblöcke bestehen aus einzelnen oder mehreren, hintereinander folgenden und/oder zusammenhängenden Botschaften.
- *Botschaften*: Botschaften sind die Informationen, die innerhalb eines Ansageblockes kommuniziert werden. Die einzelnen Botschaften sind in Absatz 4.3.2. einsehbar.

d) Zweisprachigkeit

Die Ansagen in Deutsch und anderen Sprachen erfolgen entsprechend der Richtlinien.

- ▶ 2.3. Information in anderen Sprachen

e) Kategorisierung der Ansagen

Das nachfolgende Flussdiagramm strukturiert die Abfolge der Botschaften. Ihre Farbe gliedert sie hinsichtlich der Flexibilität und Freiheit in der Inhaltsgestaltung.

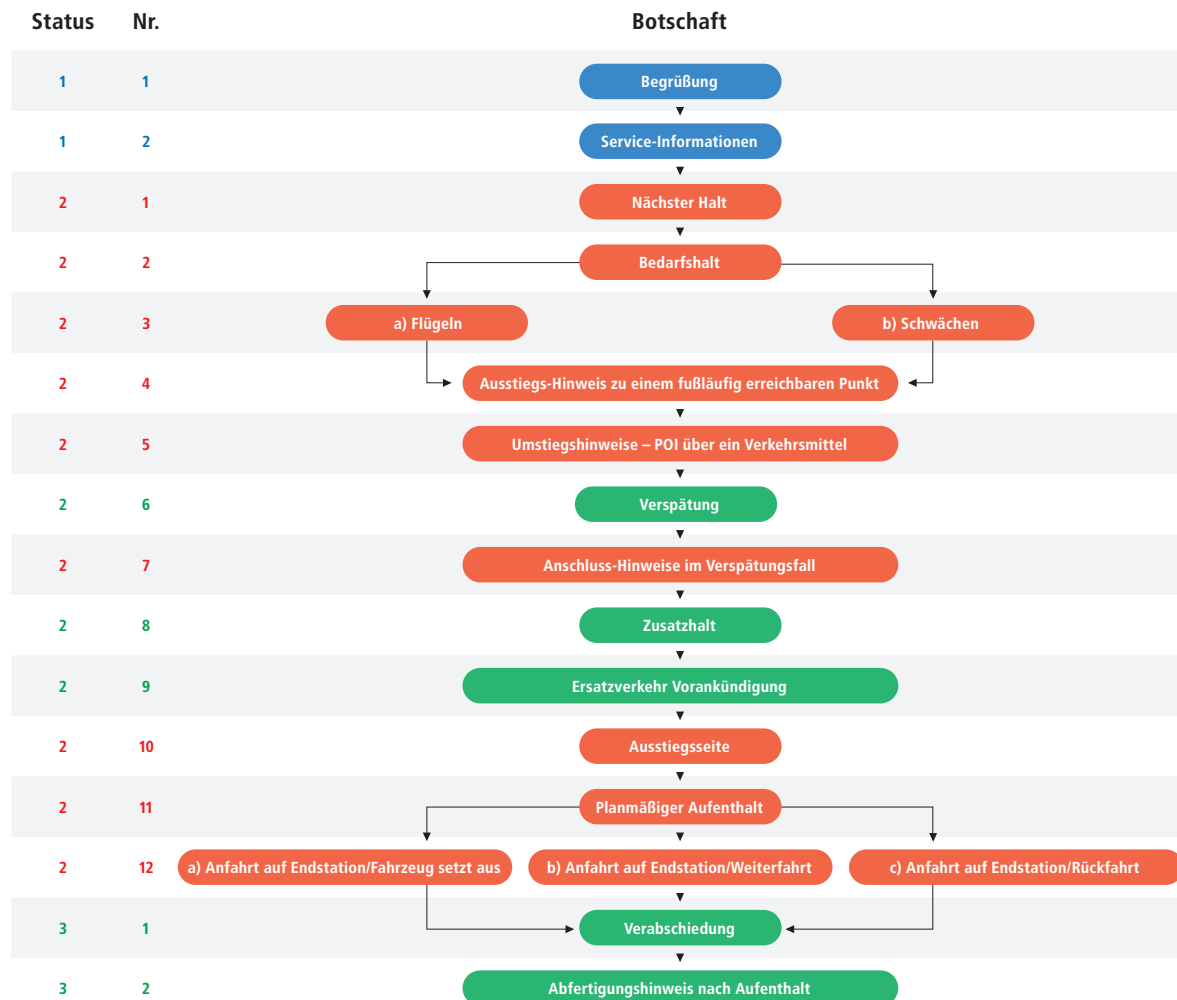
- Rot = Definierter Wortbaustein,
- Grün = Definierter Inhalt
- Blau = nach Ermessen.

Botschaften sind in sinnvollen Ansageblöcken zusammenzufassen und in folgender Reihenfolge anzuwenden. Die Statusziffer (Zeitpunkt, an der eine Botschaft erfolgen soll) und die Nummer der Botschaft ergeben dabei gemeinsam die ID der jeweiligen Botschaft. Ansagen aus Status 1 sind optional nachholbar, wenn Status 1 aufgrund eines zu geringen Haltestellenabstandes nicht greifen kann.

4.3.2. Botschaften

Das nachfolgende Flussdiagramm strukturiert die Abfolge der Botschaften. Ihre Farbe gliedert sie hinsichtlich der Flexibilität und Freiheit in der Inhaltsgestaltung.

- Rot** = Definierter Wortbaustein,
- Grün** = Definierter Inhalt
- Blau** = nach Ermessen.



1.1	Begrüßung
Inhalt	Informationen zu <ul style="list-style-type: none"> • Liniennummer • ggf. Verkehrsunternehmen • Fahrtziel und ggf. ausgewählte via-Stationen • ggf. Hinweise zu Service-Einrichtungen (z. B. Snackautomat) • ggf. Vorstellung Kundenbetreuer
Zeitpunkt	Status 1, nur bei Fahrtbeginn oder bei Abfahrten von Haltestellen der Kategorie A <ul style="list-style-type: none"> ▸ <i>Fahrgastinformationen an Haltestellen und Bahnhöfen</i>
Zweisprachigkeit	Nach eigenem Ermessen
1.2	Service-Informationen
Inhalt	Hinweise und Informationen hinsichtlich Notfall- und Sicherheitsanweisungen, Personalwechsel etc.
Zeitpunkt	Status 1
Zweisprachigkeit	Nach eigenem Ermessen
2.1	Nächster Halt
Wortlaut	[Haltestellenname].
Zeitpunkt	Status 2; in Ansageblöcken des Status 2 stets zuerst ansagen
Zweisprachigkeit	Nicht erforderlich
Hinweise	Es entfallen etwaige Zusätze zur Beachtung der Aushänge und der Lautsprecheransagen an der Haltestelle.

2.2 Bedarfshalt	
Wortlaut	Bedarfshalt. Wenn Sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte die Stopp-Taste (oder bauliches Äquivalent)
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Entfällt, wenn kein Bedarfshalt.

2.3 a) Flügel	
Wortlaut	Sehr geehrte Fahrgäste, der Zug wird an der nächsten Station geteilt. Dieser Zugteil fährt weiter als [Linienbezeichnung1] nach [Ist-Zielbahnhof1]. Zur Weiterfahrt mit der Linie [Linienbezeichnung2] nach [Ist-Zielbahnhof2] bitte in den anderen Zugteil umsteigen.
Zeitpunkt	Status 2, rechtzeitig, sodass ein Umstieg möglich wäre
Zweisprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Ansage muss wagenscharf erfolgen.

2.3 b) Schwächen	
Wortlaut	Sehr geehrte Fahrgäste, Dieser Zugteil endet hier. Zur Weiterfahrt nach [Ist-Zielbahnhof des Stammzugs], steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Ansage muss wagenscharf und nur im aussetzenden Teil erfolgen.

2.4 Ausstiegs-Hinweise – Ausstieg zu einem fußläufig erreichbaren Punkt (POI)	
Wortlaut	Fußweg zum/zur/zu [POI].
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Übergang nur dann angeben, wenn dieser auch besteht! Keine Angabe, falls Haltestellenname bereits nach POI benannt wurde, z. B.: „S+U Brandenburger Tor“
Beispiele	<i>Zu einem bedeutenden Veranstaltungsort/ Event, z. B.:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Olympiastadion • Messe Berlin • IGA <i>Zu einem bedeutenden lokalen Ort von Interesse, z. B.:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Designer Outlet Berlin

2.5 Umstiegshinweise – POI über ein Verkehrsmittel	
Wortlaut	Zur/Zum [POI] bitte hier umsteigen.
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Bitte beachten: Übergang nur dann angeben, wenn dieser auch besteht! Beispiel „Zum [Flughafen BER-Terminal 1-2] bitte hier umsteigen.“
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptbahnhof Berlin • Hauptbahnhof Potsdam • Flughafen BER-Terminal 1-2 • Flughafen BER-Terminal 5

2.6 Verspätung	
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • „Wir haben derzeit [X] Minuten Verspätung.“ • Grund • Bitte um Entschuldigung
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich

2.7 Anschluss-Hinweise im Verspätungsfall	
Wortlaut	Der Anschluss zu [Verkehrsmittel] [Liniennummer] nach [Ort], um Uhrzeit wartet bis [Uhrzeit]/wird nicht erreicht.
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Entfällt

2.8 Zusatzhalt	
Inhalt	Informationen zu <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlichem Halt • ggf. Folgen
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Entfällt

2.9 Ersatzverkehr Vorankündigung	
Inhalt	Informieren über Tatsache Ersatzverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Betroffener Abschnitt (von [Ort1] nach [Ort2]) • Begründung • Zeitraum Bitte um Entschuldigung
Alternativer Wortlaut	Bitte beachten Sie die Baustellen-Infos am Monitor
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Nur bei großen Abweichungsszenarien, maximal eine Woche im Voraus und nur in räumlicher Nähe des Ereignisortes.

2.10 Ausstiegsseite	
Wortlaut	Ausstieg [links/rechts].
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Nicht erforderlich
Hinweise	Entfällt bei Fahrzeugen mit nur einer Ausstiegsseite. Gibt es eine primäre Ausstiegsseite, ist die Ausstiegsseite nur im Abweichungsfall zu kommunizieren.

2.11	Planmäßiger Aufenthalt
Wortlaut	Sehr geehrte Fahrgäste, diese/r [Verkehrsmittel] fährt um [Uhrzeit] weiter nach [ORT].
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Nicht erforderlich
Hinweise	Sind bei planmäßigen Aufenthalten > 5 Minuten zu kommunizieren.

2.12 a)	Anfahrt auf Endstation / Fahrzeug setzt aus
Wortlaut	Diese Fahrt endet dort, Fahrgäste bitte alle aussteigen.
Zeitpunkt	Status 3
Zweisprachigkeit	Erforderlich

2.12 b)	Anfahrt auf Endstation / Einstiegsmöglichkeiten / Weiterfahrt als neue Linie
Wortlaut	Diese Fahrt endet dort. Diese/r [Verkehrsmittel] fährt um [Uhrzeit] weiter als Linie [Liniennummer] nach [ORT] (via [ORT1]).
Zeitpunkt	Status 3
Zweisprachigkeit	Erforderlich

2.12 c)	Anfahrt auf Endstation / Einstiegsmöglichkeiten / Rückfahrt
Wortlaut	Diese Fahrt endet dort.
Zeitpunkt	Status 2, letzter Block
Zweisprachigkeit	Erforderlich

3.1	Verabschiedung
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Informationen zum Erreichen der Endhaltestelle • Dank; (im Namen des Verkehrsunternehmens/Betreibers • Wünschen eines guten Tages/Abends/ Wochenendes/Feiertages ...
Zeitpunkt	Status 3
Zweisprachigkeit	Nicht erforderlich

3.2	Abfertigungshinweis nach Aufenthalt
Inhalt	Hinweis, dass die Fahrt fortgesetzt wird und dass Fahrgäste einsteigen sollen
Wortlaut	[Fahrzeug] fährt jetzt nach [Fahrziel]. Bitte einsteigen.
Zeitpunkt	Status 3, vor dem Türeenschließen bzw. dem Verriegeln der Türen
Zweisprachigkeit	ggf. erforderlich
Hinweise	nur ab 3-minütigem Aufenthalt (zum Fahrgastwechsel) nötig, früherer Hinweis aber möglich

Zusatzinformationen	Haltausfall
Inhalt	<p>Informationen zu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausgefallenem Halt • Grund • Folge und Lösung <p>Begründung Bitte um Entschuldigung</p>
Wortlaut	Sehr geehrte Fahrgäste, bitte beachten Sie: Dieser Zug hält heute NICHT in [Liste der Ausfallhalte, 1...n Stationen].
Zeitpunkt	Status 2 des vorherigen Halts, Nr. 1
Zweisprachigkeit	Erforderlich, nur kurze Info
Hinweise	Wenn möglich, sind Alternativen für entfallenden Halt anzugeben.

Zusatzinformationen	Übergang zum BER | Fahrzeug hält nur T1-2
Inhalt	Dieser Zug hält nur am BER Terminal 1-2. Fahrgäste zum BER Terminal 5 nutzen bitte die S-Bahn von den Gleisen 5 + 6. " This train only stops at BER Terminal 1-2. Passengers to BER Terminal 5 please change to S-Bahn services from platforms 5 + 6.
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich, siehe Wortlaut Inhalt

Zusatzinformationen	Ersatzverkehr aktuell
Inhalt	<p>Informieren über Tatsache Ersatzverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betroffener Abschnitt (von [Ort1] nach [Ort2]) • Details (Verkehrsmittel, Abfahrtszeit, Abfahrtsort [Gleis, Vorplatz...]) • Begründung • ggf. kurze Wegbeschreibung • ggf. Konsequenzen für den Reiseverlauf
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich, nur kurze Info

Zusatzinformationen	Unplanmäßiger Halt
Inhalt	<p>Informationen zu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dauer • Grund <p>Bedarfsweise Bitte um Entschuldigung</p>
Zeitpunkt	Sobald das Fahrzeug steht (< 30s)
Zweisprachigkeit	Erforderlich (→ Kriterien), kurze Info

Stärken	Dieser Betriebszustand wird dem Reisenden nicht aktiv kommuniziert.
----------------	--

Beispiele für praxisnahe Ansagen

Eckklammern = Beispielhaft eingefügte Inhalte

Begrüßung:

Liebe Fahrgäste, Ihr Zugbegleiter begrüßt Sie im Namen der [ODEG] im [Regionalexpress RE2] nach [Wittenberge über Lübbenau, Lübben, Berlin.]

Service-Informationen:

Wir führen einen [Snackautomaten im dritten Wagen] mit uns. In [Lübbenau] findet ein [Personalwechsel] statt.

Ersatzverkehr aktuell:

[Gong] Aufgrund von [Bauarbeiten] zwischen [Lübben und Königs Wusterhausen] endet dieser Zug in [Lübben]. Es besteht [Ersatzverkehr nach Königs Wusterhausen mit Bussen]. [Diese fahren vom Vorplatz des Bahnhofes ab.]

Verspätung:

Wir haben derzeit [5 Minuten Verspätung] aufgrund von [Personen im Gleis].

Nächster Halt

(als Bedarfshalt, mit Ansage Ausstiegsseite):
[Kolkwitz]. Bedarfshalt. Wenn Sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte die [Stopp-Taste]. Ausstieg [links].

Beispiel:

Ankunft um 8:16 in Wünsdorf-Waldstadt

Nächster Halt:

[Gong] Wünsdorf-Waldstadt

Endhaltestelle, Fahrzeug setzt aus:

Dieser Zug endet dort, Fahrgäste bitte alle aussteigen.

Ausstiegsseite:

Ausstieg [links].

Verabschiedung:

Im Namen [der Deutschen Bahn] bedanken wir uns für Ihre Mitfahrt und wünschen Ihnen noch einen schönen Tag.

4.4. VBB-Vertriebsstellen

Das einheitliche und klare Design der Vertriebsstellen

- setzt ein eindeutiges Signal für die Gültigkeit eines einheitlichen Tarifs im Verbundgebiet.
- dient den Kunden zur schnellen Orientierung und Information über den Verkauf von VBB-Tickets, Informationsmaterialien und anderen Verkaufsprodukten.
- ist ein wichtiger Beitrag zur Markierung des VBB-Tarifgebietes.

Das einheitliche Vertriebsstellen-Design

- ist auf alle Arten von Vertriebsstellen anzuwenden:
Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, Reisebüros und anderer VBB-Partner.
- besitzt die Möglichkeit, sich modular auf unterschiedliche Gegebenheiten einzustellen.

Das modulare System bezieht alle infragekommenen Möglichkeiten der Raumgestaltung ein, so dass auch bereits bestehende Verkaufsräume entsprechend nachzurüsten sind.

Bestandteile der Vertriebsstellen-Ausstattung sind:

- Pflicht:
- 1 Scheiben- oder Türaufkleber (auch bei geschlossener Vertriebsstelle sichtbar)
 - 2 Automatenaufkleber
 - 3 Aufkleber auf Entwertern (falls Entwerter vorhanden)
- Optional:
- 4 Aufkleber auf Prospektständern
 - 5 Kundenstopper/Aufsteller oder Fahrradständer mit Plakat etc.
 - 6 Floorgraphics





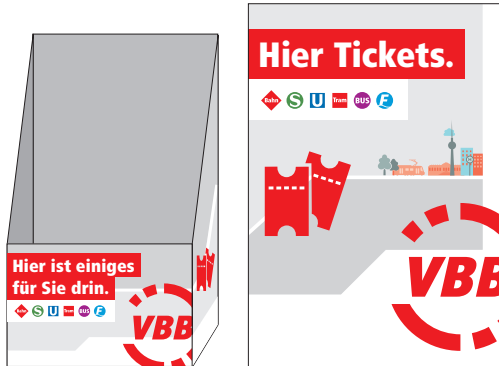
1 Aufkleber für Scheiben, Tür etc.



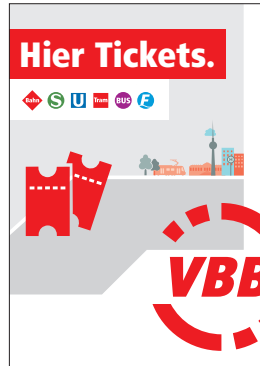
(ABO-Service optional)



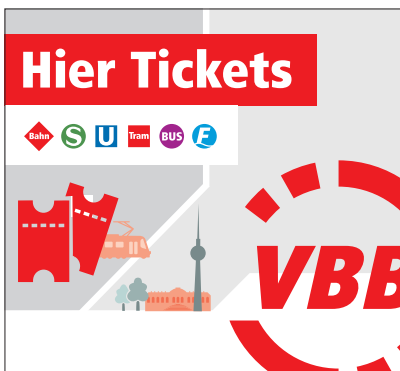
2 Aufkleber für Automaten



4 Aufkleber Prospektständer



5 A1-Plakat Aufsteller



6 Floor Graphic 1100 x 1000 mm
(Text variabel)



6 Floor Graphics „Tickets“
(Text variabel)

4.4.1. Kennzeichnung von Fahrausweisautomaten und Entwertern

Grundsätze

Fahrausweisautomaten sind gut sichtbar als solche zu kennzeichnen. Dabei sind die tarifliche Zugehörigkeit zum VBB-Tarif sowie das zugehörige Verkehrsunternehmen aufzuführen.

Das Design setzt sich aus mehreren definierten Elementen zusammen, die nachfolgender Übersicht entnommen werden können.

Bezüglich der Farben gilt:

- der verwendete grüne Farbton steht für eine oder mehrere beliebige Farben aus dem CD des jeweiligen Verkehrsunternehmens
- der rote Farbton entspricht dem Rot des VBB-CD.
 - ▶ 1.5. Corporate-Design-Manual

Die nachfolgenden Grundsätze gelten für alle drei Gestaltungsvarianten, sofern nichts anderes definiert wird.

Die Möglichkeiten zum Bezahlen der Fahrausweise wird in der Kopfzeile durch entsprechende Piktogramme dargestellt. Automaten, die alle Bezahlarten anbieten erhalten keine Piktogramme. Bei Automaten, bei denen nur bestimmte Bezahlmöglichkeiten zur Verfügung stehen, werden diese dargestellt.

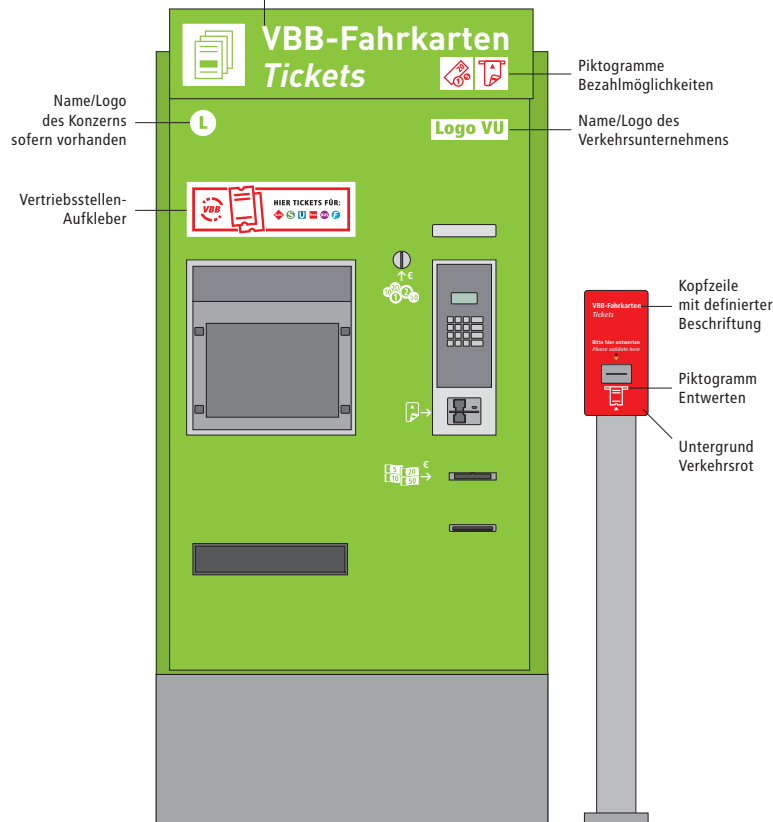
	VBB-Fahrausweis Tickets	Bargeld, Kartenzahlung und kontaktloses Bezahlen
	VBB-Fahrausweis Tickets	Kartenzahlung und kontaktloses Bezahlen
	VBB-Fahrausweis Tickets	Bargeld und Kartenzahlung

Kopfzeile mit definierter Beschriftung

Abhängig davon, welches Fahrkartensortiment am jeweiligen Automaten verkauft wird, lautet die Kopfzeile:

- VBB-Fahrausweis - Tickets, wenn im Wesentlichen der VBB-Tarif verkauft wird
- Fahrausweis - Tickets, wenn über den VBB-Tarif hinaus noch wesentliche andere Tarife verkauft werden.

In den nachfolgenden Darstellungen ist beispielhaft stets VBB-Fahrausweis - Tickets dargestellt.



Variante 1: Basisausstattung

Die Minimalausstattung erfolgt unter Zuhilfenahme der Scheibenaufkleber aus dem Vertriebsstellen-design; angeordnet in unmittelbarer Nähe zu den Bedienfeldern.

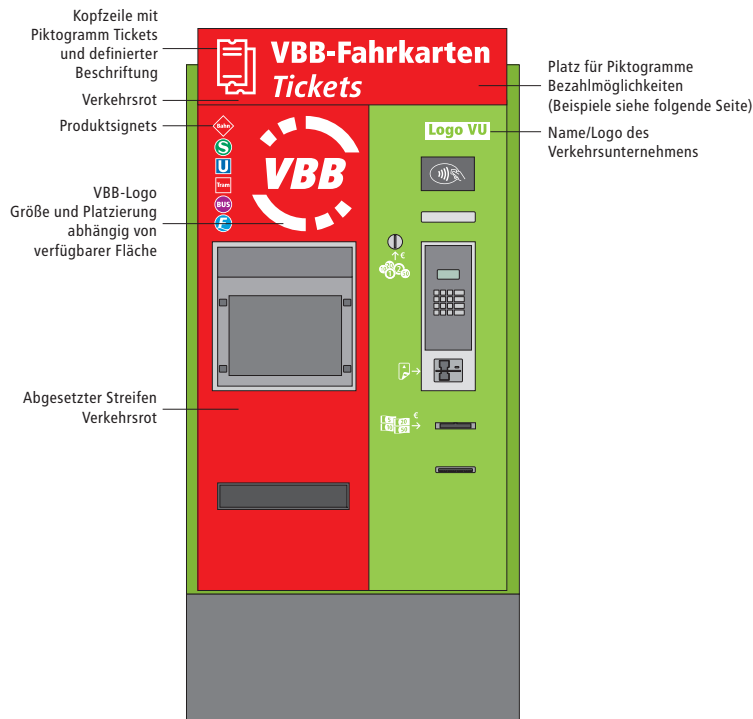
- ▶ Anlage 4.4. Druckvorlagen für Vertriebsstellen-Ausstattung



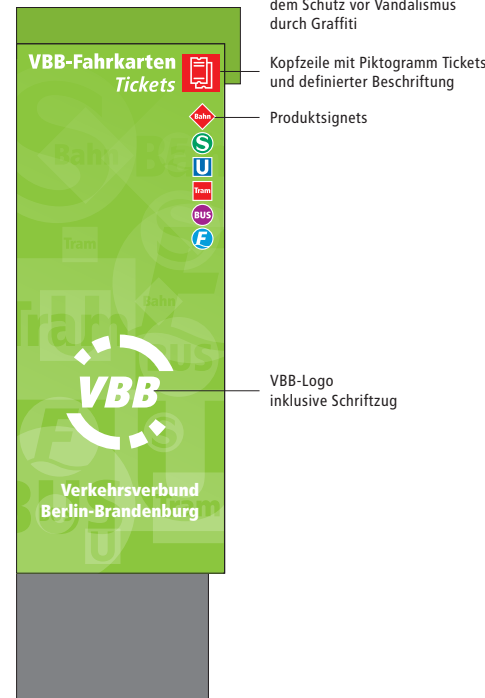
Variante 2: Integriertes Design (Verkehrsunternehmen + VBB)

Wenn das Design des Verkehrsunternehmens und das Design des VBB ineinander integriert werden, erfolgt dies nach folgenden Prinzipien:

- Es steht folgender, modularisierter Gestaltungskatalog zur Verfügung.
- Die Gestaltung passt sich in das CD des VBB als tarifliche Kennzeichnung ein - unter Verwendung der Hausfarbe des Verkehrsunternehmens.
- Weitere Farben und andere Gestaltungselemente sind nur sparsam einzusetzen.
- Die nachfolgenden Gestaltungselemente sind entsprechend anzubringen. Die konkrete Umsetzung hängt von den baulichen Gegebenheiten des jeweiligen Automaten ab.



Oberseite (optional):
Ist eine Draufsicht auf den Automaten möglich, sollte das Ticket-Piktogramm auf der Oberseite platziert werden.



Seitenflächen/Rückseite (optional):
Beschriftung empfohlen, wenn diese sichtbar sind. Neben der Information dient die Gestaltung auch dem Schutz vor Vandalismus durch Graffiti

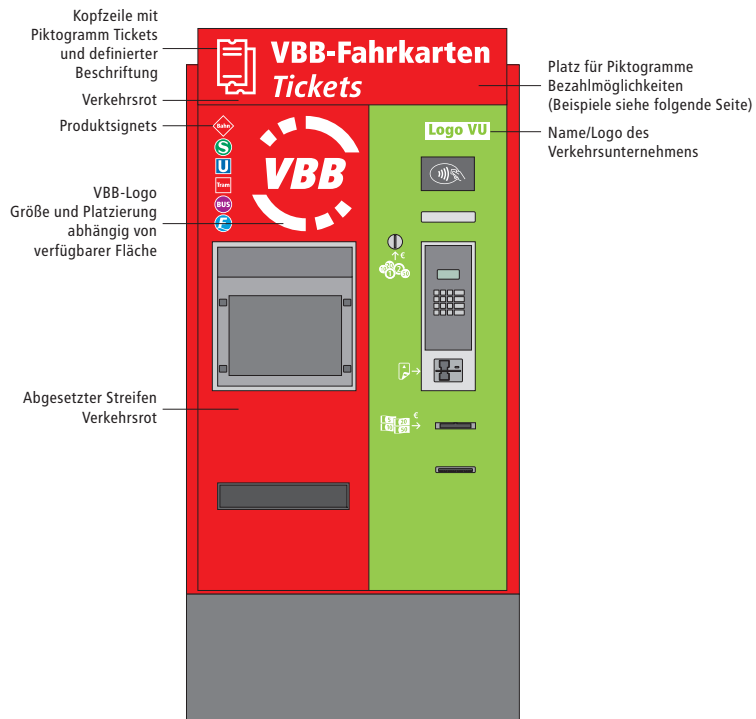


Variante 2: Integriertes Design
(Verkehrsunternehmen + VBB), Beispiele



Variante 3: VBB-Design

Das VBB-Design setzt sich aus den nachfolgend skizzierten Elementen zusammen. Alle Gestaltungselemente sind entsprechend anzubringen. Die konkrete Umsetzung hängt von den baulichen Gegebenheiten des jeweiligen Automaten ab.



Oberseite (optional):
Ist eine Draufsicht auf den Automaten möglich, sollte das Ticket-Piktogramm auf der Oberseite platziert werden.

Seitenflächen/Rückseite (optional):
Beschriftung empfohlen, wenn diese sichtbar sind. Neben der Information dient die Gestaltung auch dem Schutz vor Vandalismus durch Graffiti



Variante 3: VBB-Design Beispiele



4.5. Regelfahrplan-abweichung

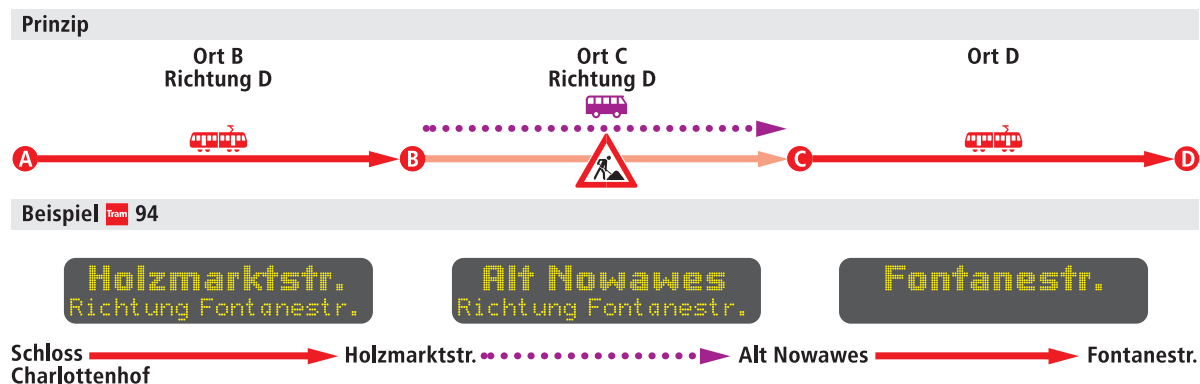
Abweichungen vom Regelfahrplan stellen eine Unterbrechung der täglichen Routine dar und bedürfen daher der besonderen Aufmerksamkeit der Fahrgäste. Deswegen ist die Information des Fahrgastes mit verständlichen, einheitlichen und auffälligen Hinweisen gerade bei Veränderungen von besonderer Bedeutung. Die Fahrgäste sollen sich gut und umfassend informiert fühlen und leicht zu ihrem gewünschten Reiseziel gelangen. Regelfahrplanabweichungen umfassen dabei beispielsweise Veränderungen der Fahrzeiten oder der Abfahrtsleise. Ein Sonderfall ist der Ersatzverkehr, welcher über die allgemeinen Regelungen hinaus im Kapitel Ersatzverkehr definiert wird.

4.5.1. Regelfahrplanabweichungskommunikation

Alle vorübergehenden Regelfahrplanabweichungen sind nach den folgenden Richtlinien zu gestalten. Es ist bei der Kommunikation auf eine Konsistenz der Informationen und Informationsdarstellung innerhalb der verschiedenen Medien – online und offline – zu achten. Die Informationen müssen korrekt, eindeutig sowie kurz und verständlich sein.

Linienbezeichnung

Primär wird die Liniennummer kommuniziert. Die Fahrtnummer kann zusätzlich angegeben werden.



Fahrtzielanzeige

Die Vorgaben des Fahrtzielkonzeptes bleiben im Wesentlichen bestehen. Darüber hinaus wird das vom Fahrzeug tatsächlich angefahrne Fahrtziel – im Gegensatz zum eigentlichen, nicht bedienten, regulären Fahrtziel – angegeben. Zusätzlich wird nach Möglichkeit das reguläre Fahrtziel mit „Richtung [ORT]“ angegeben. Die Regelungen zu den Sonderformen (z.B. Sichellinien) bleiben gültig.

Zweisprachigkeit

Die Fahrgastinformationen in Deutsch und anderen Sprachen erfolgen entsprechend der Richtlinien.

- ▶ 2.3. Information in anderen Sprachen

4.5.1.1.

Anforderungen an das Rahmenlayout

Alle Medien, welche Kommunikation zur Regelfahrplanabweichungen beinhalten, sind mit dem Rahmenlayout zu versehen.

Flutterband

Um die Aufmerksamkeit der Fahrgäste zu erregen, wird in allen Print-Medien – sowie auch nach Möglichkeit in den elektronischen Informationskanälen – mit einem schwarz-gelben Flutterband am linken Bildrand gearbeitet (bei Sonderformaten ist auch ein Anbringen am oberen und ggf. am unteren Bildrand möglich). Bearbeitbare Vorlagen und das Flutterband stehen in der VBB-Datenbox Facharbeitskreis unter dem FGI Modul Handbuch und Design zur Verfügung.

Das Flutterband ist wie folgt definiert:

- bei senkrechter Laufrichtung: von links oben nach rechts unten
- bei waagerechter Laufrichtung: das Flutterband um 90 Grad drehen
- Farbton: 100 % Schwarz und 100 % Gelb (leicht abweichende Gelbtöne sind möglich)



Kopfzeile

Für eine einheitliche, medienübergreifende Kommunikation wird auf geeigneten Online- und Printmedien (z.B. Fahrplanaushänge, Aufsteller, Broschüren) eine fest definierte Kopfzeile verwendet.

- ▶ 4.5.1.4 Gestaltung der Kopfzeile

Schriftart

Es sind für das Rahmenlayout die vorgegebenen Schriftarten des VBB (▶ *Schriften*) zu verwenden.

Kennzeichnung des Unternehmens

Das Unternehmen stellt sich selbst mithilfe seines Unternehmenslogos dar. Dies kann am oberen rechten und/oder am unteren rechten Bildrand erfolgen.

Verbundkennzeichnung

Die Verbundzugehörigkeit ist mit dem VBB-Logo zu kennzeichnen (bei verbundüberschreitenden Verkehren zusätzlich bzw. außerhalb des VBB-Gebiets der/die andere/n Aufgabenträger/Verbünde/Dachmarken). Die Logos sind am unteren linken Bildrand, rechts neben dem Flutterband, zu platzieren.

Kontaktmöglichkeiten, Angaben zur Gewähr und dem Stand des Druckes

Diese Informationen sind um unteren Bereich des Mediums anzugeben.

Interne Informationen

Optional können interne Informationen angegeben werden (bspw. wie die Medien angebracht werden müssen). Die Angabe erfolgt um 270 Grad gedreht in Mikroschrift (maximale Schriftgröße 8 pt).

Störer

Nachträgliche Aktualisierungen sind bei einem bereits kommunizierten Medium zu verdeutlichen. Der Text ist variabel und kann je nach Anwendungsfall vom Unternehmen selbst bestimmt werden.

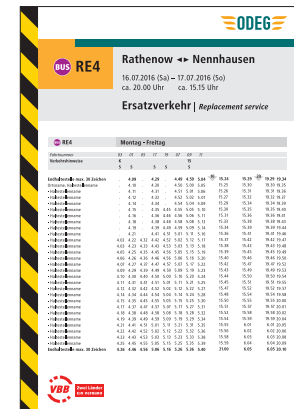
Hierbei gelten folgende Gestaltungsrichtlinien:

- Verwendung des Warn-Symbols „Warnzeichen“ (Anlehnung ISO 7010 W0019)
- Füllfarbe 100 % Gelb (Flutterband-Farbtone)



Neue Infos

Aktualisiert ab 14.05.2017



4.5.1.2. Grafische Darstellungen

Damit der Kunde die Informationen schnellstmöglich erfassen kann, sollte so viel wie möglich mit grafischen Darstellungen gearbeitet werden. Die Bezeichnungen der betroffenen Bahnhöfe und Haltestellen müssen dabei mit den Bezeichnungen im Fahrplan übereinstimmen.

Dabei können verschiedene grafische Darstellungen verwendet werden.

Liniennetz

Die schematische Visualisierung von Verkehrsangeboten wird im Kapitel Kartografie/Schematische Darstellung erläutert.

- ▶ 3.3.1. Schematische Darstellungen

Topografische Karte

Die Visualisierung von Verkehrsangeboten in topografischen Karten wird im Kapitel Kartografie/Topografische Darstellung erläutert.

- ▶ 3.3.2. Topografische Darstellung

Erklär-Grafik

Eine „Erklär-Grafik“ erläutert das geänderte Verkehrsangebot auf Grundlage eines Ausschnittes aus dem Liniennetz oder einer topografischen Karte. In der „Erklär-Grafik“ wird im Gegensatz zu den Liniennetzen und topografischen Karten der ausfallende Verkehr deutlich gekennzeichnet. Des Weiteren können weitere erklärende Piktogramme entsprechend der vorgegebenen Schriften den Ersatzverkehr verdeutlichen. „Erklär-Grafiken“ können überall dort angewendet werden, wo Fahrgäste umfassend informiert werden müssen. Die „Erklär-Grafik“ wird am Rand textlich als Auszug aus einem Liniennetz bzw. einer topografischen Karte gekennzeichnet.

Bezeichnung der Bahnhofs- und Haltestellennamen:

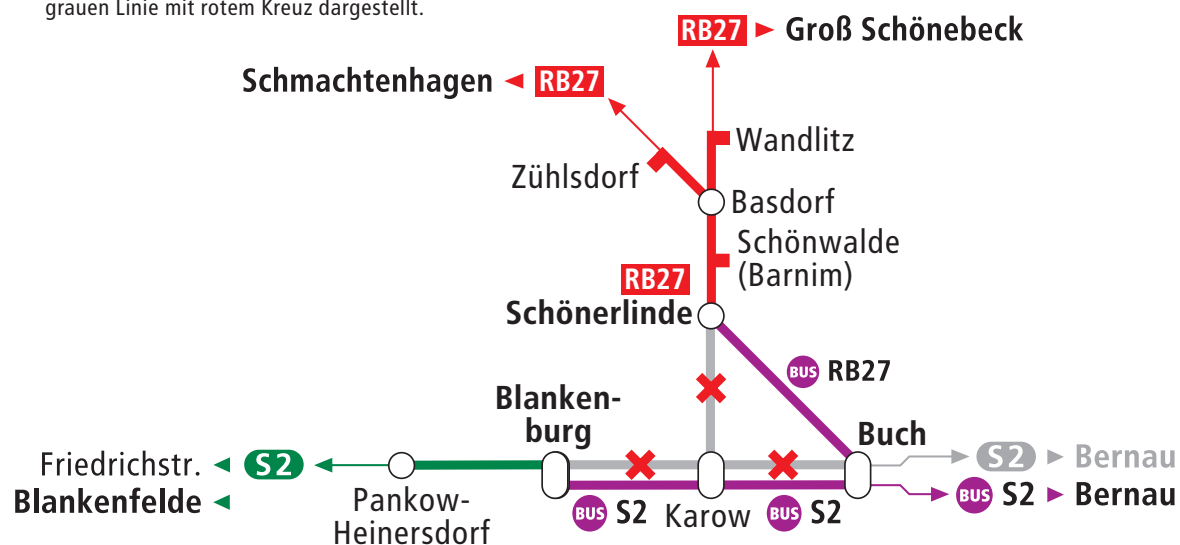
- Namen der Bahnhöfe bzw. der Haltestellen sind identisch mit denen im Fahrplan und müssen der tatsächlich angefahrenen Haltestelle entsprechen (z. B. Ersatzhaltestellen).
- Die regulären Fahrten werden mit Liniensignets gekennzeichnet.
 - ▶ 1.3. Liniensignets
- Abweichende Fahrten/Ersatzverkehr werden mit Produktsignet und Liniennummer bezeichnet.
 - ▶ 1.2. Produktsignets

Farben:

- Fahrten mit definierten Linienfarben werden in Produktfarbe oder in Linienfarbe dargestellt.
- Fahrten ohne definierten Linienfarben werden in Produktfarbe dargestellt.
- Der Ausfall einer Strecke/Linie wird mit einer grauen Linie mit rotem Kreuz dargestellt.

Grafische Darstellung der Bahnhöfe und Haltestellen:

- Bahnhöfe/Haltestellen ohne Umstiegsmöglichkeiten werden in gewählter Linienfarbe dargestellt (Linien- oder Produktfarbe und bei Ausfall in grau).
- Bahnhöfe/Haltestellen mit Umstiegsmöglichkeiten werden als weiße Linse mit schwarzem Rand dargestellt.



Beispiel für eine Erklär-Grafik

4.5.1.3. Gestaltung von Fahrplantabellen

Abweichungen vom Regelfahrplan sind für jeden betroffenen Abschnitt individuell. Damit der Fahrgast diese Abweichungen versteht, müssen diese verständlich aufgearbeitet vorbereitet. Hierfür sind verschiedene Darstellungsformen möglich, wobei stets eine möglichst kompakte Darstellung bevorzugt werden sollte.

Fahrpläne können dabei spaltenweise oder kompakt erfolgen.

Folgende Gestaltungsgrundlagen gelten für alle Darstellungsformen:

- Schriftarten: Bis zur Bereitstellung einer neuen Schrift durch den VBB sind die Schriftarten Transit, Arial, DB Sans Con und DB Sans Comp zulässig.
- Augenleitlinien: Die Darstellungen mit Augenleitlinien – jeder zweiten Zeile mit grauem Fond (10% schwarz) – werden empfohlen.
- Trennlinien: Sind bei Bedarf sowohl horizontal als auch vertikal zugelassen.
- Pfeile: Die Verwendung von Pfeilen als Darstellung eines Umstiegs ist zulässig.

- Informationsdarstellung: Gilt eine Information für die gesamte Tabelle, dann kann sie außerhalb der Tabelle stehen. Gilt eine Information für mehrere Zellen, so können diese zusammengezogen werden.
- Produktangabe: Die Kennzeichnung des Produktes erfolgt spaltenweise. Hierfür wird das Produktsignet in Produktfarbe dargestellt. Alternativ können auch die Begriffe „Bahn“, „Bus“ ... oder Verkehrsmittel-Symbole verwendet werden. Lediglich bei komplexen Reiseketten oder Umfahrungen mit verschiedenen Verkehrsmitteln ist die zusätzliche Angabe des Produktes vor den Fahrzeiten möglich.

Liniennummer		RE1	RB11	RE11	RB11
Fahrtnummer		94162		18202	
Verkehrshinweise		Mo-Fr		Mo-Fr	
kommt aus		Cottbus		Cottbus	
Guben	an	4.49	.	5.43	.
Guben	ab	4.50	.	5.44	.
Coschen	an	4.56	.	5.50	.
Coschen	Bahnhofsvorplatz ab	4.56	5.01	5.50	5.55
Wellmitz	Bahnhofsvorplatz an	5.01	5.09	5.54	6.09
Wellmitz	Bahnhofsvorplatz ab	Ausfall	5.09	5:43	6.09
Neuzelle	Bahnhofsvorplatz	|	5.21	5:43	6.21
Eisenhüttenstadt	Bahnhofsvorplatz	|	5.36	5:43	6.36
Ziltendorf	Ziltendorf, Kreuzung	|	5.49	5:43	6.49
Wiesenu	Wiesenu, Dorfstr.	|	5.54	5:43	6.54
Finkenheerd	Bahnhofsvorplatz	|	6.00	5:43	7.00
Kraftwerk Finkenheerd	Bahnhofsvorplatz	|	6.05	5:43	7.05
Frankfurt (Oder)	Bahnhofsvorplatz an	Ausfall	6.22	5:43	7.22
Anschluss an RE1 Ri Berlin			6.34		7.34

Spaltenweise Darstellung

- Einfärbungen: Farbige Unterlegung der Verkehrsmittel (insb. des Ersatzverkehrs) in abgeschwächter Produkt- oder Linienfarbe (10 %) wird empfohlen.
- Kennzeichnung Ausfall: Es wird empfohlen, die „veralteten“ Fahrtzeiten wegzulassen. Falls es für das Fahrgastverständnis unumgänglich ist, können der Ausfall bzw. die Umleitung in zwei Varianten gekennzeichnet werden:
 - a) „Ausfall“ oder „Umleitung“ in der ersten und letzten betroffenen Zelle oder
 - b) ausgekreuzte Regelfahrplanzeiten.

Fahrtnummer		68802	68804
Verkehrshinweise		11.-13.07.	11.-13.07.
Anschluss ab Beelitz-Stadt			
RE33 aus Ri Jüterbog	an		5.17
		Bus	Bus
Beelitz Stadt	ab	4.30	5.34
Michendorf, Saarmunder Str.		4.53	5.57
Michendorf	an	4.55	5.59
		↓	↓
Anschluss RE33 aus Ri Wannsee		Bahn	Bahn
Michendorf	ab	5.11	6.11
Wilhelmshorst		5.15	6.15
Potsdam-Rehbrücke		5.18	6.18
Potsdam Medienstadt Babelsberg		5.23	6.23
Berlin-Wannsee	an	5.27	6.27

Fahrplantabellen kann man in folgende drei Bereiche untergliedern:

RB35		Montag - Freitag											
Fahrtnummer		03	01	05	17	19	07	09	11				
Verkehrshinweise		K								15			
		S	S		S	S				S			
Endhaltestelle max. 30 Zeichen		4.09	4.29	.	4.49	4.59	5.04	60	15.04	15.29	60	19.29	19.34
Ortsname, Haltestellenname		4.10	4.30	.	4.50	5.00	5.05		15.05	15.30		19.30	19.35
- Haltestellenname		4.11	4.31	.	4.51	5.01	5.06		15.06	15.31		19.31	19.36
- Haltestellenname		4.12	4.32	.	4.52	5.02	5.07		15.07	15.32		19.32	19.37
- Haltestellenname		4.14	4.34	.	4.54	5.04	5.09		15.09	15.34		19.34	19.39
- Haltestellenname		4.15	4.35	4.45	4.55	5.05	5.10		15.10	15.35		19.35	19.40
- Haltestellenname		4.16	4.36	4.46	4.56	5.06	5.11		15.11	15.36		19.36	19.41
- Haltestellenname		4.18	4.38	4.48	4.58	5.08	5.13		15.13	15.38		19.38	19.43
- Haltestellenname		4.19	4.39	4.49	4.59	5.09	5.14		15.14	15.39		19.39	19.44
Endhaltestelle max. 30 Zeichen		4.21	4.41	4.51	5.01	5.11	5.16		15.16	15.41		19.41	19.46

■ Tabellenkopf, ■ linke Spalte, ■ Fahrzeiten

Tabellenkopf

Der Tabellenkopf beinhaltet Zeilen in folgender Reihenfolge: Liniennummer, bei Bedarf Produkt, Signet, ggf. Fahrtnummer, Verkehrshinweise.

- Liniennummer: Die Zeile ist fett darzustellen. Eine farbige Unterlegung in Linienfarbe ist möglich.
- Produktsignets: Bei Bedarf können Produktsignets eingefügt werden
- Fahrtnummer: Diese Komponente kann zusätzlich in kursiv angegeben werden. Der VBB empfiehlt jedoch, auf die Angabe zu verzichten.
- Verkehrshinweise: Diese sind kurz und knapp in fett darzustellen. Dabei wird die Datumsdarstellung ohne einer führenden Null sowie einer zusätzlichen Angabe des Wochentages nach dem Datum – TT.MM (Mo) – empfohlen.

Linke Spalte(n)

Hier werden die tatsächlich angefahrenen Haltestellen/Bahnhöfe angegeben. Ist jedes Verkehrsmittel auf einer eigenen Zeile (kompakte Darstellung), so sind direkt die tatsächlich angefahrenen Positionen anzugeben (der Zusatz Bahnhof kann beim SPNV entfallen). Sind auf einer Zeile mehrere Verkehrsmittel mit verschiedenen Haltepositionen, so ist eine zusätzliche Spalte mit den abweichenden Haltepositionen einzuführen.

- Anschlüsse: Anschlüsse werden wie folgt dargestellt: Anschluss an [Produktsymbol] [Liniennummer] Ri. [Fahrtziel] bzw. Ankunft [Produktsymbol] [Liniennummer] aus Ri. [Fahrtziel]. Bis zur Einführung der neuen Schrift ist eine Angabe ohne Produktsymbol möglich.
- Auszug: Handelt es sich um einen Fahrplanauszug, so ist dieser mit „Kommt aus“ und „Weiter nach“ zu kennzeichnen.
- Bedarfshalte: Sind mit einem „x“ hinter dem entsprechenden Bahnhofs- bzw. Haltestellenamen am rechten Rand der linken Spalte zu kennzeichnen.

Anschluss an RB31 Ri Dresden 19.44

Ankunft RB31 aus Ri Dresden 18.09

Kommt aus			Warne- münde	
Rostock Hbf	ab	16.34	.	17.59 18.34
Berlin Potsdamer Platz		.	18.36	19.36 .
Berlin Südkreuz	an	.	19.25	20.25 .
Weiter nach			Wünsdorf- Waldstadt	Wünsdorf- Waldstadt

Fahrzeiten

- Zeitangabe: Ohne führende Null. Es ist eine Trennung mit Punkt und Doppelpunkt möglich.
- Takt: Eine getaktete Darstellung (► *Fahrplanpublikationen*) ist möglich. Dieser muss jedoch in der Fußzeile erklärt werden.

4.5.1.4. Gestaltung der Kopfzeile

Die Struktur dieser Kopfzeile folgt einem fest definierten Muster. Die Form kann unternehmensindividuell, nach Absprache mit dem VBB, gewählt werden. Dabei ist eine Integration der bereits etablierten unternehmensindividuellen Eyecatcher/Symbolen/Maskottchen an einem festen Platz möglich. Sind mehrere Unternehmen beteiligt, wird eine neutrale farbliche Darstellung der Kopfzeile in grau empfohlen (auf Lesbarkeit ist achten).

Aufbau

Jegliche Regelfahrplanabweichungen sind dem Kunden mit folgendem Rahmenlayout zu kommunizieren. Die Maße der Kopfzeile ist definiert durch eine Minimal- und Maximalbreite – dazwischen variabel. Maße Plakate und Fahrplantabellen (▶ 4.5.1.5. Plakate/Aushänge), Broschüren (▶ 4.5.1.6. Broschüren)

Linke Seite:

Liniensignet: Die betroffene Linie(n) sind gemäß VBB Basiselemente (▶ 1.3. Liniensignets) darzustellen. Sollten sehr viele Linien gleichzeitig betroffen sein, können Sie auch durch die des Produktsignets zusammengefasst werden

Rechte Seite:

Streckenabschnitt: Der betroffene Streckenabschnitt wird linksbündig und fett dargestellt und mit Transitpfeilen verbunden „◀▶“.

Zeitraum

Das **Datum** ist im Format TT.MM.JJJJ mit führenden Nullen darzustellen.

Bei der zusätzlichen Angabe der Wochentage können diese entweder ausgeschrieben werden oder die ersten beiden Buchstaben der Wochentage in Klammern. Dabei sind die Abkürzungen Montag (Mo); Dienstag (Di); Mittwoch (Mi); Donnerstag (Do), Freitag (Fr); Samstag (Sa); Sonntag (So) zu verwenden.

Beispiel: 08.03.2017 (Mi)

Uhrzeiten werden bei Texten im Format hh:mm Uhr dargestellt. Es werden keine führenden Nullen verwendet.

Beispiel: 5:30 Uhr

Ausnahme: Bei der Angabe von vollen Stunden können die Minuten weggelassen werden.

Beispiel: 14 Uhr; 9 Uhr

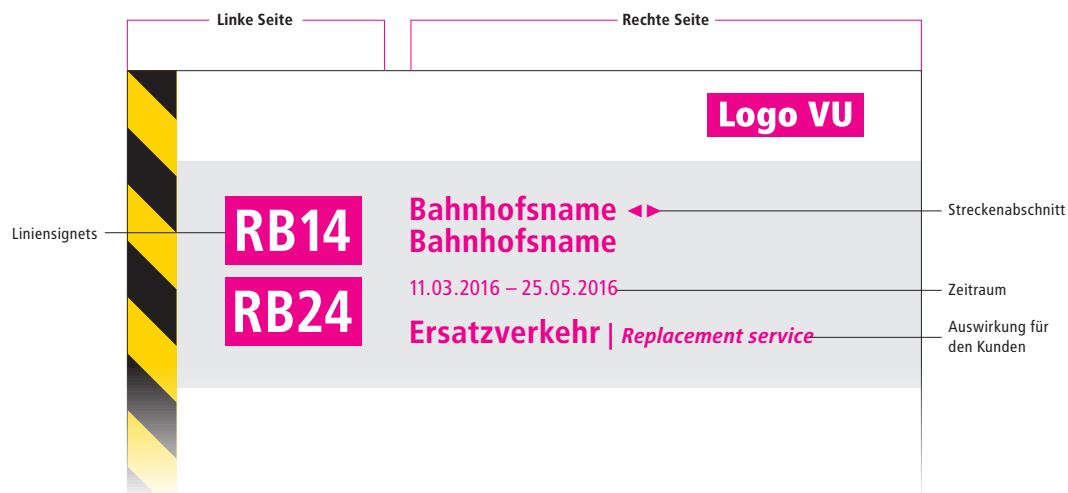
Sind Nächte betroffen, so kann zusätzlich das Wort „Nächte“ oder ein geeignetes Piktogramm (z.B. Mond, Sterne...) verwendet werden.

Auswirkungen für den Kunden

Hier werden die Folgen für den Kunden angegeben. Diese können beispielweise Umleitungen, Ersatzverkehre (mit Bussen, Zügen ...) oder Fahrzeitveränderungen sein. Sollten über den benannten Streckenabschnitt/Zeitraum mehrere Maßnahmen stattfinden, so ist auch eine Zusammenfassung möglich Beispiel: „Baumaßnahmen mit Ersatzverkehr“. Die Angabe erfolgt linksbündig und fett.

Eine zusätzliche Angabe in Englisch oder Polnisch wird empfohlen.

- ▶ 2.3. Information in anderen Sprachen



Plakate/Aushänge DIN A4 Querformat

Vermaung



Satzanweisung
DIN A4 Hoch- und Querformat

Angaben zur Strecke:

Transit-Bold
VH: 24 pt
ZAB: 24 pt

Angaben zu Terminen:

Transit-Normal
VH: 16 pt

Maßnahmen:

Transit-Bold
VH: 24 pt

Maßnahmen englisch

Transit-Bold-Italic
VH: 16 pt

Text

VH: nicht unter 12pt
ZAB: 5 mm

Plakate/Aushänge DIN A5 Hoch- und Querformat

Vermaßung



Satzanweisung

Angaben zur Strecke:

Transit-Bold

VH: 18 pt

ZAB: 18 pt

Angaben zu Terminen:

Transit-Normal

VH: 12 pt

Maßnahmen:

Transit-Bold

VH: 18 pt

Maßnahmen englisch

Transit-Bold-Italic

VH: 12 pt

Text

VH: nicht unter 12pt

ZAB: 5 mm

Plakate/Aushänge DIN A3 Hochformat
Satzanweisung



Plakate/Aushänge DIN A3 Querformat

Vermaßung



Graues Feld
max. 87 mm
hoch
min 29 mm
hoch
(Folgeseite)

Satzanweisung

Angaben zur Strecke:

Transit-Bold
VH: 28 pt
ZAB: 28 pt

Angaben zu Terminen:

Transit-Normal
VH: 19 pt

Maßnahmen:

Transit-Bold
VH: 28 pt

Maßnahmen englisch

Transit-Bold-Italic
VH: 19 pt

Text

VH: nicht unter 14pt
ZAB: 6 mm

In die Gestaltung des Kopfbereiches können unternehmensspezifische Formen und Farben integriert werden.

► Beispiele rechts

Der inhaltliche Aufbau ist nicht zu verändern und die Verwendung der Basiselemente ist wie in den Kapiteln 1 und 2 festgelegt vorzunehmen.

4.5.1.6. Broschüren

Bei umfangreichen oder komplexen Baumaßnahmen ist eine Broschüre mit gesammelten und detaillierten Informationen herauszugeben. Das empfohlene Format ist dabei DIN A5 hoch.

Bestandteile

- Titelbild
- Inhaltsverzeichnis
- Impressum, Stand
- Informationen zur Regelfahrplanabweichung
- Rückseite – keine Designvorlage seitens des VBB

Für die Gestaltung von Plakaten gelten die Grundlagen, welche in den vorherigen Kapiteln dargelegt wurden:

- Anforderungen an das Rahmenlayout
- Grafische Darstellungen
- Gestaltung von Fahrplantabellen

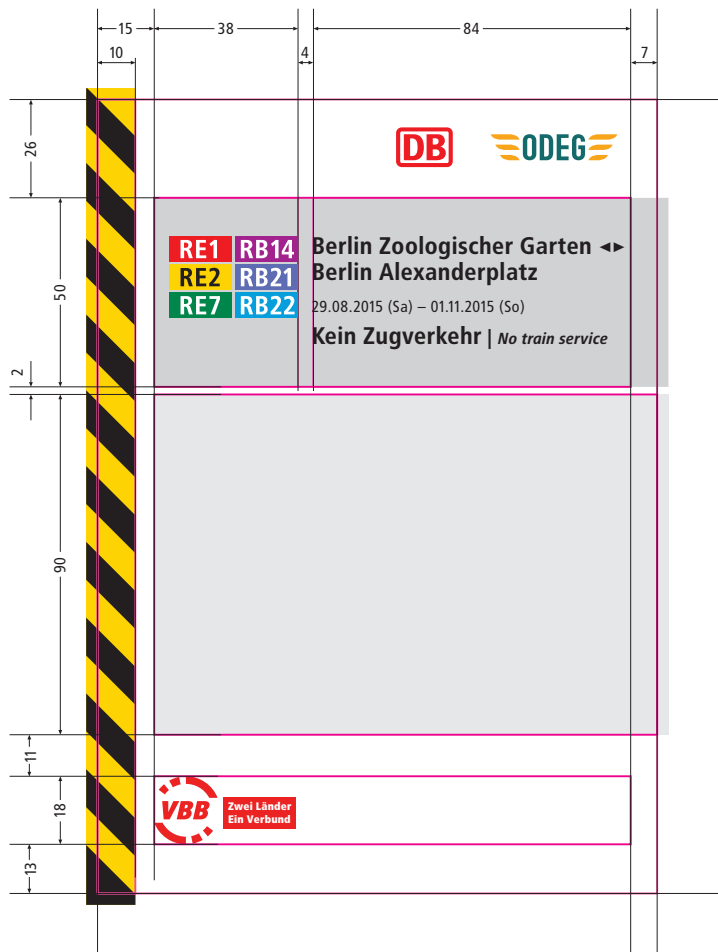
Zusätzlich wird einerseits die grafische Aufarbeitung des Ersatzverkehrs bzw. der Umfahrungen in Perlschnüren, Karten oder kartografischen Abbildungen und andererseits eine Wegeleitung zu den verlegten Haltestellen, empfohlen.

Titelbild

Bei der Gestaltung des Titelbildes sind folgende Komponenten zu integrieren.

- Kopfzeile (► 4.5.1.4 Gestaltung der Kopfzeile)
- Die Bildfläche kann frei vom Unternehmen gestaltet werden. Sind jedoch mehrere Unternehmen betroffen, so wird eine Grafik im VBB-Style empfohlen.
- Flatterband am linken Bildrand

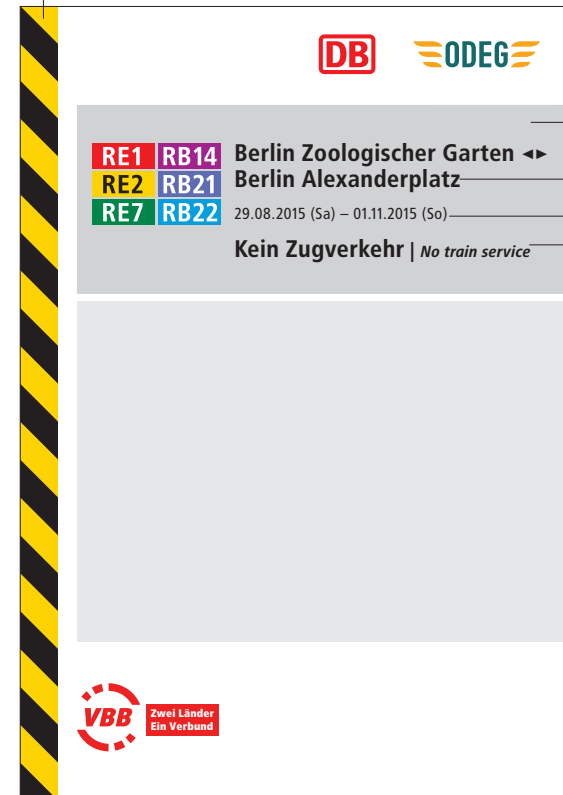




Flutterband:

100% schwarz (C=0 M=0 Y=0 K=100)

100% Verkehrsgelb (C=0 M=15 Y=100 K=0)



Fläche:

20% schwarz

Streckenabschnitt:

Transit-Bold

VH: 18 pt

ZAB: 20 pt

Zeitraum:

Transit-Normal

VH: 12 pt

Auswirkungen für Kunden:

Transit-Bold

VH: 18 pt

Auswirkungen für Kunden englisch:

Transit-Bold-Italic

VH: 12 pt

4.5.1.7. Fahrplanaushänge

Die Gestaltung des Rahmenlayouts entspricht den Richtlinien für die Gestaltung von Plakaten/Aushängen. Abweichend werden in der Kopfzeile nicht das Linienesignet, sondern das Produktsymbol und die Liniennummer angegeben.

Der Fahrplan kann dabei als Haltestellenabfahrtsplan oder als Fahrplantabelle gestaltet sein. Es wird dabei nur tatsächlich fahrender Verkehr abgebildet (keine Darstellung von Ausfällen). Die Gestaltung der Fahrplantabellen ist dem Abschnitt ▶ 4.5.1.3. *Gestaltung von Fahrplantabellen* zu entnehmen.

Optional kann bei Platz im Aushangkasten ein Plakat mit Zusatztexten z. B. „Busse in Richtung XYZ von der gegenüberliegenden Haltestelle“ im Ersatzverkehrs-Layout verwendet werden.

Produktsignet

Liniennummer

Diagram of a bus schedule sign for RB35. Callouts point to the following elements:

- Unternehmenslogo (NEB logo)
- Streckenabschnitt (Fürstenwalde (Spree) ▶ Bad Saarow Klinikum)
- Zeitraum (11.03.2016 (Fr) – 25.05.2016 (Mi))
- Auswirkungen für Kunden (Ersatzverkehr | Replacement service)
- Fahrplan (Table with columns for days of the week)
- Optionale Informationen (Fahrradmitnahme etc.)
- Angaben zum Verkehrsunternehmen u.a. (Kontakt, Stand, „ohne Gewähr“)

Sample bus schedule sign for S41, S42, S45, and S47. Title: **Treptower Park ↔ Neukölln**. Date: 14.08.2016 (So) – 15.08.2016 (Mo), ca. 1:30 Uhr. Service: Ersatzverkehr | Replacement service. Includes a table for Monday-Friday service.

S41-S45-S47 Montag - Freitag	
Fahrplaner	01 02 03 04 05 06 07 08 09 10
Verkehrsbetriebe	K S S S S S S
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:09 4:29 4:49 4:59 5:04 15:04 15:29 15:34
Ortsname, Haltestellenname	4:10 4:30 4:50 5:00 5:05 15:05 15:30 15:35
Haltestellennamen	4:11 4:31 4:51 5:01 5:06 15:06 15:31 15:36
Haltestellennamen	4:12 4:32 4:52 5:02 5:07 15:07 15:32 15:37
Haltestellennamen	4:14 4:34 4:54 5:04 5:09 15:09 15:34 15:39
Haltestellennamen	4:15 4:35 4:55 5:05 5:10 15:10 15:35 15:40
Haltestellennamen	4:16 4:36 4:56 5:06 5:11 15:11 15:36 15:41
Haltestellennamen	4:18 4:38 4:58 5:08 5:13 15:13 15:38 15:43
Haltestellennamen	4:19 4:39 4:59 5:09 5:14 15:14 15:39 15:44
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:21 4:41 4:51 5:01 5:16 15:16 15:41 15:46

Sample bus schedule sign for RB14 and RB24. Title: **Berlin Charlottenburg ↔ Berlin Zoologischer Garten/ Berlin-Karlsruhe**. Date: 08./09.08.2016 (Mo/Di) – 11./12.08.2016 (Do/Fr). Service: Umleitung, Ersatzverkehr | Rerouting, replacement service. Includes a table for Monday-Friday service.

RB14 Montag - Freitag	
Fahrplaner	01 02 03 04 05 06 07 08 09 10
Verkehrsbetriebe	K S S S S S S
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:09 4:29 4:49 4:59 5:04 15:04 15:29 15:34
Ortsname, Haltestellenname	4:10 4:30 4:50 5:00 5:05 15:05 15:30 15:35
Haltestellennamen	4:11 4:31 4:51 5:01 5:06 15:06 15:31 15:36
Haltestellennamen	4:12 4:32 4:52 5:02 5:07 15:07 15:32 15:37
Haltestellennamen	4:14 4:34 4:54 5:04 5:09 15:09 15:34 15:39
Haltestellennamen	4:15 4:35 4:55 5:05 5:10 15:10 15:35 15:40
Haltestellennamen	4:16 4:36 4:56 5:06 5:11 15:11 15:36 15:41
Haltestellennamen	4:18 4:38 4:58 5:08 5:13 15:13 15:38 15:43
Haltestellennamen	4:19 4:39 4:59 5:09 5:14 15:14 15:39 15:44
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:21 4:41 4:51 5:01 5:16 15:16 15:41 15:46

Sample bus schedule sign for RB35. Title: **Fürstenwalde (Spree) ↔ Bad Saarow Klinikum**. Date: 11.03.2016 – 25.05.2016. Service: Ersatzverkehr | Replacement service. Includes a table for Saturday and Sunday service.

RB35 Samstag + Sonntag	
Fahrplaner	01 02 03 04 05 06 07 08 09 10
Verkehrsbetriebe	K S S S S S S
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:09 4:29 5:04 15:04 15:29 15:34
Ortsname, Haltestellenname	4:10 4:30 5:05 15:05 15:30 15:35
Haltestellennamen	4:11 4:31 5:06 15:06 15:31 15:36
Haltestellennamen	4:12 4:32 5:07 15:07 15:32 15:37
Haltestellennamen	4:14 4:34 5:09 15:09 15:34 15:39
Haltestellennamen	4:15 4:35 5:10 15:10 15:35 15:40
Haltestellennamen	4:16 4:36 5:11 15:11 15:36 15:41
Haltestellennamen	4:18 4:38 5:13 15:13 15:38 15:43
Haltestellennamen	4:19 4:39 5:14 15:14 15:39 15:44
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:21 4:41 5:16 15:16 15:41 15:46

Sample bus schedule sign for RB73. Title: **Neustadt (Dosse) ↔ Kyritz ↔ Pritzwalk**. Date: 16.07.2016 (Sa) – 17.07.2016 (So), 20 Uhr, 10:15 Uhr. Service: Ersatzverkehr | Replacement service. Includes a table for Saturday and Sunday service.

RB73 Samstag + Sonntag	
Fahrplaner	01 02 03 04 05 06 07 08 09 10
Verkehrsbetriebe	K S S S S S S
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:09 4:29 5:04 15:04 15:29 15:34
Ortsname, Haltestellenname	4:10 4:30 5:05 15:05 15:30 15:35
Haltestellennamen	4:11 4:31 5:06 15:06 15:31 15:36
Haltestellennamen	4:12 4:32 5:07 15:07 15:32 15:37
Haltestellennamen	4:14 4:34 5:09 15:09 15:34 15:39
Haltestellennamen	4:15 4:35 5:10 15:10 15:35 15:40
Haltestellennamen	4:16 4:36 5:11 15:11 15:36 15:41
Haltestellennamen	4:18 4:38 5:13 15:13 15:38 15:43
Haltestellennamen	4:19 4:39 5:14 15:14 15:39 15:44
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4:21 4:41 5:16 15:16 15:41 15:46

4.5.1.8 Masten

Ergeben sich für den Fahrgast veränderte Abfahrtspositionen, so sind die neuen Positionen zu beschriften. Hierfür müssen die Aushanginformationen aktualisiert werden und ggf. die Mastmarkierung angepasst werden. Allgemein gelten die Anforderungen aus dem Kapitel Fahrgastinformationen an Bahnhöfen und Haltestellen. Die Kennzeichnung des Mastes für den Ersatzverkehr wird im Kapitel Kennzeichnung der Masten erläutert.

4.5.1.9. Wegeleitung

Zwischen allen Abfahrtspositionen einer Haltestelle muss es entsprechende Wegeleitungen geben, damit Fahrgäste sich orientieren können und ihre (geänderten) Abfahrtspositionen finden können. Dies gilt insbesondere für Umsteigewege innerhalb einer Haltestelle von einer Fahrt auf eine Ersatzfahrt und umgekehrt. Die Wegeleitung muss dabei den gesamten Weg von der Ankunftsposition der einen Fahrt (Mast/Bahnsteig) zur Abfahrtsposition der nächsten Fahrt (Mast/Bahnsteig) lückenlos abdecken. An allen kritischen Stellen innerhalb der Wege sind Wegeleitungselemente notwendig. Kritische Stellen sind dabei Entscheidungsstellen wie beispielsweise.

- Treppen
- Ecken
- Gabelungen
- Sichtkanten
- Langen Geradeausstrecken
(→ Wiederholung von Wegeleitungselementen)

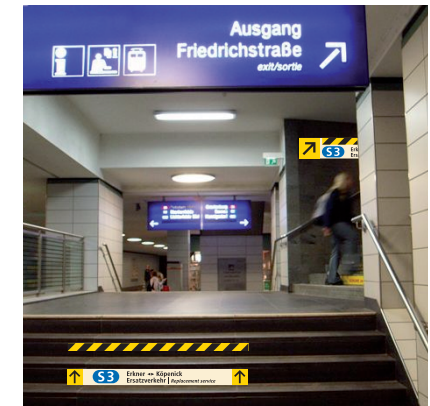
Je nach Anwendungsfall und verwendeten Medien ist das Layout unterschiedlich. Zwingend müssen jedoch die Module „Flutterband“ sowie „Liniennummer/Liniensignet“ sowie die Fahrtrichtung(en) vorhanden sein.



Hinweisschild



Hinweisschild mit Richtungsangabe zur Haltestelle für den Ersatzverkehr



Wegeleitung

4.5.2. Ersatzverkehr

Ein Sonderfall der Regelfahrplanabweichung ist der Ersatzverkehr. Für die bestmögliche Fahrgastinformation ist es bei Ersatzverkehren besonders wichtig, dass der Ersatzverkehr und ersetzter Verkehr als zusammengehörig markiert werden.

4.5.2.1. Begriffsbezeichnung

In den Fahrgastinformationen sind die Bezeichnungen

- Ersatzverkehr
- Ersatzverkehr mit Regionalzügen
- Ersatzverkehr mit Zügen
- Ersatzverkehr mit Bussen
- Ersatz Richtung ... und/oder
- Ersatz

zu verwenden.

Abkürzungen, wie z. B. SEV, sowie weitere Begriffe sind nicht erwünscht.

4.5.2.2. Linienbezeichnung

Die Linienbezeichnung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: dem Produktsymbol und der Liniennummer.

Liniennummer

Die Liniennummer des Ersatzverkehrs bezieht sich auf die ursprüngliche, ersetzte Linie. Die Liniennummer des Ersatzverkehrs entspricht daher der Liniennummer der Originalfahrt. Wird die Originalfahrt durch verschiedene Ersatzverkehrslinien ersetzt, so erfolgt eine zusätzliche Kennzeichnung mit Großbuchstaben.

Produktsymbol

Zusätzlich wird zur Liniennummer ein Produktsymbol (oder das Produkt als Wort) ergänzt. Dabei wird das tatsächlich fahrende Produkt angegeben.

Bsp.: RE1 – Ersatz mit Bussen → Bahn RE1 wird Bus RE1; Teilabschnitt des RE6 – Ersatz mit S-Bahnen → Bus RE6 wird S-Bahn RE6

Original	Ersatzverkehr	Beispiel
1	1	RE1 → RE1
1	n	RE5 → RE5A
		RE5 → RE5B
n	1	RE1 & RE2 & RE3 → RE1, RE2, RE3

Wird eine Linie durch mehrere Ersatzverkehre ersetzt (1 → n), werden diese zusätzlich mit einem großen Buchstaben beginnend bei A gekennzeichnet.

Ausnahme: Ein Express-Ersatzverkehr kann durch ein X (Bsp.: S9X) gekennzeichnet werden.

Werden mehrere Linien gleichzeitig ersetzt, so bezieht die die Liniennummer des Ersatzverkehrs auf die Hauptlinie des betroffenen Abschnittes.

Ausschlaggebend sind hier neben dem Verlauf auch der dichteste Takt und die längste Betriebsdauer. Alternativ ist die Angabe „ Ersatz“ zulässig.

Sonderfall Ersatzverkehr mit Zügen

Hier muss die Linienbezeichnung zusätzlich mit dem Präfix RB ergänzt werden. Da maximal 5 Zeichen technisch überall darstellt werden können, ist die Verwendung eines Leerzeichens optional.

Beispiele **RB S7**
RBS75

4.5.2.3. Kennzeichnung der Masten

Die Haltestellen-Module müssen als Masten für den Ersatzverkehr ersichtlich sein.

Bestehende Masten:

- Für den Übergangszeitraum reicht eine zusätzliche Kennzeichnung mit einem Flutterband (z. B. mit einem Aufkleber).

Neugestaltete Masten:

- Die Integration des Flutterbands ist erforderlich.
- Freie Platzierung des Flutterbands
 - Optimal: links, vertikal
- Beschriftung je nach Anwendung
- Sonderfall Ersatzverkehr
 - Minimal: Ersatzverkehr
 - Optional: Ersatzverkehr, Linie, Richtung, zweisprachig

Darüber hinaus sind in den Aushangkästen die Fahrpläne gemäß Kapitel Fahrplanaushänge anzuhängen.



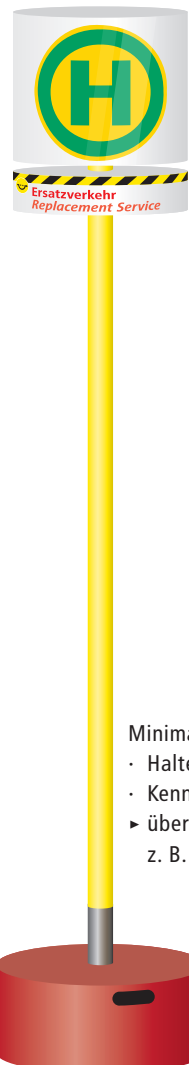
Typ 1

temporärer Standort mit extra Mast

Version 1

Beispiel für Bus + Trammersatzverkehr

Version 1.1



Minimale Information:
 · Haltestellenzeichen
 · Kennzeichnung Ersatzverkehr
 ▶ überall einsetzbar
 z. B. im Notverkehr

Version 1.2

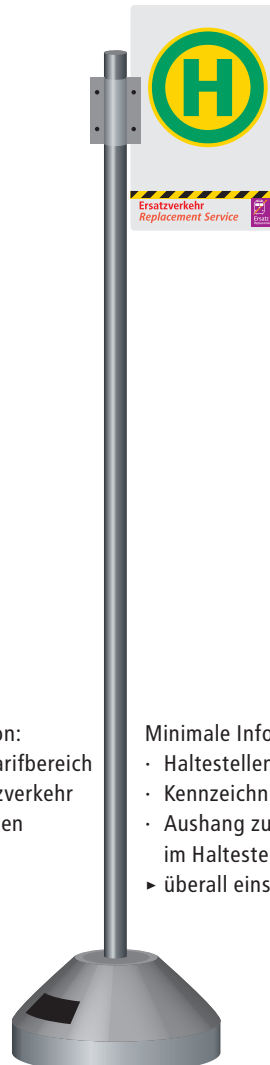


zusätzliche Information:
 · Haltestellenname/Tarifbereich
 · Aushang zum Ersatzverkehr
 ▶ an Standort gebunden

Version 2

Beispiel für Bahnersatzverkehr

Version 2.1



Minimale Information:
 · Haltestellenzeichen
 · Kennzeichnung Ersatzverkehr
 · Aushang zum Ersatzverkehr im Haltestellen-Wartebereich
 ▶ überall einsetzbar

Version 2.2



zusätzliche Information:
 · Haltestellenname/Tarifbereich
 · Aushang zum Ersatzverkehr
 ▶ an Standort gebunden

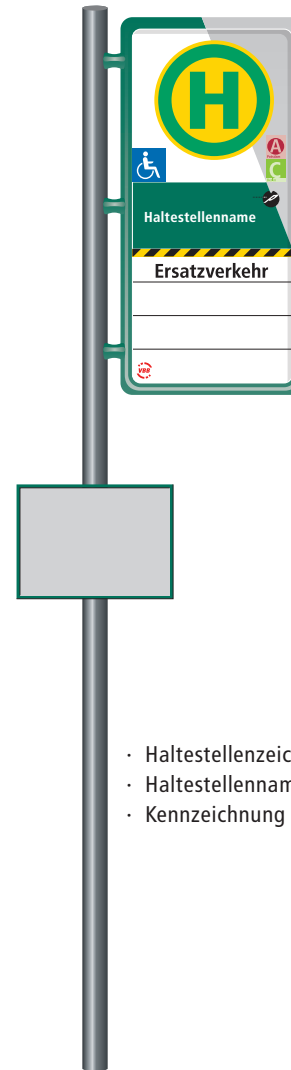
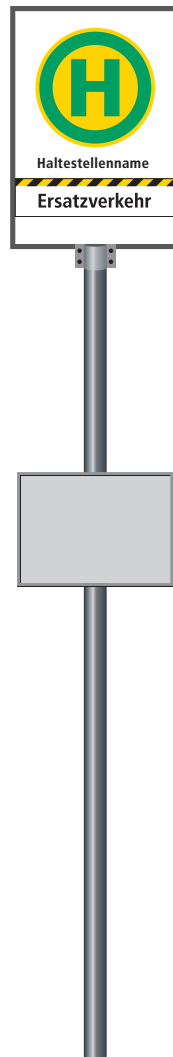
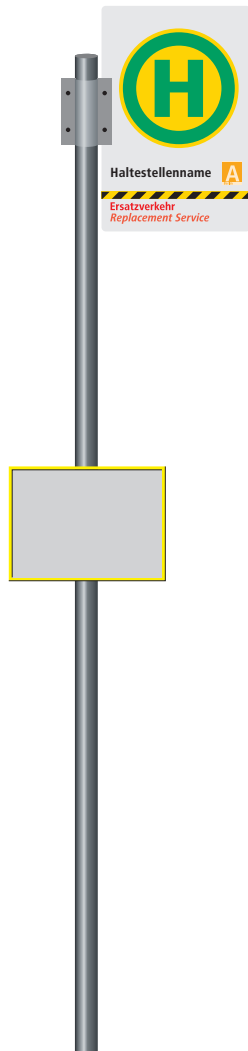
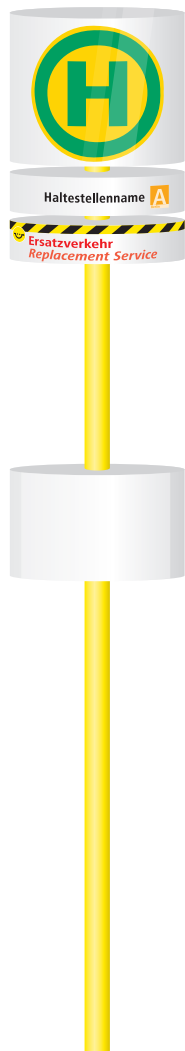
Version 2.3



Bezeichnung der Linie und der Richtung auf dem Haltestellenschild

Typ 2

permanenter Standort mit extra Mast
 Status: kein Ersatzverkehr



- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/Tarifbereich
- Kennzeichnung Ersatzverkehr

Typ 2

permanenter Standort mit extra Mast

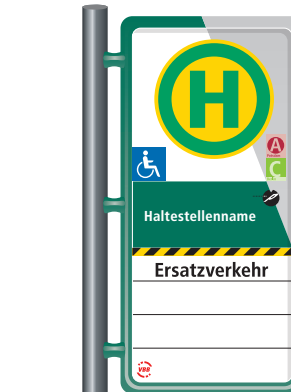
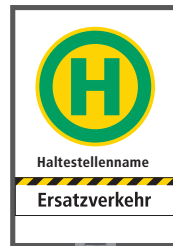
Status: angekündigter Ersatzverkehr



Aushang eines anderen Verkehrsunternehmens bei angekündigtem Ersatzverkehr nach Absprache mit Haltestellenbesitzer



Zusätzliche Kennzeichnung nach Absprache mit Haltestellenbesitzer

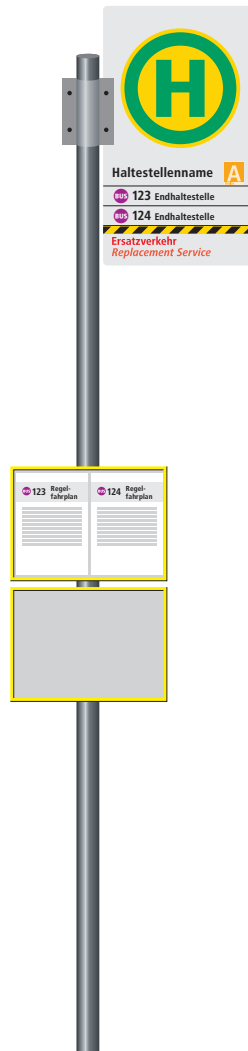


- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/Tarifbereich
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang bei angekündigtem Ersatzverkehr kann durch Haltestellenbesitzer angebracht werden

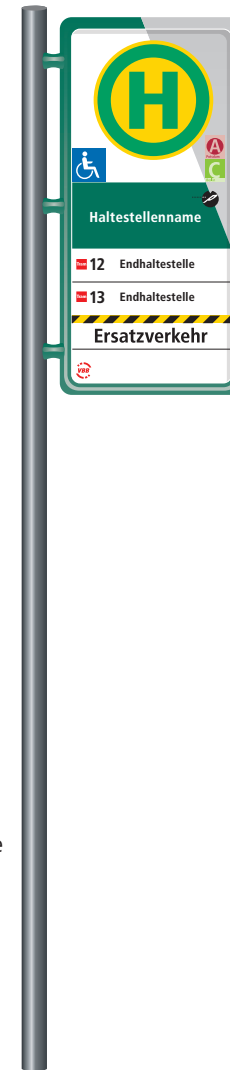
Typ 3

permanenter Nutzung eines vorhandenen Mastes

Status: kein Ersatzverkehr



- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/ggf. Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe
Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr

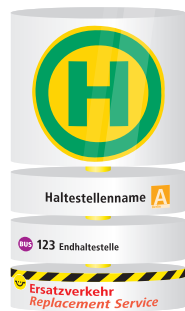


- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/ggf. Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe
Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr im Haltestellen-Wartebereich

Typ 3

permanenter Nutzung eines vorhandenen Mastes

Status: angekündigter Ersatzverkehr



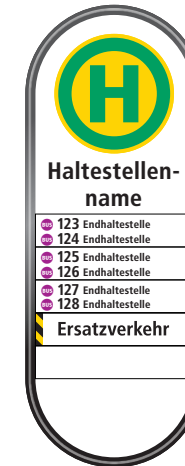
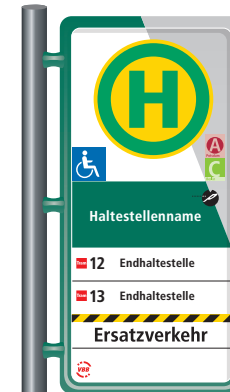
Aushang eines anderen Verkehrsunternehmens bei angekündigtem Ersatzverkehr nach Absprache mit Haltestellenbesitzer



Zusätzliche Kennzeichnung nach Absprache mit Haltestellenbesitzer



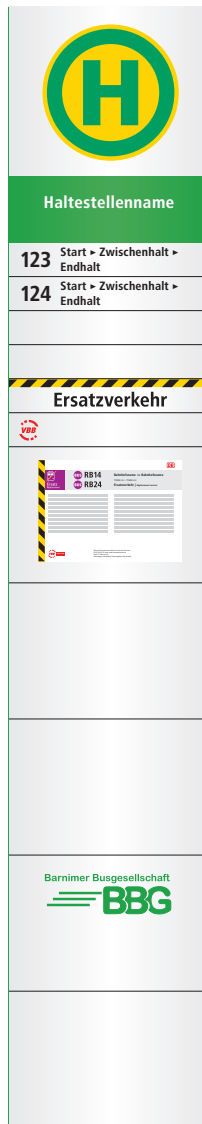
- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/ggf. Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr
- Aushang bei angekündigtem Ersatzverkehr kann durch Haltestellenbesitzer angebracht werden



- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/ggf. Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr im Haltestellen-Wartebereich
- Aushang bei angekündigtem Ersatzverkehr im Haltestellen-Wartebereich kann durch Haltestellenbesitzer angebracht werden

Typ 3

permanenter Nutzung eines vorhandenen Mastes



- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/ggf. Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang bei angekündigtem Ersatzverkehr kann durch Haltestellenbesitzer angebracht werden



- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr
- Aushang bei angekündigtem Ersatzverkehr kann durch Haltestellenbesitzer angebracht werden

Typ 3 + Typ 1

permanenter Nutzung eines vorhandenen Mastes auf dem keine weiteren Informationen zum Ersatzverkehr ausgehängt werden können.



- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr



- Haltestellenzeichen
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang zum Ersatzverkehr

Aushang eines anderen Verkehrsunternehmens bei angekündigtem Ersatzverkehr nach Absprache mit Haltestellenbesitzer

- Haltestellenzeichen
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang zum Ersatzverkehr

Typ 3 + Typ 1

permanenter Nutzung eines vorhandenen Mastes auf dem keine weiteren Informationen zum Ersatzverkehr ausgehängt werden können.



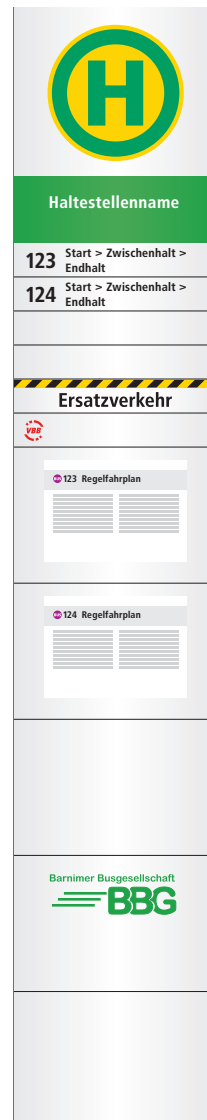
- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe
Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr



- Haltestellenzeichen
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang zum Ersatzverkehr

Typ 3 + Typ 1

permanenter Nutzung eines vorhandenen Mastes
auf dem keine weiteren Informationen zum Ersatzverkehr
ausgehängt werden können.



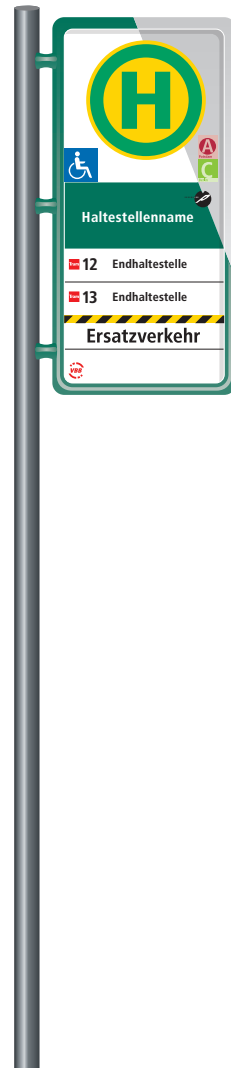
- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/Tarifbereich
- Busnummer/Richtungsangabe
Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr



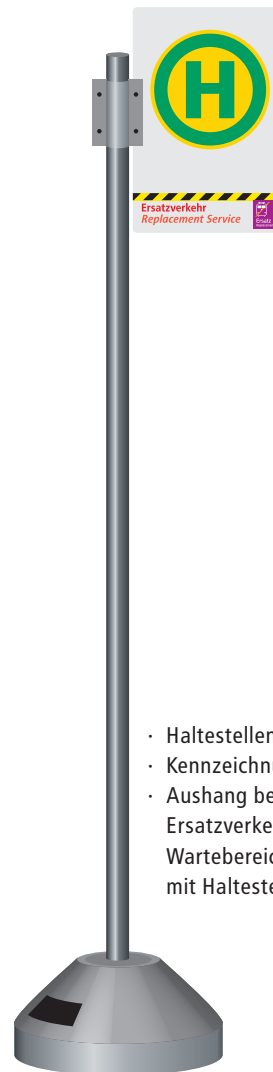
- Haltestellenzeichen
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang zum Ersatzverkehr

Typ 3 + Typ 1

permanenter Nutzung eines vorhandenen Mastes
auf dem keine weiteren Informationen zum Ersatzverkehr
ausgehängt werden können.



- Haltestellenzeichen
- Haltestellenname/Tariffbereich
- Busnummer/Richtungsangabe
Regelverkehr
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang Regelverkehr im Halte-
stellen-Wartebereich



- Haltestellenzeichen
- Kennzeichnung Ersatzverkehr
- Aushang bei angekündigtem
Ersatzverkehr im Haltestellen-
Wartebereich nach Absprache
mit Haltestellenbesitzer

4.5.2.4. Kennzeichnung der Fahrzeuge

Die Anzeige der Liniennummer(n) und des Fahrtziels muss für den Fahrgast sichtbar und eindeutig erkennbar sein. Die Anzeige erfolgt über die elektronischen Zielanzeiger an der Front und ggf. an den Seiten des Fahrzeugs.

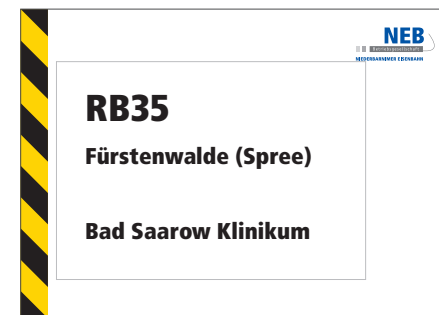
Front-Zielanzeiger beinhalten folgende Informationen:

- Liniennummer(n)
- Ersatz oder Ersatzverkehr
- Fahrtziel
- Ggf. Richtungsangabe

Ist eine detaillierte Abbildung am Front-Zielanzeiger technisch nicht realisierbar, dann ist im Front-Zielanzeiger das Wort „Ersatzverkehr“ zur verwenden und die Richtungsinformationen mit einem Zusatzschild (Einsteckschild) vorzunehmen. Dieses sollte für jede Richtung ausgetauscht werden. Bei sehr kurzen Strecken ist auch ein Zusatzschild für beide Richtungen möglich. Der Zusatz „Richtung ...“ ist dabei optional.

Werden digitale Seiten-Zielanzeiger verwendet, sollen diese stets die Liniennummer(n) und das Fahrtziel anzeigen. Auch hier ist, falls technisch nicht abbildbar, die Verwendung von Einsteckschildern möglich, welche sich am Design des Front-Zielanzeiger-Einsteckschildes orientieren.

Fahren verschiedene Ersatzverkehre parallel können gerne Zusatzangaben wie Express auf das Schild geschrieben werden. In diesen Fällen wird ein zusätzliches Anbringen an der Busseite empfohlen, damit sich die Fahrgäste besser orientieren können.



4.6. Sicherheitskommunikation im ÖPNV

für eine einheitliche Kundenkommunikation






Präambel

- Maßnahmen für Sicherheit und Service rund um die Fahrt im ÖPNV tragen wesentlich zum Wohlbefinden und der Aufenthaltsqualität der Fahrgäste bei. Damit werden auch Nutzungshemmnisse des ÖPNV reduziert. Für den Fall von sicherheitsrelevanten Situationen werden für die Fahrgäste verschiedene Instrumentarien bereitgestellt, um Unterstützung zu erhalten. Entscheidend ist, dass diese Instrumentarien den Fahrgästen auch bekannt sind und nachvollziehbare Wirkungen haben. Dies betrifft Maßnahmen zur Sicherheit wie auch Service gleichermaßen. Da sich die Themen Sicherheit und Service für das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste vielfach gegenseitig bedingen und sich somit nicht vollständig trennscharf voneinander losgelöst betrachten lassen, sind sie im Folgenden stets integrativ ausgewiesen.
- Die hier skizzierten Kommunikationsmaßnahmen sind vorrangig ausgerichtet auf Fahrzeuge des SPNV und den Stadtverkehr Berlin, gelten aber für andere Fahrzeuge entsprechend, sofern die entsprechenden Ausstattungsmerkmale vorhanden sind.

Vorbemerkung

- **Ziel:** Einheitliche Fahrgastkommunikation zu den sicherheitsrelevanten Maßnahmen und Servicemöglichkeiten.
- **Grundlage:** Leitbild Fahrgastsicherheit im VBB/ SuSi-Team – Wirksamkeitsanalyse/Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation
- **Vorgehensweise:** Die inhaltliche Abstimmung erfolgt im Netzwerk Fahrgastsicherheit des VBB. Daraus abgeleitet werden die einzelnen Elemente grafisch erklärt und deren visuelle Ausgestaltung für die Umsetzung definiert.
- **Methodik:** Die nachfolgende Übersicht stellt alle Maßnahmen zur Fahrgastsicherheit, deren Zielsetzung, Umsetzung und Wirkweise dar.

Wirkweisen

-  Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe
-  Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
-  Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin
-  Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
-  Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben

Übersicht sicherheitsrelevante Maßnahmen

Zugbegleiter
Sicherheitspersonal
1 · 2

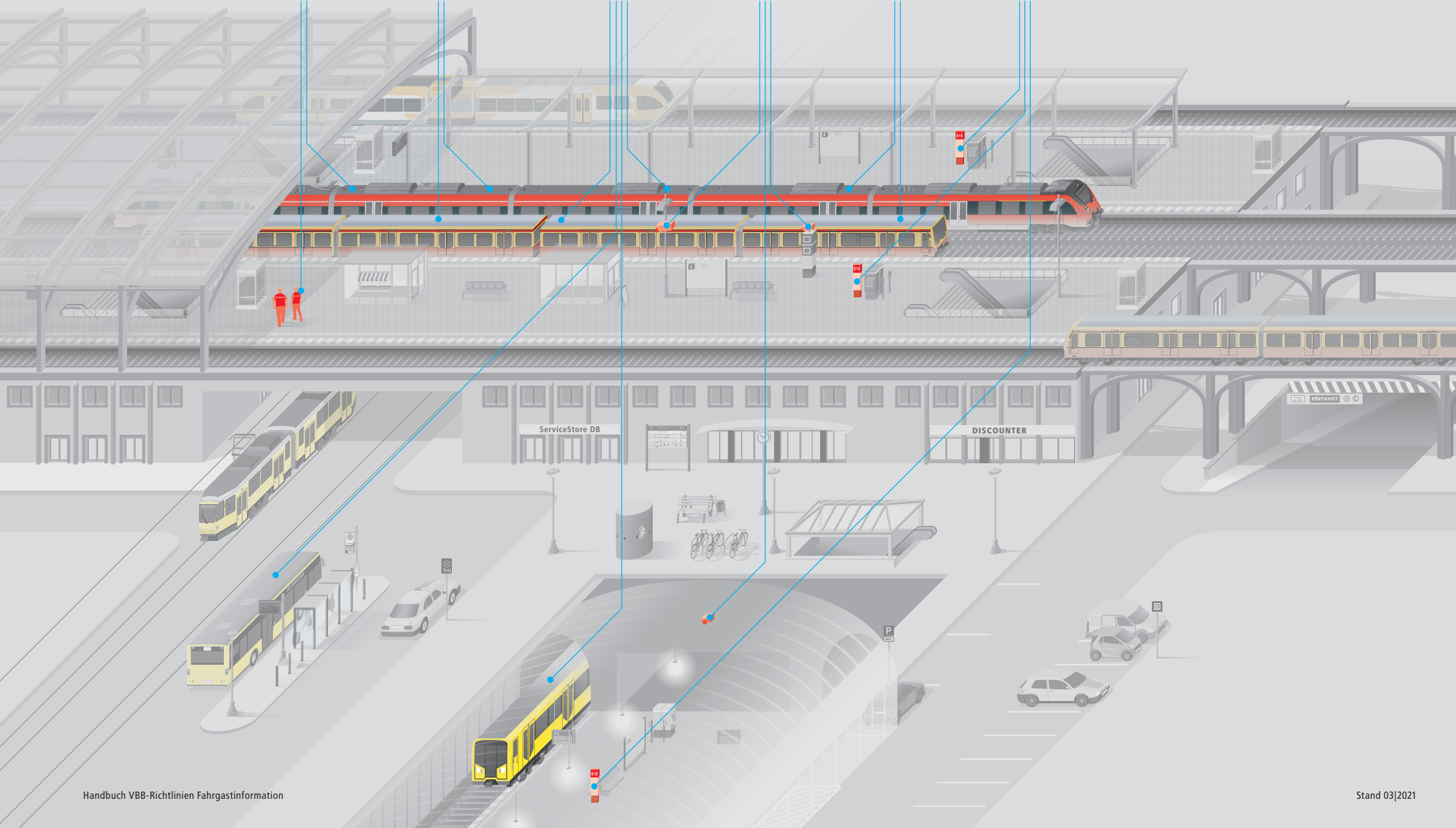
Sicherheitseinrichtungen
in Zügen
3 · 4 · 5 · 6 · 7

Videoaufzeichnungen
in Fahrzeugen
8a

Videüberwachung
auf Bahnhöfen
8b

Feuerlöscher
9

Notrufsäulen
auf Bahnsteigen
10



Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
1	Zugbegleiter/in bzw. KIS Fokus Nr. 1 für Kunden	Wirkungsvollste Maßnahme, direkt und unmittelbar	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00aaff; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #9900cc; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ff9900; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ff0000; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #008000;"></div> </div> Ansprechbar für alle Belange mit unmittelbarem Bezug zur Fahrt. Kann qualifiziert helfen und weitere Hilfe definieren und anfordern.	Info an Leitstelle bzw. 4-S-Zentrale	„Ihr Zugbegleiter ist immer für Sie da“ „Bitte wenden Sie sich an unser Zugpersonal wenn Sie sich unsicher fühlen und Hilfe benötigt wird“ „Auf diesem Zug ist Personal für Sie im Einsatz“	Service und Sicherheit vorwiegend Service



Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
2	Sicherheits-Personal Bestreifung der Bahnhöfe, Bahnsteige und Züge (einschließlich sog. S-Bahn Wache) Internes und externes Personal möglich.	Wirkungsvollste Maßnahme, direkt und unmittelbar	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00aaff; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #9900cc; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ff9900; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ff0000; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #008000;"></div> </div> Ansprechbar für alle Belange unmittelbar auf dem Bahnsteig. Kann qualifiziert helfen und weitere Hilfe definieren und anfordern.	4 S Zentrale Kontaktmöglichkeit zu 110 und BPOL Sicherheitsleitstelle (BL-SI)	„Sprechen Sie uns an“ „Unterlassen Sie das.“ „Wie kann ich Ihnen helfen?“	Vorwiegend Sicherheit und Service

■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe

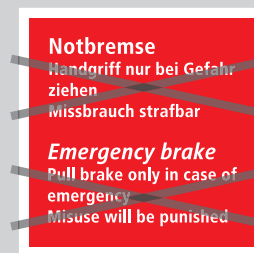
■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
■ Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin

■ Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
■ Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben

Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
3	Notbremse im Fahrzeug	Nach wie vor Nutzungshemmnisse aufgrund langjähriger Botschaft „Missbrauch strafbar“; tlw. keine genaue Kenntnis der Wirkweise	■ Hält sofort, bzw. spätestens im nächsten Halt an.	Fahrpersonal	„Hierdurch hält der Zug am nächsten Bahnhof an und fährt nicht weiter.“ „Sie lösen Alarm aus“. Der Zug hält unmittelbar an.	Sicherheit
3a	Notsignalschalter auf dem Bahnsteig	Gefahrenmeldung an das Unternehmen bzgl. Zugverkehr (z.B. Person im Gleis).	■ Funktionsweise: Signal für Zugpersonal auf Gefahrensituation am Bahnsteig (Stromschaltung durch Leitstelle oder Zugpersonal)	Betriebsleitstelle	„Hierdurch signalisieren Sie eine Gefahr im Gleisbett.“	Sicherheit



Notbremse
Notbremsen befinden sich in den Einstigsbereichen der Fahrzeuge und sind als solche zu kennzeichnen.






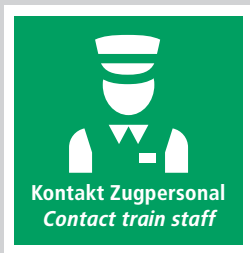
Notbremsen, Gefahrenmelder und ähnliche Einrichtungen erhalten keine begleitenden Hinweise auf die Strafbarkeit im Missbrauchsfall oder andere abschreckende Beschriftungen.

■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe

■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
■ Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin

■ Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
■ Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben

Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
4a	SOS Knopf (neue Züge) Fahrgasthilferuf (Bestand)	Indirekter Personalkontakt, Austausch möglich	 Halbduplexverfahren (nur hören, oder reden, muss dazwischen umgestellt werden)	4 S Zentrale	„Hier haben Sie Kontakt zur 4 S Zentrale“	Sicherheit, bei Abweichungen von betrieblichen Abläufen auch Info
4b	(Not)Sprechstelle im Zug	Indirekter Personalkontakt, Austausch möglich	 Audioverbindung zum Triebfahr- zeugführer, hat Lautsprecher, kann Umfeld mithören bzw. Audioverbindung zum Zugfahrer nach Betätigung der Notbremse	Fahrpersonal	„Hier haben Sie Kontakt zum Fahrpersonal“	Sicherheit, aus Fahrgastsicht auch Service denkbar, wenn anders keine Hilfe/Info möglich/ bekannt.
4c	Service Knopf (neue Züge)	Indirekter Personalkontakt, Austausch möglich	 Halbduplexverfahren (nur hören, oder reden, muss dazwischen umgestellt werden)	4 S Zentrale	„Hier haben Sie Kontakt zur 4 S Zentrale“	Service



Gefahrenmelder
Die Sprechstelle erhält ein
begleitendes Piktogramm
„Kontakt Zugpersonal“
(für andere Verkehrsmittel ist
der Wortlaut anzupassen).



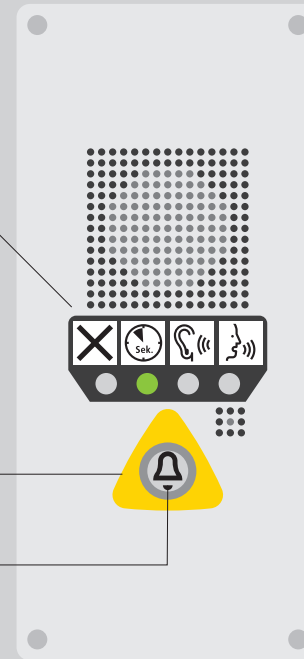
In Toiletten erhält die Sprech-
stelle zusätzlich zum Piktogramm
„Kontakt Zugpersonal“ das
begleitende Piktogramm „SOS“.

Die Funktionen der Sprechstelle
werden durch Piktogramme und
dazugehörige Leuchten visuali-
siert:


- außer Betrieb
- Bitte warten (aktiv)
- Bitte zuhören
- Bitte sprechen


Der Knopf wird durch eine
geeignete bauliche Einfassung
vor versehentlichem Drücken
durch Anlehnen geschützt. Die
Einfassung ist verkehrsgelb.



Der Meldeknopf ist mit einem
Glockensymbol zu kennzeichnen.









Im Idealfall sind die Sprech-
stellen mit einem TFT-Display
ausgestattet, das die Funk-
tionen anzeigt.

 Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe

 Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
 Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin

 Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
 Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben

Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
5a	Stiller Service- und Hilferuf (WhatsApp/Chat) Stiller Serviceruf	Geringere Hemmschwelle, mehr „Anzeigen“ und Hinweise	 Digitaler Kundendialogmanager, mit Auswahlmenü Service/Hilfe  Mit Chatfunktion  Per Messenger Dienst  Wagennummer muss angegeben werden.	4 S Zentrale bzw. Kundendialog	„Hier können Sie unkompliziert Hinweise geben und unauffällig Hilfebedarf sichtbar machen“	Sicherheit Service
5b	Stiller Hilferuf (volles System)	Erwartungshaltung der Fahrgäste noch relativ unklar, Wirkung noch nicht untersucht	 Kundeninitiierte  Videoaufschaltung per Mobilapplikation, ohne auf sich aufmerksam zu machen, ggf. interaktiv.	EVU/Bundespolizei/Landespolizei	„Hier können Sie unauffällig Hilfebedarf sichtbar machen“	Sicherheit




IT-gestützte Verfahren per Smartphone

Wenn in Fahrzeugen Sicherheits- und Serviceruf- funktionalitäten über IT-gestützte Verfahren per Smartphone nutzbar sind, sind die Fahrzeuge hierfür einheitlich zu kennzeichnen.



Darüber hinaus sind die Funktionsweisen verständlich zu erklären bzw. es ist einfach darzustellen, wie Fahrgäste mit ihren Smartphones die jeweiligen Funktionen nutzen und wo sie den Ruf absetzen können bzw. weitere Informationen dazu erhalten.

Die Informationen zu diesem Service sollten mindestens einmal je Wageneinheit an gut sichtbarer Stelle platziert werden.

Darüber hinaus ist eine weitere Bewerbung empfohlen. Dieses orientiert sich an der zu bewerbenden technischen Lösung.

 Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe

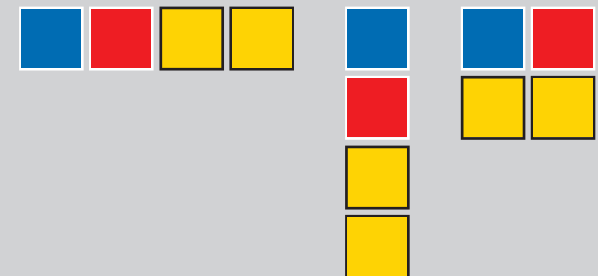
 Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
 Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin

 Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
 Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben

Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
6	Übersicht 4 Sicherheitsaufkleber	Die bekannteste Sicherheitsmaßnahme	Immer erreichbar, oberste Priorität bei Lebensgefahr Nur für schwerste Fälle (z.B. Zug brennt) ansonsten Notsprechstelle im Zug	Direkt Landespolizei oder Feuerwehr	„Bei Gefahr für Leib und Leben sofort Kontakt herstellen“ „Wenn möglich auch das Zugpersonal informieren“	Sicherheit



- Die Aufkleber betreffen nur die Produkte: S-Bahn und Bahn-Regionalverkehr
- Die 4 Einzelaufkleber sollen als 4er-Set geklebt werden. Dabei sind alle Varianten jeweils zulässig:
 - nebeneinander/horizontal
 - übereinander/vertikal
 - quadratisch
- Die Größe soll sich an den Standardgrößen orientieren (66 mm x 66 mm je Einzel-Piktogramm)
- Platzierung ist an jeder sichtbaren, geeigneter Stelle möglich. Diese hängt von der Bauart der Wageneinheit und dem verfügbaren Platz ab.
- Pro Wageneinheit mindestens ein 4er-Set kleben.



Farbwerte

POLIZEI-Notruf
100c 50m 0y 5k
0r 102g 173b
HKS 44
RAL 5017 Verkehrsblau

Notruf
0c 100m 100y 0k
226r 0g 26b
HKS 13
RAL 3020, Verkehrsrot

Unternehmens-Hotline
0c 15m 100y 0k
255r 213g 2b
HKS 3
RAL 1023 Verkehrsgelb

BUNDESPOLIZEI
0c 15m 100y 0k
255r 213g 2b
HKS 3
RAL 1023 Verkehrsgelb



Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
7	Unternehmenshotline	Hier bekomme ich die Information die ich dringend benötige. Kein Kontakt = keine Hilfe	Audiokontakt, Warteschleife möglich Erreichbarkeit mitunter nicht 24/7 (normalerweise 6:00/7:00 – 22:00/23:00) außerhalb dieser Zeiten Übernahme durch Bundeshotline oder Verweis auf andere Servicenummern	Unterschiedlich: a) Direkt zum Kundendialog – aber nicht über gesamte Betriebszeit b) danach bundesweit DB Service (24/7) c) Kundencenter d) dann zur Kundenbetreuer/in	„Wir sind für Sie da“	Service

Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe

Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin

Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben

Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
8a	Videoaufzeichnung	Annahme, dass Fahrzeug/ öffentlicher Raum überwacht wird, vielfach werden V-Aufzeichnung und V-Überwachung nicht differenziert wahrgenommen	Ausschließlich Aufzeichnung und Löschung nach gesetzlich definierter Frist	Meldung/Anzeige bei EVU/Landes-/Bundespolizei Kunde muss proaktiv sein	Datenschutz: "Wir zeichnen die aktuelle Situation befristet auf"	Differenzierte Fahrgastinformation: - Keine Liveübertragung - Befristete Speicherzeit - Anzeige notwendig - Keine pauschale Aufforderung, aber Sensibilisierung bzgl. Dringlichkeit der Datensicherung
8b	Videoüberwachung auf Bahnhöfen (z.B. durch Polizeibeamte in der Leitstelle Sicherheit (BLS))	Raum wird ggf. beobachtet, nur anlassbezogen (z.B. stiller Hilferuf)	Gefahrenerkennung möglich, ggf. Täteransprache, interaktiv Anlassbezogene Aufschaltung auf Videokameras möglich	S-Bahn/ Bundespolizei STuS/Leitstellen Leitstelle Sicherheit mit Polizeibeamten (Landespolizei)	Datenschutz: „Wir überwachen anlassbezogen den Raum und beobachten ggf. die Situation“	Sicherheit



Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
9	Feuerlöscher	Hilfsmittel im Fall der Fälle	Für die Handhabung durch die Fahrgäste	Notrufknopf oder -112	Bei Ausbruch von Feuer – sofort nutzen „Diebstahl ist ein Straftatbestand!“	Sicherheit

■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe

■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
■ Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin

■ Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
■ Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben

Nr.	Maßnahme	Wirkung auf/für Fahrgäste	Funktionsweise	Meldekette	Kundenansprache	Sicherheit/Service
10a	Bahnsteig Notrufsäulen DB Station und Service	Hier bekomme ich direkt Kontakt, wenn ich Hilfe benötige	■ Audioverbindung zur Zentrale des Stationsbetreibers Die Notrufsäulen werden zunehmend durch DB abgebaut Auslaufmaßnahme	3S-Zentrale Betriebsleitstelle Sicherheit bei Notruf	„Hier können Sie Hilfebedarf mitteilen/anfordern“	Sicherheit und Service
10b	Bahnsteig Rufsäulen (S-Bahn) Notruf- und Informationssäulen (U-Bahn)	Indirekter Personalkontakt, Info-Austausch möglich	■ Audiokontakt, Warteschleife möglich – Abbau nach Defekt – keine Reparatur Keine direkte Einflussnahme, da zentral gesteuert	3-4S-Zentrale, Kundendialog SiS-Leitstelle bei Informationsknopf	„Hier könnten Sie Auskünfte einholen“ "Hier können Sie Informationen einholen".	Sicherheit und Service



■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich Informationen über die Situation, und damit den Überblick habe

■ Maßnahme trägt dazu bei, dass ich das Gefühl habe, dass sich niemand traut Ärger zu machen
■ Maßnahme hilft mir, dass ich keine Zielscheibe bin

■ Mit der Maßnahme weiß ich, dass Hilfe kommt
■ Die Maßnahme trägt zu einer guten Aufenthaltsqualität bei, hier fühle ich mich gut aufgehoben



Das VBB Corporate Design Manual



Inhalt

1 Die Gestaltungselemente

1.0 Die Markengleichung

Kampagnengleichung

1.1 Die Farben

Primärfarben

Sekundärfarben

Schmuckfarben (Kampagne)

Farbsystem

Optionale Unternehmensfarben

1.2 Die Bildwelt

Illustrationsstil

1.3 Typografie

Schriftschnitte

1.4 Die Bildmarke

Farben und Hintergründe

Anwendung

Zusatzlogos und Schutzraum

2 Das Gestaltungsprinzip

2.0 Das Layoutraster

Aufbau

Grundraster

Übersicht Formate

2.1 Informationsmedien

Titelübersicht

3 Das Kampagnenlayout

3.0 Die Kampagnengleichung

3.1 Die Bildwelt

Freisteller

Illustrationsstil

Kombinationen

3.2 Das Layoutprinzip

Liquid-Layout

Headline

3.3 Das Kampagnendesign

Messemedien

Social Media

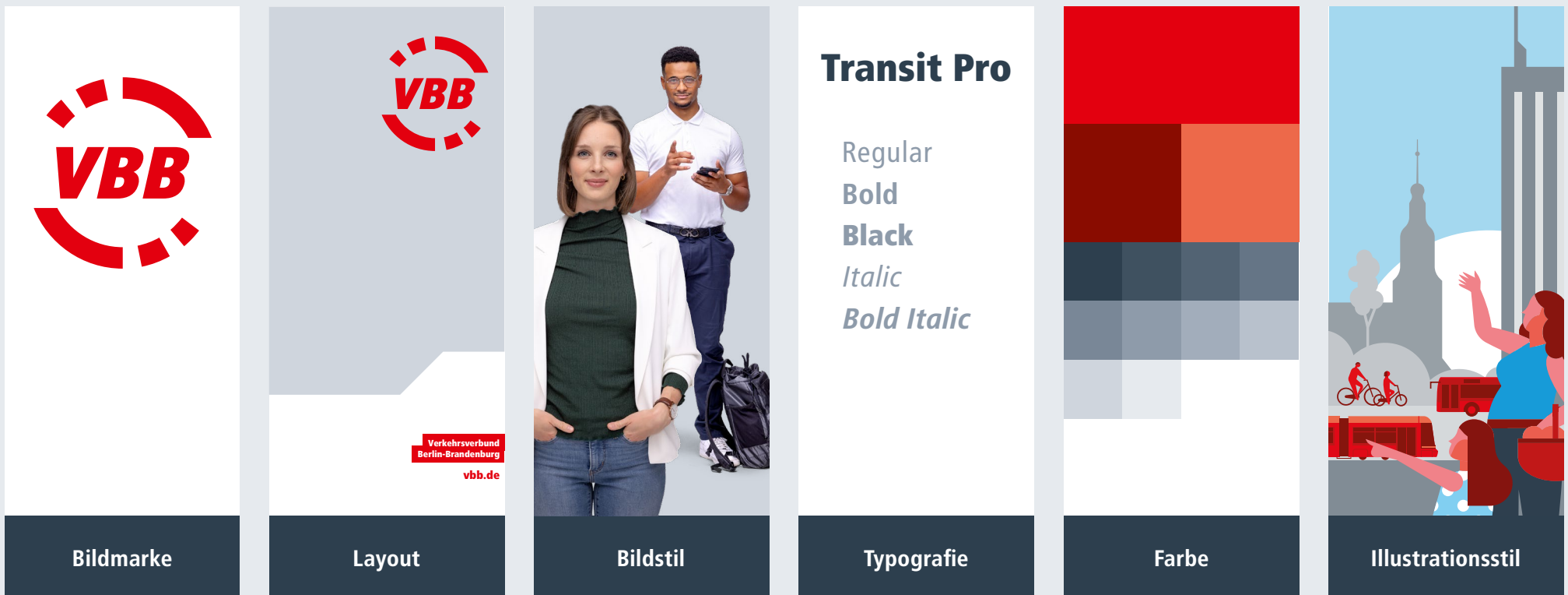
Digitale Medien



Die Gestaltungselemente

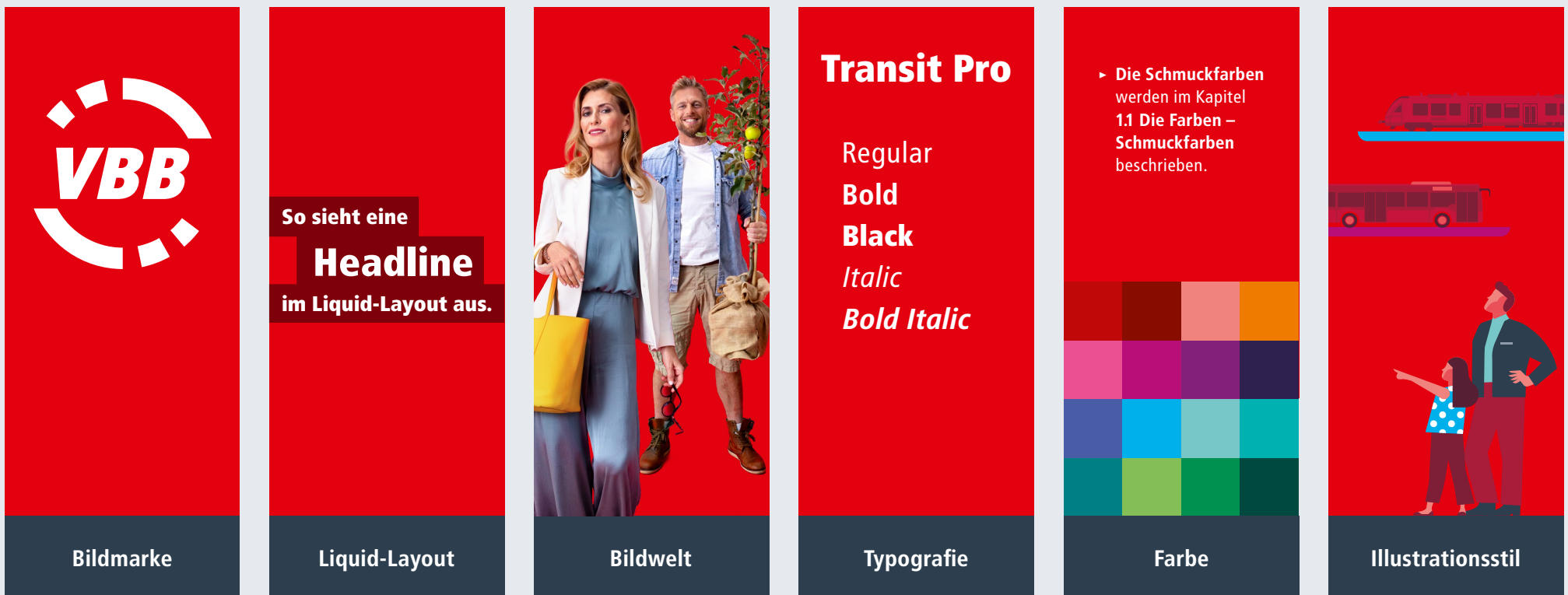
1.0 Die Markengleichung

Die Übersicht zeigt alle wesentlichen Markenparameter auf einen Blick. Konsequenterweise angewendet, entsteht eine Kommunikation, die konsistent ist und langfristig die Markenwahrnehmung für alle Stakeholder der Marke unverwechselbar prägt.



1.0 Die Markengleichung – Kampagnengleichung

Die Kampagnenkommunikation folgt anderen Gestaltungsparametern. Alle wesentlichen Kampagnenparameter sind unten stehend aufgezeigt. Im Kapitel „Das Kampagnenlayout“ wird die Gestaltung im Detail beschrieben (siehe Seite 28).

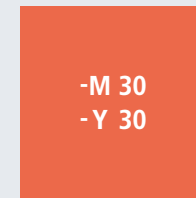
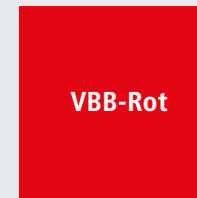
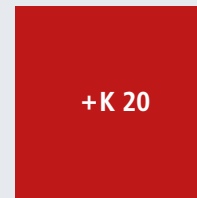
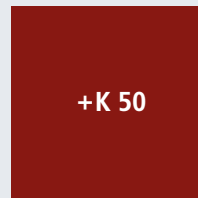
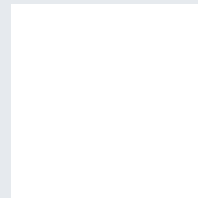


1.1 Die Farben – Primärfarben

Rot und Weiß sind die Logofarben des VBB.
In Kombination mit Schwarz und Grau bilden sie die Basis des Farbspektrums.

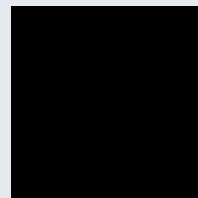
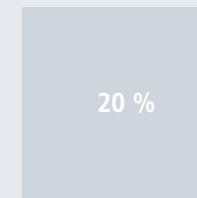
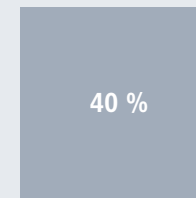
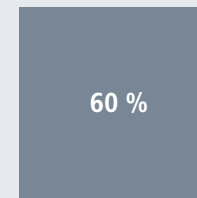
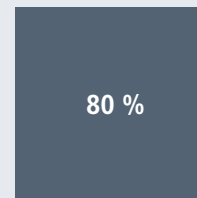
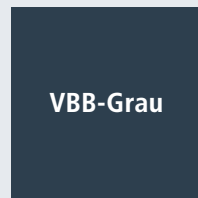
- ▶ **Rotskala**

Das VBB-Rot wird in bestimmten Abstufungen verwendet. Die Farbwerte finden Sie auf Seite 9.



- ▶ **Grauskala**

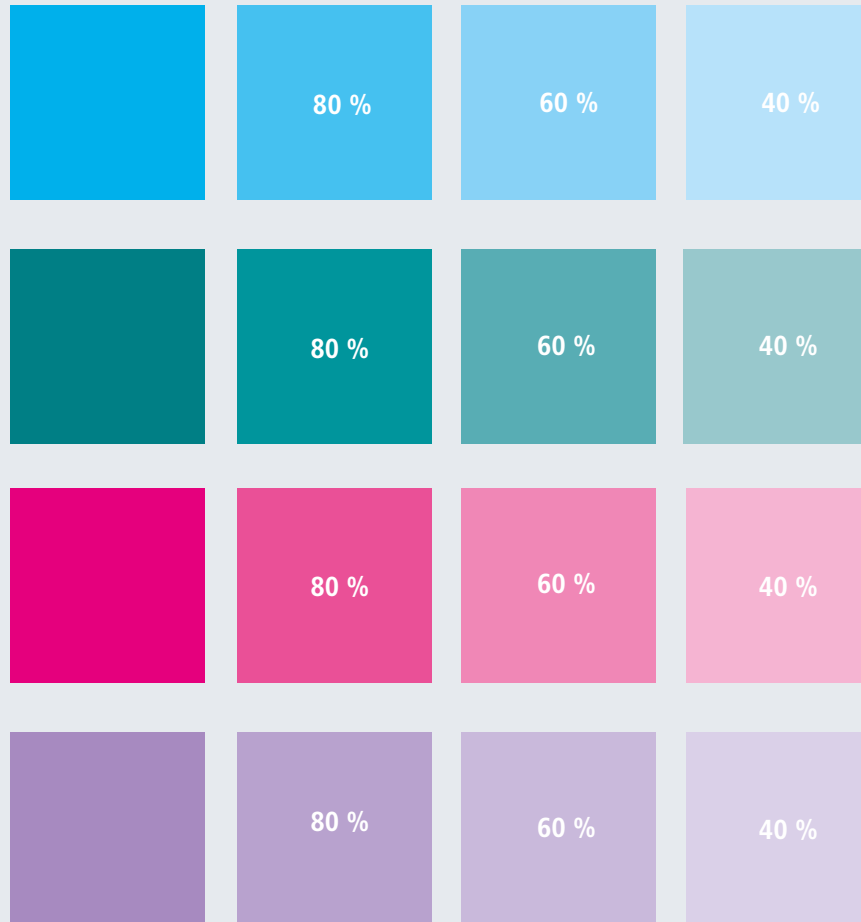
Das VBB-Grau wird in 10-Prozent-Abstufungsschritten verwendet. Rechts zu sehen ist eine minimierte Darstellung mit 20-Prozent-Schritten.



1.1 Die Farben – Sekundärfarben

Sekundärfarben werden optional eingesetzt: Cyan auch für die Gestaltung der Illustrationen, die anderen Töne nur beim Einsatz von komplexeren Info-Grafiken.

Die Farben können in verschiedenen Abstufungen genutzt werden.



1.1 Die Farben – Schmuckfarben (Kampagne)










Die Schmuckfarben werden hauptsächlich in der Kampagnengestaltung verwendet und für die Gestaltung der Illustrationen eingesetzt.












Die Schmuckfarben dürfen nicht in verschiedenen Abstufungen verwendet werden.



1.1 Die Farben – Farbsystem

Die Tabelle zeigt alle wichtigen Farbwerte für den Gebrauch im digitalen Bereich und im Printbereich.

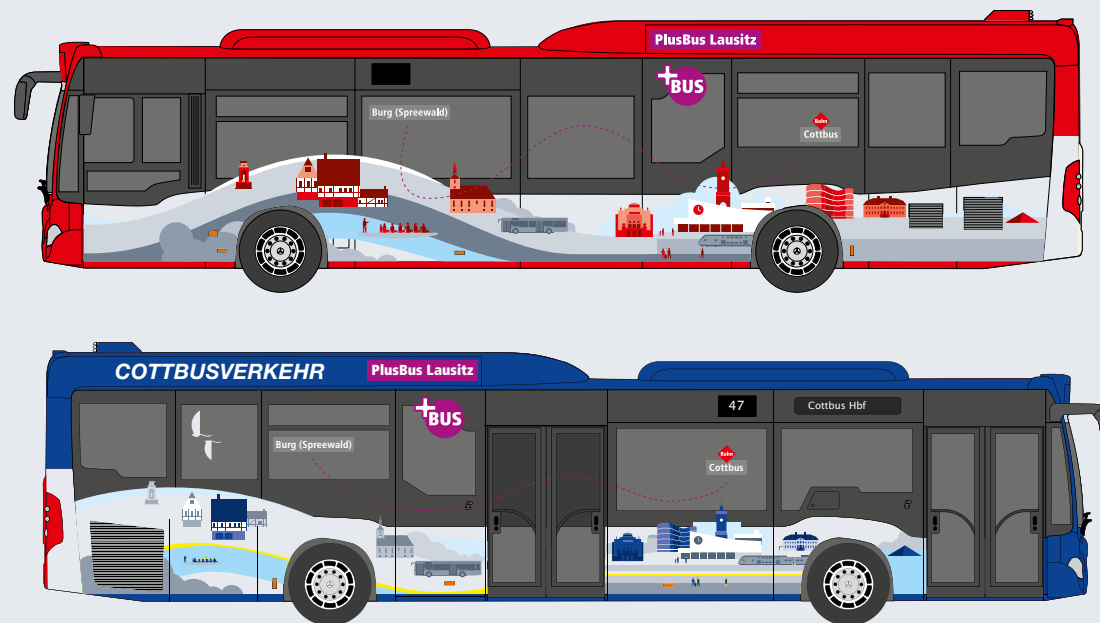
	CMYK	RGB	PAN	HKS	RAL
	0/0/0/0	225/225/225			9002
Primärfarben					
	0/100/100/0	225/0/0	485 C	14	3020
	48/18/0/80	45/63/77	432 C	38	5004
	0/0/0/100	0/0/0	Process Black	88	8022
Schmuckfarben					
	80/0/0/0	0/177/235	306 C	50	5012
Sekundärfarben					
	100/0/40/25	0/127/134	327 C	59	5021
	0/100/0/0	230/0/126	213 C	27	4010
	40/50/0/0	167/139/192	528 C	33 (50 %)	4005
PlusBus					
	40/100/0/0	165/2/125	2415 C	29	4006

	CMYK	RGB	PAN	HKS
	0/60/100/0	239/125/0	165 C	7
	0/80/5/0	234/82/147	205 C	25 (80 %)
	30/100/10/0	184/17/120	241 C	31
	60/100/10/0	131/34/122	259 C	33
	80/80/0/60	47/34/80	275 C	41
	80/65/0/0	78/85/162	2726 C	45
	75/0/35/0	0/177/178	326 C	51
	55/0/25/0	120/199/201	325 C	51 (50 %)
	100/20/60/60	0/73/65	3302 C	56
	80/0/80/20	0/119/61	348 C	64
	55/0/80/0	133/190/87	360 C	67

1.1 Die Farben – Optionale Unternehmensfarben

Bei konkretem Bedarf können die Silhouetten in den jeweiligen Unternehmensfarben gestaltet werden. Zusammen mit dem PlusBus-Signet (violett) stehen die Silhouetten und das Signet in Kombination mit den jeweiligen Unternehmensfarben. Diese Farben sollten neben der

Anwendung im Logo auch in den Illustrationen vorkommen (siehe Beispiel Busbeklebung). Gibt es mehr als zwei Verkehrsunternehmen-Absender, finden die Farben der Verkehrsunternehmen keine Anwendung in der illustrativen Gestaltung.



- Anwendung Busbeklebung
Bei einem zweifarbigen Verkehrsunternehmen wird die zweite Farbe nur dezent eingesetzt (gelbe Linie).



- Anwendung auf Flyern

1.2 Die Bildwelt – Illustrationsstil

Der VBB arbeitet mit einem Illustrationssystem. Es zeigt zusammenhängende „Welten“ und kann dabei trotzdem auch abstrakte Objekte in diese Bühnenszenarien einbinden.

Im Mittelpunkt stehen die Fahrzeuge der verschiedenen Modalitäten. Aber die Illustrationswelt ist vor allem menschlich. Alle Aspekte Berlin-Brandenburgischen Lebens im Nahverkehr werden gezeigt. Die primäre Farbwelt ist im Kontrast zum Rot um ein farbiges Grau erweitert und bindet ein Cyan für Farbakzente mit ein.

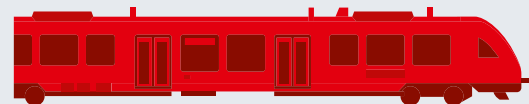
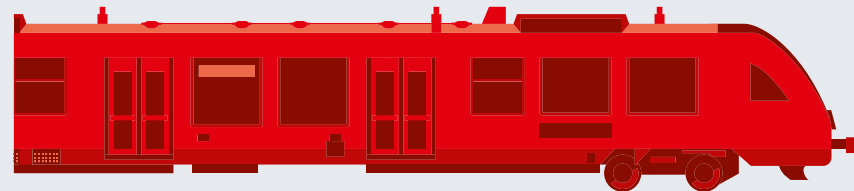
Alle schon bestehenden Illustrationselemente sind in der VBB-Datenbox kategorisiert und hinterlegt. Sollten neue beziehungsweise Sonderillustrationen benötigt werden, so müssen diese Illustrationen angefragt und bestellt werden.



1.2 Die Bildwelt – Illustrationsstil

Die Transportmittel werden analog zu den realen Verkehrsmitteln adaptiert und in verschiedenen Detailgraden schematisiert: Von Vordergrund mit hohem Detaillierungsgrad bis Hintergrund mit geringstem Detaillierungsgrad.

Die Menschen in der VBB-Bildwelt liegen in zwei Detailstufen vor. In Ebene 1 sind sie für den Einsatz in Klein, schemenhaft und nur in Rotabstufungen gestaltet. In Ebene 2 sind sie in Kleidung, Accessoires und Charakteristik von Kopf- und Körperform ausdefiniert. In dieser Abstraktionsstufe können auch weitere Sekundärfarben zum Einsatz kommen.



- **Aufbau**
Je präsenter und größer das Element eingebaut wird, desto mehr Detailreichtum. Es gibt jeweils drei Detailstufen.



1.3 Typografie

Schriftschnitte

Die Hausschrift des VBB ist die Transit Pro mit allen Schriftschnitten. Lizenzen können unter <https://www.fontshop.com/> erworben werden (Stand: 2024). Sie wird nicht mit anderen Schriftarten kombiniert. Die Transit Pro wird in allen Marketing- und Fahrgastinformationsmedien verwendet.

Zusätzlich findet die Arial ausschließlich im Office-Bereich als Ersatzschrift Anwendung.

Hauptschrift

Transit Pro

Regular

Bold

Black

Italic

Bold Italic

Ersatzschrift/Office

Arial

Regular

Bold

1.4 Die Bildmarke – Farben und Hintergründe

Farbvarianten

Das Logo des VBB besteht aus der Bildmarke – em VBB-Kernelement. Es ist in Form, Farbe und Anwendung fest definiert und stets unverändert anzuwenden.

- 1 Farbige Anwendung
- 2 Graustufenanwendung 20 % Schwarz
- 3 Schwarz-Weiß-Anwendung 100 % Schwarz
- 4 Schwarz-Weiß-Negativ-Anwendung

Hintergründe

Wo immer es möglich ist, steht die Bildmarke auf einem hellen Hintergrund. In der praktischen Anwendung werden jedoch Anpassungen an die jeweiligen Gegebenheiten notwendig sein. Im Rahmen der werblichen Kommunikation oder im gemeinsamen Auftritt mit anderen Verkehrsunternehmen kann das Logo auch vor anderen Hintergründen stehen. Jedoch darf der Hintergrund nicht zu unruhig oder zu kleinteilig sein. Solche Hintergründe beeinträchtigen die Prägnanz der VBB-Bildmarke.



1



2



3

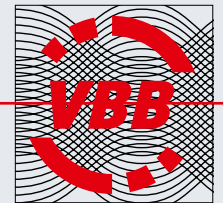


4

Richtige Anwendung



Falsche Anwendung



1.4 Die Bildmarke – Anwendung

Die Bildmarke des VBB wird je nach Art des Mediums unterschiedlich eingesetzt:

- 1 Kommunikation in Eigenmedien und VU-Medien als Bildmarke/Kernelement losgelöst vom Text.
- 2 In der internen Kommunikation als Bildmarke mit Firmierung unverändert anzuwenden.
- 3 Die Bildmarke mit dem „Verkehrswende“-Zusatz wird primär in der Kampagnen-Kommunikation eingesetzt.

Alle Logoverversionen können in Positiv und Negativ verwendet werden.

1 Kernelement



3 Verkehrswende



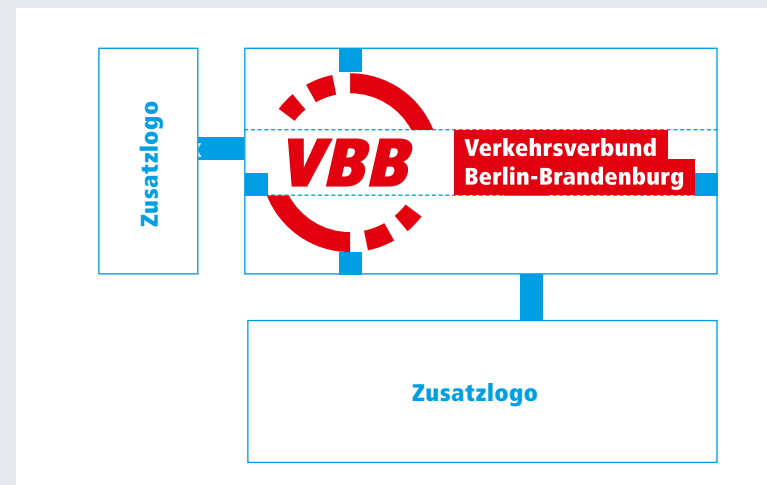
2 Bildmarke mit Firmierung



1.4 Die Bildmarke – Zusatzlogos und Schutzraum

Die Breite der VBB-Bildmarke inklusive der Firmierung sollte stets circa 10 % bis 25 % der Formatbreite entsprechen. Jedoch darf sie nie kleiner als 30 % der Basisgröße sein. Die Basisgröße bezieht sich auf ein A4-Format.

Nur in Ausnahmefällen – zum Beispiel bei speziellen Medienformaten – ist es gestattet, das Format beziehungsweise Abbildungsverhältnis den Gegebenheiten leicht anzupassen.

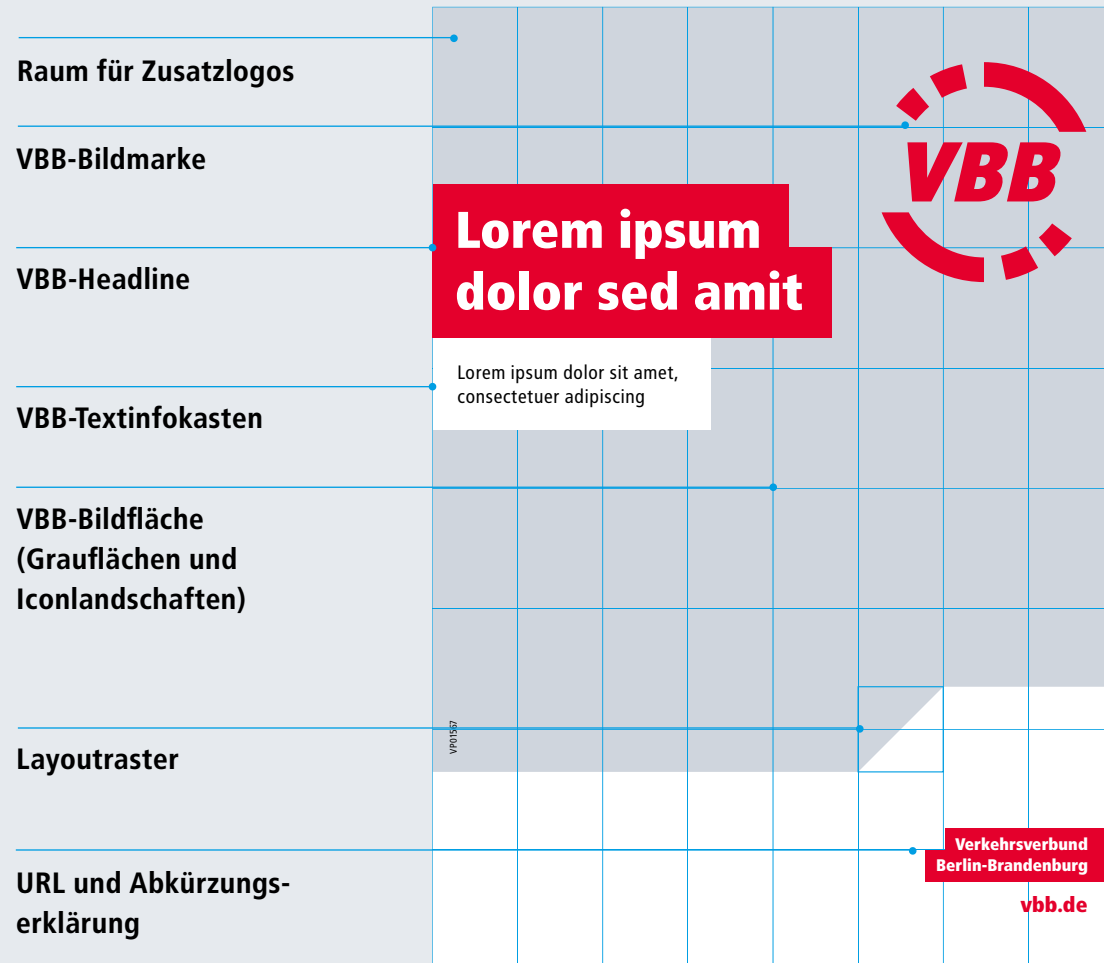


- ▶ **Firmierung**
Die Firmierung und der rote Kasten werden so formatiert wie in Kapitel 2.0 Layoutraster/Headline-Raster beschrieben.
- ▶ **Schutzraum**
Der Schutzraum der Bildmarke richtet sich nach der Breite des umlaufenden Kreises (siehe Abbildung links). Das ist die Variable X. Dieser Abstand muss auf allen Seiten gegeben sein.
- ▶ **Zusatzlogo**
Ein Zusatzlogo muss mindestens den doppelten Abstand zur Bildmarke mit dem angezeigten Schutzraum einhalten.

Das Gestaltungsprinzip

2.0 Das Layoutraster – Aufbau

Die VBB-Bildmarke tritt als Klammer auf und steht im Fokus der visuellen Außendarstellung. Neben dem roten Kernelement prägen in Ergänzung weitere Elemente den Look and Feel.



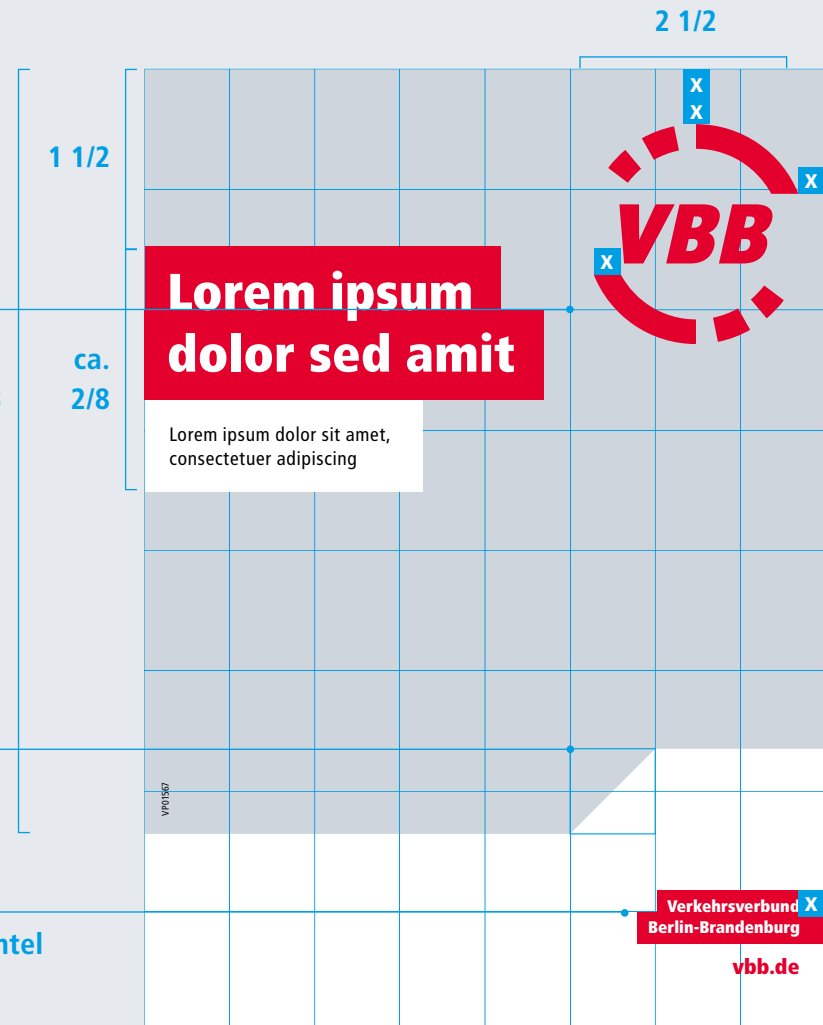
2.0 Das Layoutraster – Grundraster

Das Grundraster ist in Höhe und Breite geachtelt. Die Headline und die dazugehörige Infozeile nehmen $\frac{2}{8}$ in der Höhe und das Logo $\frac{2}{8}$ in der Breite des Formats ein.

Die zweite Headline-Zeile richtet sich am oberen zweiten Achtel aus.

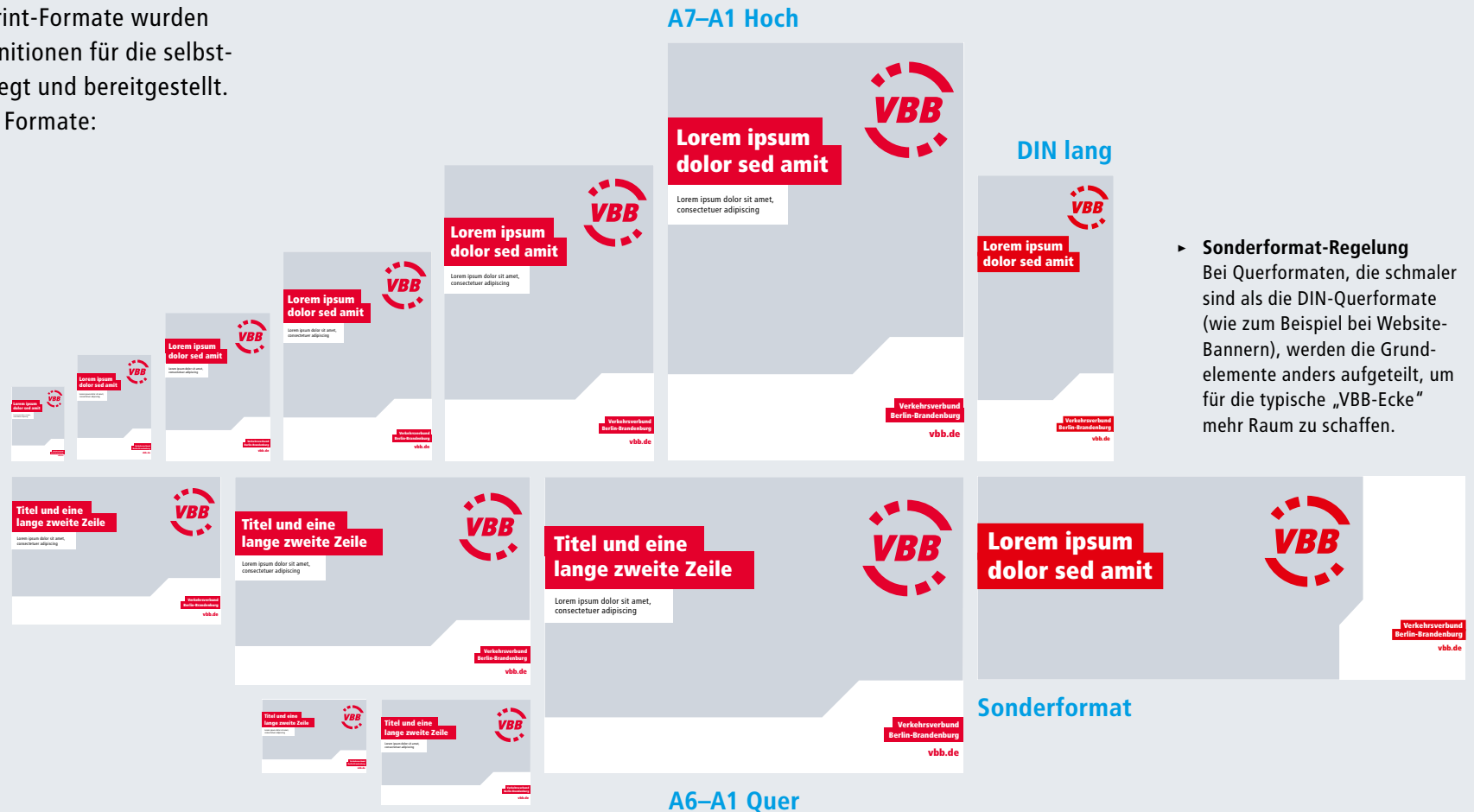
Das Quadrat hat eine Seitenlänge von 18,5 mm (A5) und bleibt unverändert auf schmalere Formate. Bei allen anderen DIN-Formaten skaliert sich dieses automatisch mit.

Am unteren Achtel ausgerichtet.



2.0 Das Layoutraster – Übersicht Formate

Für die verschiedenen Print-Formate wurden Templates mit allen Definitionen für die selbstständige Nutzung angelegt und bereitgestellt. Das beinhaltet folgende Formate:



- **Sonderformat-Regelung**
Bei Querformaten, die schmäler sind als die DIN-Querformate (wie zum Beispiel bei Website-Bannern), werden die Grundelemente anders aufgeteilt, um für die typische „VBB-Ecke“ mehr Raum zu schaffen.

2.1 Informationsmedien

Bei den Informationsmedien wird zwischen einer basischen und werblichen Gestaltung der Titel unterschieden.

Die sachliche Informations-Kommunikation ist einheitlich gestaltet und die wesentlichen Aussagen werden auf der Titelseite getroffen. Es ist eine schnelle Unterscheidung möglich.

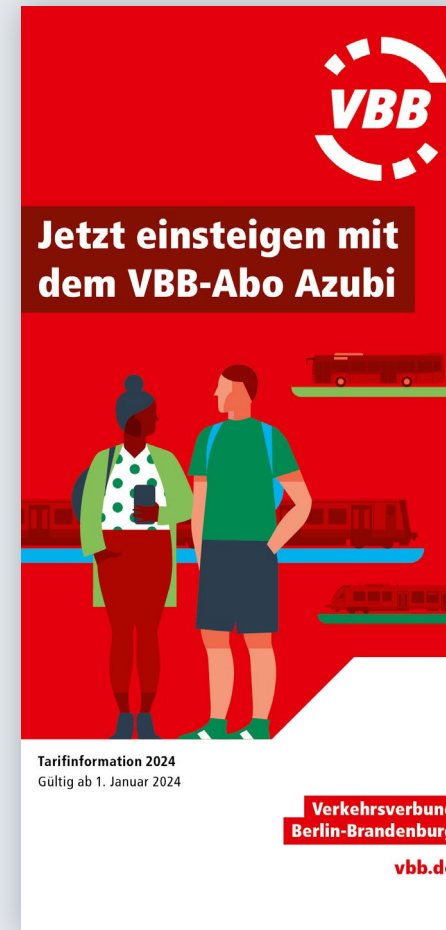
Die werbliche Kommunikation muss auffallen und in verschiedenen Medien und Formaten funktionieren (Plakate, Banner, Bewegtbild ...). Wichtig ist, dass neben formalen Aspekten (wie Reihencharakter, CD-Elemente) auch emotionalere Elemente berücksichtigt werden.

Hybridgestaltung

Für die werbliche Nutzung lehnt sich die illustrative Gestaltung an die der Kampagnengestaltung an. Es werden aber weiterhin Typografie und Farben des Fahrgastinformations-CD verwendet. Durch das VBB-Rot als Hintergrundfarbe wird die Aufmerksamkeit auf diese Medien gelenkt.



► Informations-Kommunikation



► Werbliche Ansprache

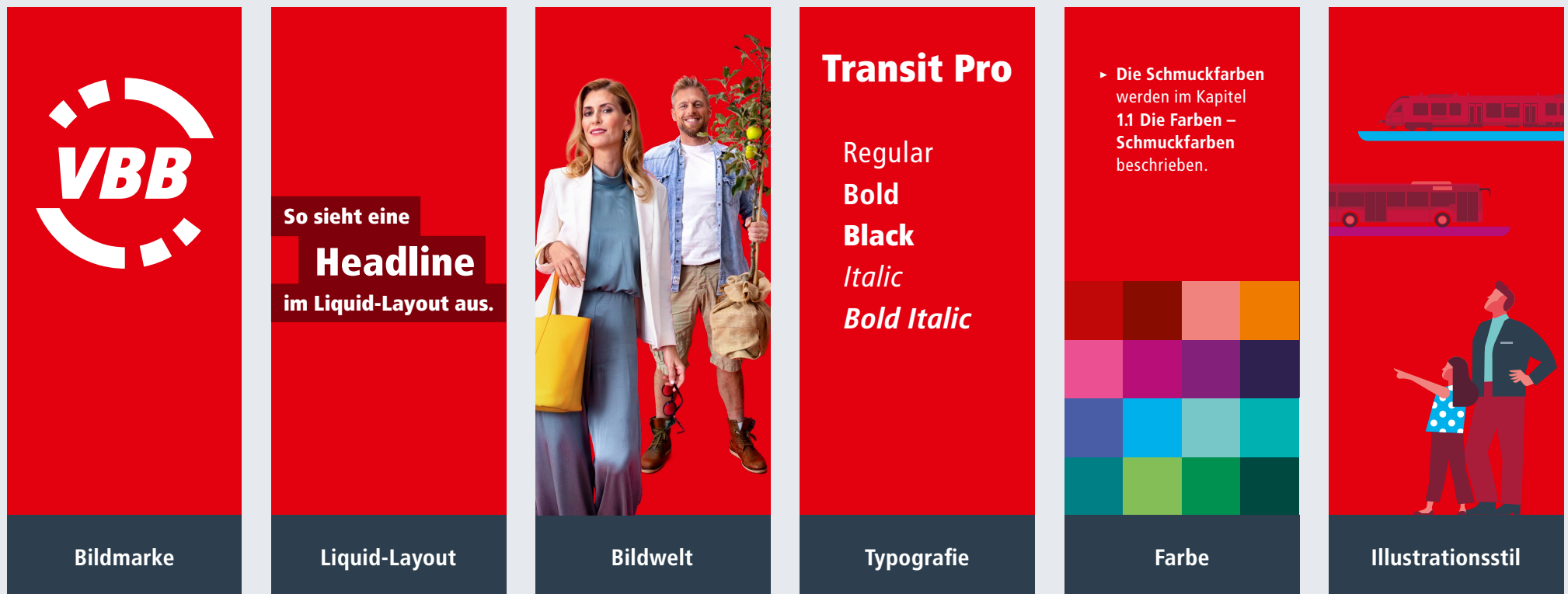
2.1 Informationsmedien – Titelübersicht



Das Kampagnenlayout

3.0 Die Kampagnengleichung

Unten stehend sind alle wesentlichen Kampagnenparameter aufgezeigt. Konsequenter Anwendung, entsteht eine Kommunikation, die sich immer selbstähnlich ist und langfristig die Markenwahrnehmung für alle Stakeholder der Marke unverwechselbar prägt.



3.1 Die Bildwelt – Freisteller

In der Kampagnengestaltung werden neben beziehungsweise mit den Illustrationen auch freigestellte Personen verwendet.

Authentisch und freundlich bilden sie einen Querschnitt der Bevölkerung Berlins und Brandenburgs ab. Alt, jung, männlich, weiblich, divers, ausgefallen, konservativ – wichtig ist, dass so weit wie möglich herkömmliche Klischees „gebrochen“ werden.

Die Personen nehmen Blickkontakt mit dem Betrachter auf und erzeugen Emotionalität.



3.1 Die Bildwelt – Illustrationsstil

In der Kampagnengestaltung entfallen die Abstraktionsstufen der Illustrationen. Sie werden immer in der detailreichsten Variante dargestellt. Zudem werden die illustrativen Einzelemente nicht zu einer Kulisse zusammengesetzt wie im Basic-Design. Es entstehen Inselillustrationen (Beispiele unter **3.1 Die Bildwelt – Kombinationen**).

Fahrzeuge:

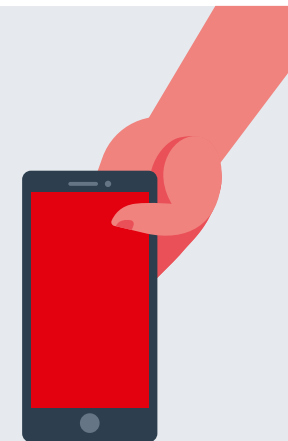
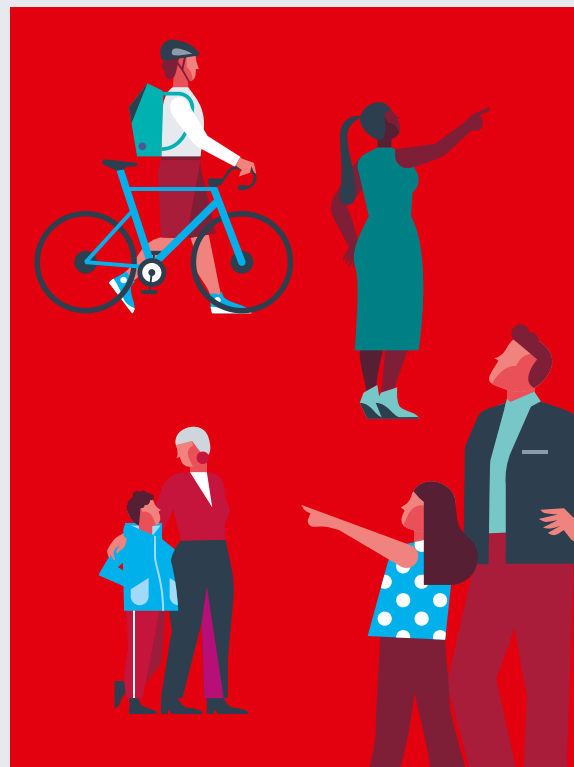
Da die Illustrationen auf einem Hintergrund in VBB-Rot stehen, werden alle Abstufungen, nicht aber das VBB-Rot selbst in den Silhouetten verwendet.

Menschen:

Für Hauttöne werden die beiden hellsten beziehungsweise die beiden dunkelsten Rottöne verwendet. Kleidung und Accessoires werden in den Sekundärfarben eingefärbt.

Pattern:

Die Hintergrundmuster werden als Schmuckelemente eingesetzt. Sie können aus einfachen geometrischen Formen oder spezifischen Elementen (wie Tickets) generiert werden.



3.1 Die Bildwelt – Kombinationen



- Das VBB-Rot ist immer die dominierende Farbe in der Gestaltung.



3.2 Das Layoutprinzip – Liquid-Layout

Bei der Kampagnengestaltung kommt ein **Liquid-Layout** zum Einsatz. Auf rotem Hintergrund dürfen die Gestaltungselemente frei platziert werden, ohne einem Raster zu folgen. Einzig das Logo wird weiterhin in der oberen rechten Ecke und der Abbinder in der unteren rechten Ecke platziert.

Im Vordergrund stehen emotionale Motive wie freigestellte Personen. Die Verkehrsmittel werden als Illustrationen in den Hintergrund platziert.

In der Kampagnengestaltung wird die Bildmarke mit dem Zusatz „verkehrswende“ verwendet.

Die Headline/Botschaft steht auf Balken. Deren Gestaltung wird auf der Folgeseite beschrieben. Der typische Abbinder mit URL bleibt bestehen, steht nun aber auf rotem Hintergrund und wird deswegen auf weiße Balken gestellt.

Freie Anordnung der Gestaltungselemente

Headline im englischen Satz

Vollflächiger Fond im VBB-Rot



Logo mit Zusatz

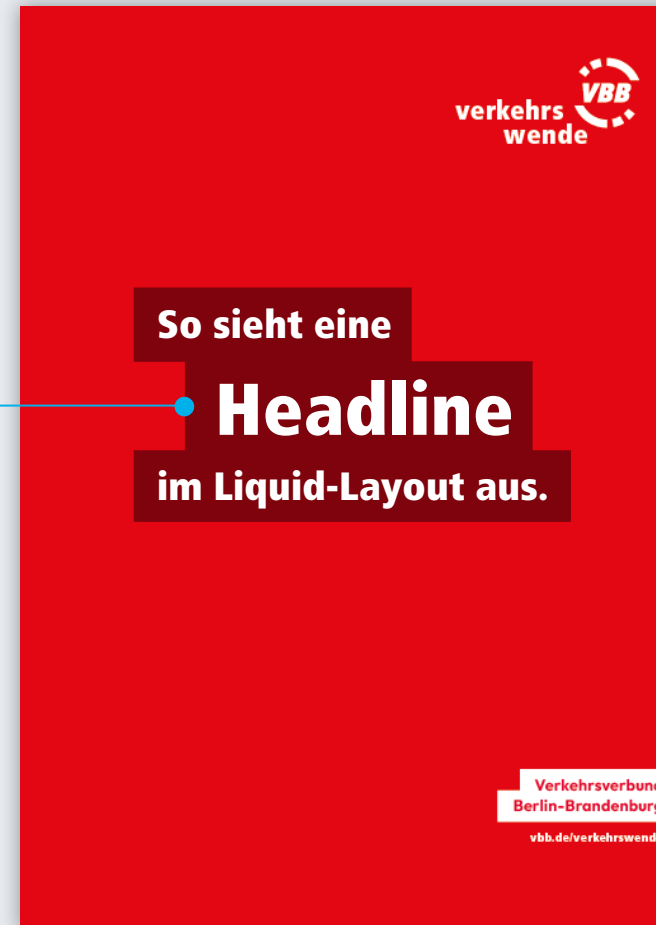
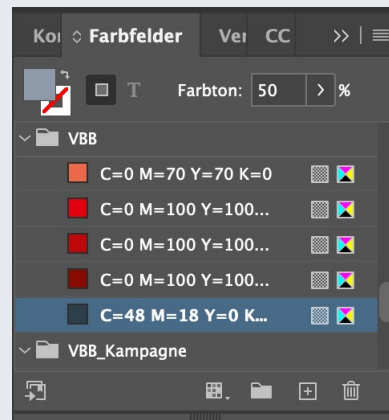
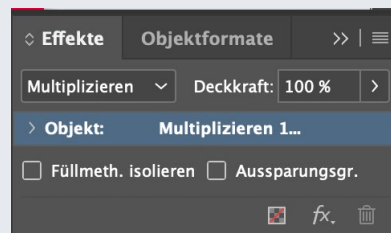
Gestaltung mit Freisteller und Illustrationen in neuer Farbwelt

Abbinde ohne Bühne

3.2 Das Layoutprinzip – Headline

Die Headline im **Liquid-Layout** wird im englischen Satz gestaltet. Die einzelnen Zeilen werden in unterschiedlichen pt-Größen gesetzt, um mehr Dynamik zu erzeugen.

Die Hinterlegung beziehungsweise der Fond der Headline ist eine Fläche, die auf „Multiplizieren“ eingestellt ist und in **50 % des VBB-Grau** eingefärbt ist.



3.3 Das Kampagnendesign in Messemedien

Bei den abgebildeten Messemedien wurde die Outfit als Schrift eingesetzt.
Zukünftig soll ausschließlich die Transit und das VBB-Rot (0/100/100/0) verwendet werden.

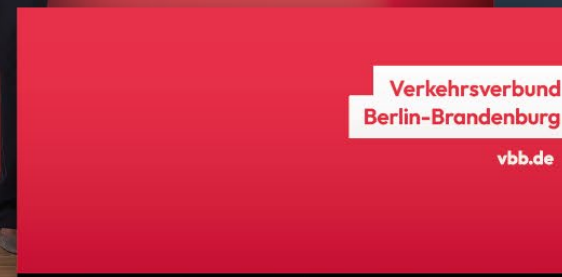
► Messewand



► Roll-up



► Messetheke



► Falttischhuse



► Roll-up

3.3 Das Kampagnendesign auf Social Media

Auch auf den **Owned-Media-Kanälen** greift das neue **VBB-Kampagnen-Design**, da hier eine primär werbliche Kommunikation stattfindet. Anbei Beispiele einer Kampagnenadaption in Social Media und ein einfacher Feed-Post einer wiederkehrenden Rubrik namens „Kurz gefragt“.

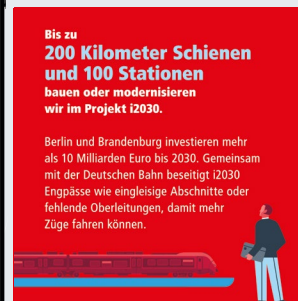
► Feed-Post



► Story

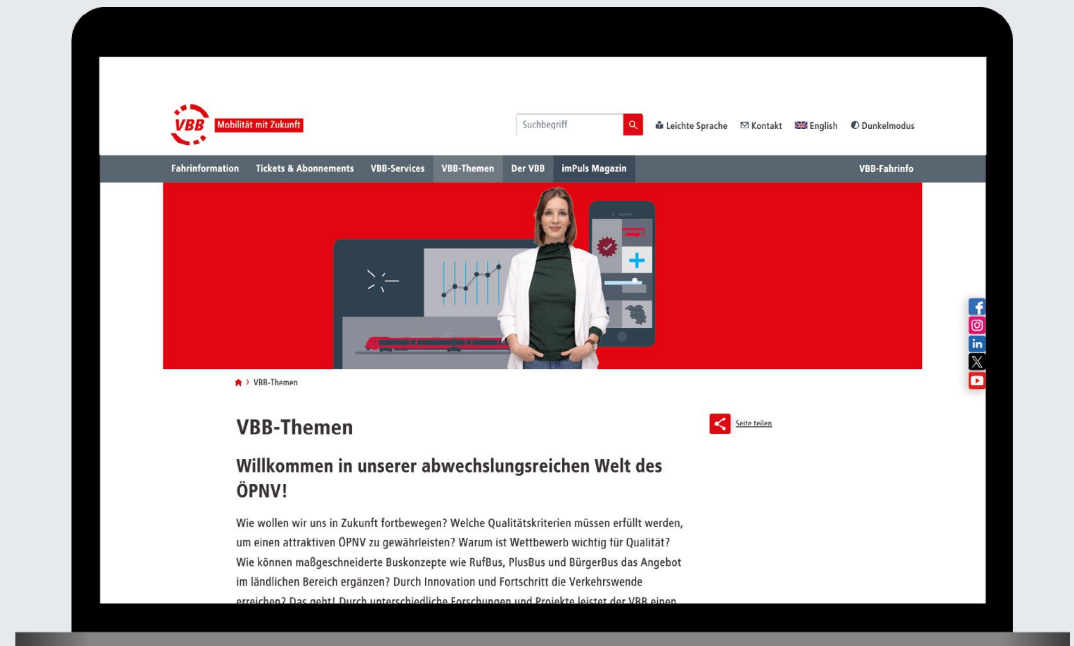


► Organisches Karussell



3.3 Das Kampagnendesign in digitalen Medien

Auf der **VBB-Website** werden die Header der Unterseiten nach dem Liquid-Design-Prinzip gestaltet. Freigestellte Personen werden mit beschreibenden illustrativen Elementen kombiniert. Der Hintergrund leuchtet im VBB-Rot.



Impressum

Corporate-Design-Manual

Herausgeber:

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin

Entwicklung, Satz und Layout:

boy – Strategie und Kommunikation GmbH
Knooper Weg 51, 24103 Kiel
Anna-Louisa-Karsch-Straße 9, 10178 Berlin

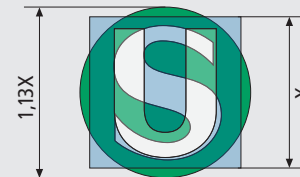


Anlagen

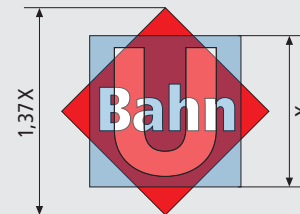
1.2. Platzierung Produktsignets

Die Produktsignets können entweder nebeneinander oder untereinander angeordnet werden. So wie die Größen der einzelnen Signets optisch ausgeglichen sind, sollten auch die Abstände optisch ausgeglichen sein.

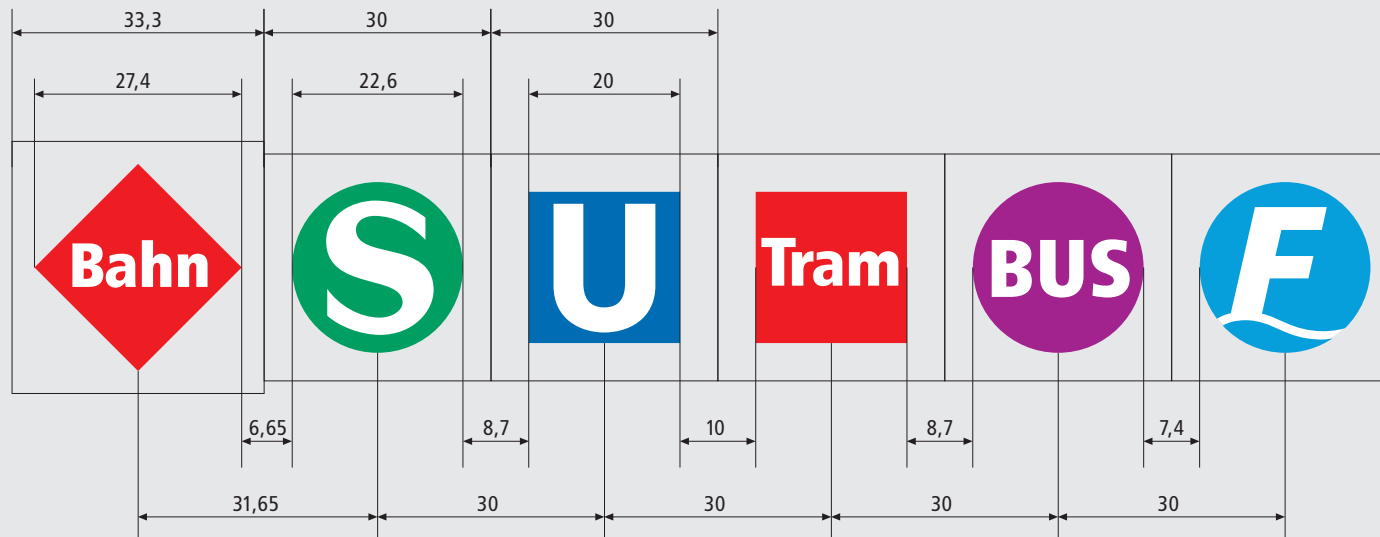
Nebenstehendes Beispiel zeigt die Platzierung der Produktsignets mit einem Abstand entsprechend einer halben Zeichenhöhe. Maßgebend für die Zeichenhöhe sind die quadratischen Produktsignets U-Bahn oder Tram. Zwischen diesen beiden Zeichen beträgt der Abstand genau die Hälfte der Zeichenhöhe. Die Abstände zwischen den Signetformen Quadrat/Kreis, Kreis/Kreis und Kreis/Raute sind entsprechend kleiner.



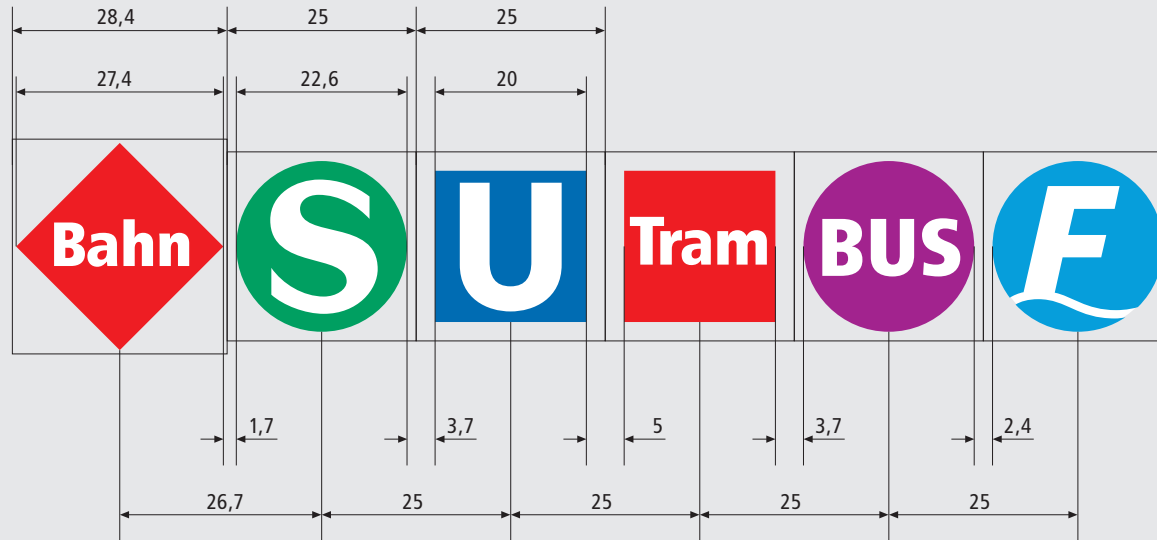
Die Höhe der runden Produktsignets betragen das 1,13-fache der quadratischen Produktsignets.



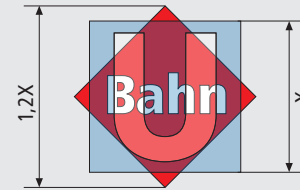
Die Höhe des Bahn-Produktsignets beträgt das 1,37-fache der quadratischen Produktsignets.



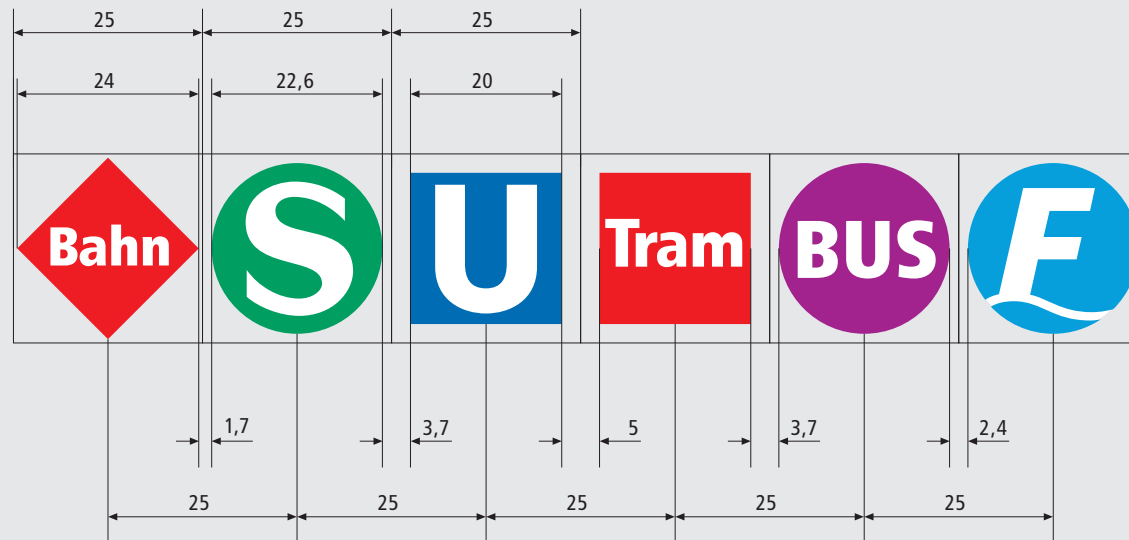
Unten stehendes Beispiel zeigt die Platzierung der Produktsignets mit einem Abstand entsprechend einer viertel Zeichenhöhe.



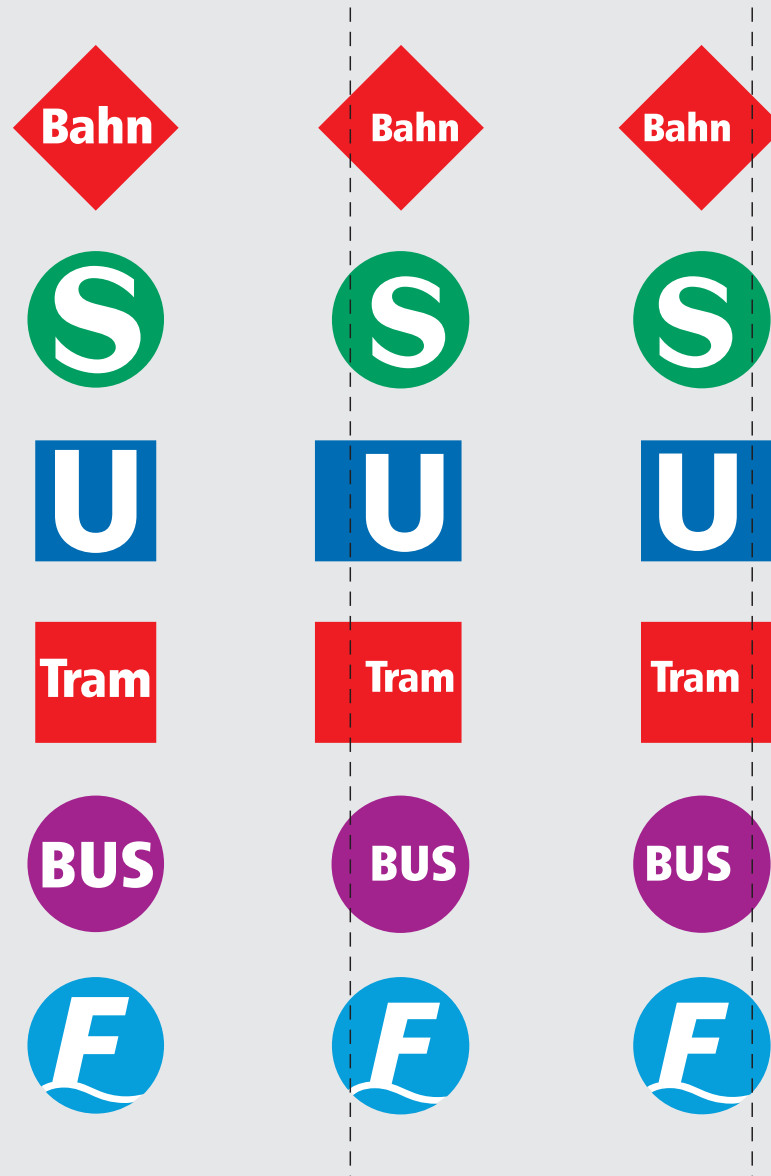
Bei bestehenden Beschilderungen kann das Bahn-Produktsignet auch einzeln ersetzt werden. Hierbei braucht die Zeichenhöhe des Bahn-Produktsignets nur das 1,2-fache der quadratischen Zeichen U-Bahn oder Tram zu betragen.



In Ausnahmefällen kann die Höhe des Bahn-Produktsignets auch nur das 1,2-fache der quadratischen Produktsignets betragen.



Für die Platzierung der Produktsignets im Anschnitt gibt es zwei zusätzliche Varianten, eine für den Anschnitt rechts und eine für links.



2.1.3.2. Meldung von Änderungen der Grunddaten

Neue VU-Masten

			Pflege durch IVU													Pflege bei Bedarf				
Änderungs-meldung	gemeldet	Änderung	Haltestelle	durch			VU-Mast-nummer	RBL-ID	VBB-Nr.	Waben-nummer	Lokale Nr.	Linien-Nr.					Kursbuch	Verbund-name		
von VU	am	zum	angelegt am	[KÜRZEL]	Bemerkung	VBB-Name			Nummer		gesperrt ?		Koordinate X	Koordinate Y	VBB-Name	Lieferant	Satzname	Auskunfts-name	Zielbe-schilderung	
ORP	29.03.11	29.03.11			Beispiel	Kyritz, Beispiel	4444	XXX		4540		xyz	52,1234567	13,987654	Kyritz, Beispiel	ORP	Kyritz, Beispiel	Kyritz, Beispiel	Kyritz, Beispiel	

Vorlagentabelle für neue VU-Masten:

- *Anlage „2.1.3.2.vu_masten_neue.xls“*

Umbenennung von VU-Masten

			Pflege durch IVU													Pflege bei Bedarf				
Änderungs-meldung	gemeldet	Änderung	Änderung	durch			VU-Mast-nummer	DHID	RBL-Nr.	VBB	Waben-nummer						Kursbuch-eintrag	Verbund-name		
von VU	am	zum	ausgeführt am	[KÜRZEL]	Bemerkung	VBB-Name (alt)			Nummer		gesperrt ?	Koordinate X	Koordinate Y	VBB-Name (neu)	Lieferant	Satzname	Auskunfts-name	Zielbe-schilderung		
VTF	09.11.11	11.12.11	05.12.11	ALH	Beispiel	Großbeeren, Beispiel	1014	DE:9000245087::1	xxx	245087	5400		52,123456	14,654978	Großbeeren, Feldstr.		Großbeeren, Feldstr.	Großbeeren, Feldstr.	Großbeeren, Feldstr.	
VTF	09.11.11	11.12.11	05.12.11	ALH	Beispiel	Ludwigsfelde, Beispiel	5731	DE:9000245361::2	xxx	245361	5400		53,323456	14,321978	Ludwigsfelde, Siedlerweg		Ludwigsfelde, Siedlerweg	Ludwigsfelde, Siedlerweg	Ludwigsfelde, Siedlerweg	

Vorlagentabelle für die Umbenennung von VU-Masten:

- *Anlage „2.1.3.2.vu_masten_umbenennung.xls“*

Regeldurchbindung

Lieferant	VU-Mast-nummer	DHID	Haltestellenname	von Linie	interner Liniename	von Ri	nach Linie	interner Liniename	nach Ri	maximale Wartezeit	gültig ab	gültig bis	Bemerkung
VBB	14312	DE:900275035::1	Wilhelmsdorfer Straße 12	N4	N4	2	B	B/522	2	1	28.01.17	13.12.17	

Vorlagentabelle für Regeldurchbindung:

- *Anlage „2.1.3.2.regeldurchbindung.xls“*

2.2.1.1. Glossar Benennungen

Ausflugslinien

Unterrubrik von BUS bzw. Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „saisonalen, vorrangig touristischen Zwecken dient“.

Aushangkasten

Hier befindet sich an einer Haltestelle der Fahrplan.

Bahn-Regionalverkehr

betreiberunabhängiger Oberbegriff für den Bahnregionalverkehr

Citybus

Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, der gekennzeichnet ist durch „kleinteilige Erschließung“. Der CityBus bedient Mittelzentren (→ **Quartierbus**).

Express-Linien

Unterrubrik von BUS bzw. Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „einzelne Haltestellen auslässt“.

Fahne

oberes Haltestellensegment, durch (H) gekennzeichnet

Fahrschein

Fahrkarte, Fahrausweis

Fahrtziel

Zielangabe auf Haltestellenfahne

Gültigkeit

Zeitraum, für den eine Aussage gilt, immer „gültig ab ...“

Haltestelle

tarifrelevanter Punkt (z.B. Bahnhof, Busbahnhof, Haltepunkt), einer Wabe zugeordnet

Liniennetz

schematische Linienführung (Spinne)

Linienplan

Linienführung, die auf geografischen Karten dargestellt ist

Linienverlauf

Aufzählung der Straßen im Fahrplantabellen, die eine Linien durchfährt

Linse

Darstellung von Haltestellenknotenpunkten in Plänen oder Liniennetzen

Mast

Haltestellenmast

Nacht-Linien

Unterrubrik von BUS bzw. Tram. Nachtbus bzw. Nachttram ist die offizielle Benennung des Verkehrs, der „nachts eine andere Strecke fährt als tagsüber“.

Nase

Haltestellendarstellung in Liniennetzen, quadratisch oder dreieckig

Perlschnur

schematische Darstellung aller Haltestellen einer Linie

PlusBus

Unterrubrik von BUS, welcher höhere Qualitätsstandards im regionalen Busverkehr erfüllt durch regelmäßigen Taktverkehr, zeitnahen Bahn-Bus-Übergang sowie Wochenendbedienung.

Quartierbus

Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, der gekennzeichnet ist durch „kleinteilige Erschließung“. Der Quartierbus bedient Teile einer Großstadt (→ **Citybus**).

Regionalverkehrslinie

Bus- oder Tramlinie, die Städte/Orte miteinander verbindet

Register

farbige Griffmarkierung am Beschnitttrand eines Fahrplanbuchs

Richtungsangabe

Kopfzeile in Fahrplanbüchern/Foldern, verdeutlicht: Abfahrtsort und Destination

Rufbus

Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, bei dem „eine Kundenaktion zur Nutzung des Angebots nötig ist“. Ehemals Bestellverkehr.

Stadtlinie

Bus- oder Tramlinie, die innerhalb einer Stadt fährt

Strecke

baulicher Weg

Umgebungsplan

zeigt die unmittelbare geographische Umgebung eines Bahnhofes/einer Haltestelle

Verkaufsstelle

hier können Kunden Fahrscheine erwerben

Verkehrshinweise

Erläuterungen für Ausnahmefälle bei Fahrplänen (Fußnote)

2.2.1.3. Rufbus bzw. andere Bedienformen

Der Rufbus stellt eine Alternative zum konventionellen ÖPNV dar. Dort wo durch die Struktur des Bediengebietes und die Verkehrsbedürfnisse der normale Linienverkehr unwirtschaftlich ist, bieten Rufbus-Systeme eine Möglichkeit zur Ergänzung der Verkehrsangebote. Sie orientieren sich am Bedarf und kommen nur zum Einsatz, wenn eine Bestellung vom Fahrgast vorhergegangen ist.

Es gibt zwei verschiedene Formen beim Rufbus:

- 1. Linienbetrieb:** definierter Fahrtweg und definierte Abfahrtszeiten. Dies können zusätzliche Fahrten zum bestehenden Linienverkehr sein aber auch separate Verkehrsangebote.
- 2. Linienverkehr mit Abweichung vom Linienweg:** definierte Abfahrtszeiten an definierten Anschlusspunkten und definiertes Bediengebiet.
Der Fahrtweg und die Abfahrtszeiten sind nur insofern festgelegt, daß er bei Bedarf den Anschluss an bestimmte Linienverkehre sichert.

- zu 1.** Darstellung des Angebotes innerhalb der bestehenden Fahrplantabellen möglich.
- zu 2.** Darstellung des Angebotes mit Verweis auf Anschlussbeziehungen, zusätzlich Definition des Bediengebietes nötig.

Außerdem sind bei allen drei Formen Informationen nötig:

- zu den Verkehrstagen und Verkehrszeiten
- zur Bestellung
- zu Abweichungen von den allgemeinen Beförderungsbedingungen
- zum Tarif

1. Linienbetrieb

Der Fahrtweg kann analog der konventionellen Angebote im ÖPNV durch Perlschnüre, Linienpläne oder Liniennetze dargestellt werden.

BUS 878		Montag - Freitag					
Fahrtnummer	03	01	05	17	19	07	09
Verkehrshinweise	K			R		R	15
	S	S			S		S
Bad Freienwalde, Busbahnhof	.	.	8.00	.	.	.	.
- Amtsstr.	.	.	8.01	.	.	.	.
- Schlachthof	.	.	8.03	.	.	.	.
Bad Freienwalde Malche	.	.	8.05	.	.	.	.
Falkenberg, Papierfabrik	.	.	8.06	.	.	.	.
- Gärtnerei	.	.	8.08	.	.	.	.
- Dorf	.	.	8.09	.	.	.	.
Falkenberg Thälmannstr.	.	.	8.10	.	.	.	.
Amalienhof	.	.	8.11	.	.	.	.
Amalienhof Ausbau	.	.	8.12	.	.	.	.
Struvenberg Abzweig Falkenberg	.	.	8.13	.	.	.	.
Hohenfinow Dorf	.	.	8.16	.	.	.	.
Neugersdorf	.	.	8.22	.	.	.	.
Gersdorf	.	.	.	.	.	.	.
Trampe Dorf	6.50	.	.	10.33	12.33	16.39	.
Ackermansdorf	6.53	.	.	10.36	12.36	16.39	.
Gersdorf	6.56	.	8.24	10.39	12.39	16.39	.
.
.
.
Bernau Busbahnhof	.	9.19	.	.	.	.	.

S nur an Schultagen (Land Brandenburg)
O Anschluß in Heckelberg nach Tiefe
K weiter als 887 Bad Freienwalde
R nach telefonischer Anmeldung Weitefahrt mit Rufbus

zusätzliche Fahrt innerhalb eines bestehenden Fahrplanangebotes






BUS R99		Wulkow ▶ Frankfurt (O)					
SVF		nur bei Bedarf					
BUS R99		täglich					
Wulkow		10.01	11.32	13.01	14.32	16.01	
Frankfurt (O), Bahnhof Bussteige		10.28	11.59	13.28	14.59	16.28	
Frankfurt (O), Bahnhof DB	ab	10.39	12.09	13.39	15.09	16.39	
Berlin, Ostbahnhof	an	11.41	13.15	14.41	16.15	17.41	
Berlin, Zoologischer Garten DB	an	11.58	13.33	14.58	16.33	17.58	


Separates Verkehrsangebot mit eigener Liniennummer und eigenem Fahrplan

2. Linienverkehr mit Abweichung vom Linienweg

Die Definition des Bedienegebietes muß in jedem Fall durch ein Ortverzeichnis erfolgen. In dieses Verzeichnis ist jeder Ort aufzunehmen, der bei Bedarf angefahren wird.





Darüberhinaus kann das Bedienegebiet auch mit Hilfe von Kartografie dargestellt werden.

 Bahn RB66 Angermünde ▶ Szczecin DB AG	
 RB66	Sonnab. u. Sonntag
Fahrtnummer	5920 5922 5924 5926 5928 5930
Verkehrshinweise	a
Angermünde	ab 5.55 7.51 9.27 11.37 13.27 15
Passow	6.08 8.04 9.40 11.51 13.41 1
Schönow	6.13 8.09 9.45 11.56 13.45 1
Casekow	 6.17 8.13 9.49 12.00 13.49 11
Petershagen	 6.21 8.17 9.53 12.04 13.53 16
Tantow	 6.27 8.31 9.58 12.16 13.58 16.2
Szczecin Gumience	an 6.47 8.57 10.15 12.32 14.15 16.47
Szczecin Główny	an 6.53 9.03 10.21 12.37 14.21 16.53 16

a von Berlin-Zoologischer Garten, ab 4.39
 b nach Berlin-Zoologischer Garten, an 23.24
 nach telefonischer Anmeldung Weiterfahrt mit Rufbus



Legende

-  Rufbus Bedienegebiet
-  **Zehdenick (Mark)**
Umsteigeepunkt zum Rufbus
-  **RB12** **RB12**
Bahn-Regionalverkehr mit Liniennummer, Bahnhof und Endbahnhof
-  **802** **803**
Bus mit Liniennummer und Endhaltestelle

2.2.1.4. PlusBus

Namensgeber für den PlusBus ist der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV). Dieser hat den PlusBus im Dezember 2013 im Rahmen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes eingeführt. Ein Kooperationsvertrag regelt die Qualitätskriterien und die Darstellung.

1. Ziele des PlusBus-Konzepts

Das Konzept PlusBus Brandenburg verfolgt das Ziel, das Busangebot im Land Brandenburg attraktiver zu gestalten, die Aufmerksamkeit der Fahrgäste auf diese besonderen Buslinien zu richten und dadurch die gute Bus-Bahn-Verknüpfung sowie die Vertaktung mehr in den Vordergrund zu stellen. Mit der gemeinsamen Marke „PlusBus“ wird für die Kunden der qualitativ hochwertige ÖPNV erkennbarer. Darauf aufbauend ist es möglich, mit den standardisierten Angebotskriterien den Busverkehr in Brandenburg gezielt zu vermarkten und damit auch neue Kundengruppen für den ÖPNV anzusprechen.

Grundsätzlich soll das Konzept PlusBus Brandenburg auch eine Motivation sein, wichtige Buslinien im Angebot so anzupassen, dass sie die Qualitätsstandards erfüllen und somit in die Kategorie PlusBus aufgenommen werden können.

Die Botschaft lautet: Brandenburg hat auch in der Fläche ein attraktives Bussystem, das eng mit dem SPNV verknüpft ist und diesen ergänzt.

2.1. Vorteile für die Fahrgäste

- intuitive Nutzung des PlusBusses ohne aufwändige Planung
- mehr Flexibilität und Freiheit durch gut abgestimmte und regelmäßige Taktangebote

2.2. Vorteile für die Verkehrsunternehmen

- höhere Fahrgastzahlen durch gut vernetzten Taktverkehr
- steigende Fahrgastzahlen bedeuten steigende Einnahmen

3. Qualitätskriterien

Linien, die unter der Marke PlusBus fahren, müssen die nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- **Regelmäßiger Taktverkehr**
Es sollen Fahrten von Montag bis Freitag im Stundentakt mit der ersten Abfahrt zwischen 5:30 und 6:30 Uhr und der letzten Abfahrt zwischen 19:30 und 20:30 Uhr an den jeweiligen Endpunkten angeboten werden.
- **Zeitnahe Bahn-Bus Übergang**
Die Übergangszeit vom/zum SPNV beträgt maximal 15 Minuten (inkl. Wegezeit). In der Übergangszeit enthalten ist die Wegezeit (Zeit für den Weg vom Zug zum Bus). Im Regelfall beträgt die Wegezeit 3 bis 5 Minuten.
- **Wochenendbedienung**
An Wochenenden sind über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare anzubieten, mit mindestens sechs Fahrtenpaare an Samstagen und mindestens fünf Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen.

Die Qualitätskriterien für den PlusBus müssen sowohl an Schul- als auch an Ferientagen erfüllt werden.

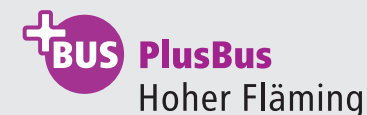
PlusBus-Linien zeichnen sich durch eine einfache, transparente und konsistente Grundstruktur aus:

- geradlinige und direkte Linienführung ohne Stichfahrten
- Hin- und Rückfahrt erfolgen mit gleicher Liniennummer
- gleichbleibender Linienweg im Tagesverlauf für Hin- und Rückweg

4. Fahrgastinformation und Kommunikation

4.1. Die Marke

Der Markennamen PlusBus wird vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und dem VBB für Buslinien genutzt, die den Qualitätskriterien entsprechen. Einheitlich wird auch das PlusBus-Signet für die Fahrgastinformation in beiden Verbänden genutzt. Ein regionaler Bezug ist durch die Anpassung des Namens (z. B. „PlusBus Hoher Fläming“) möglich.



4.2. Das Bildmotiv

Der VBB unterstützt die Verkehrsunternehmen bei der Kommunikation und Vermarktung des PlusBus-Angebotes.

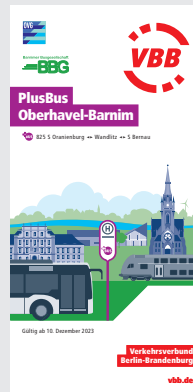
Dafür werden Bildmotive in Form von Silhouetten zur Verfügung gestellt. Diese können regional an die einzelnen Busverkehrsunternehmen angepasst werden und zur Gestaltung der Busse und von Informationsflyern verwendet werden.

Auf dieser Grundlage kann für jede PlusBus-Region eine individuelle Erscheinungsweise entwickelt werden, die gleichzeitig aber eine Wiedererkennung im gesamten Verbundgebiet garantiert.

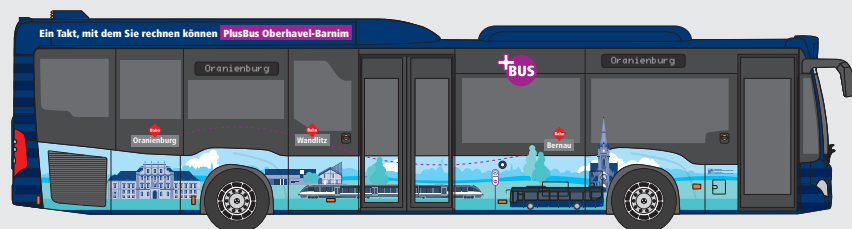
Übergeordnet hat der VBB eine Informationsseite zum PlusBus unter vbb.de/plusbus eingerichtet



Heckflächengestaltung PlusBus Oberhavel-Barnim



Titel PlusBus Oberhavel-Barnim

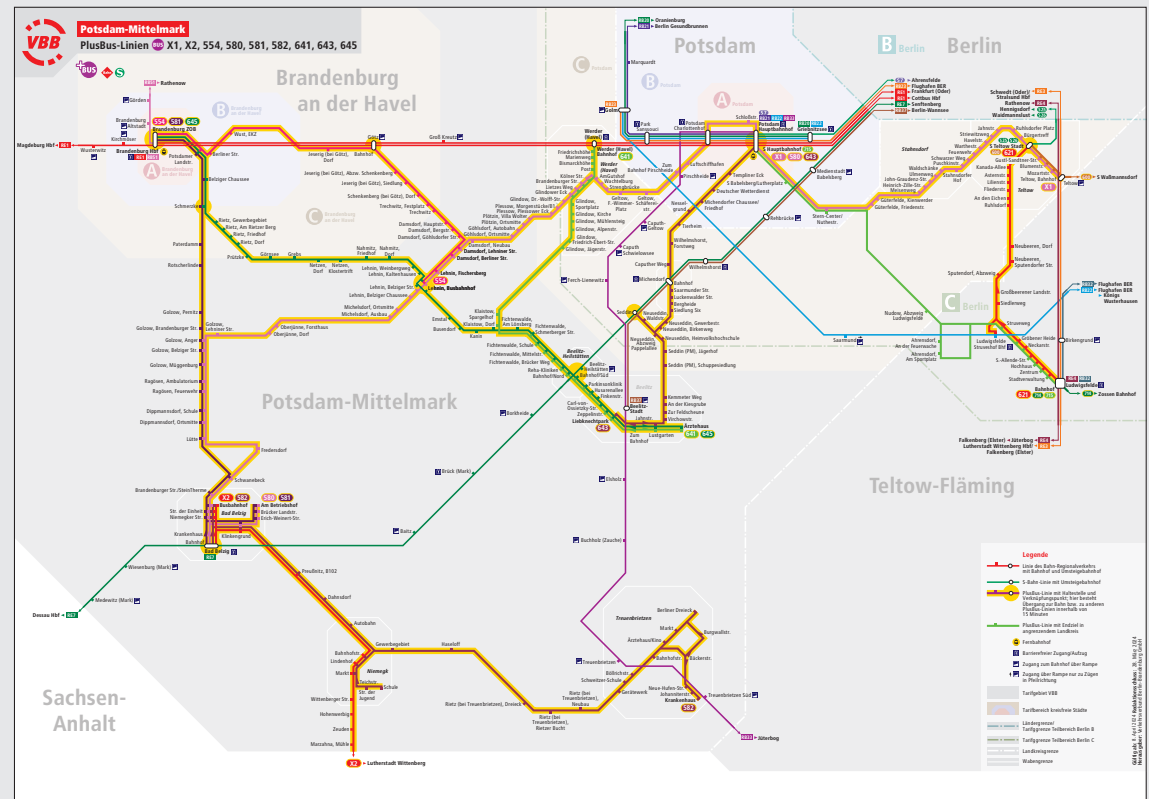


Seitensicht PlusBus Oberhavel-Barnim

4.3. Darstellung in Kartographieprodukten und Liniennetzen

Die PlusBus-Linien werden in ausgewählten Kartographieprodukten dargestellt. Hervorgehoben werden die Linienverläufe der PlusBusse durch eine gelbe Hinterlegung. Die Verknüpfungspunkte werden durch eine gelbe Kreisfläche markiert.

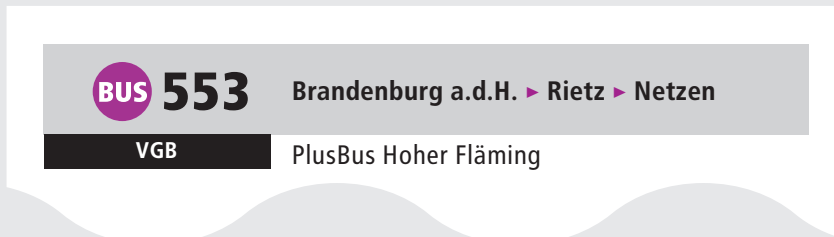
Die Kartendarstellungen bilden die Grundlage für die Verwendung in Flyern, Fahrplänebüchern, Aushängen, Plakaten und weiteren Medien.



Liniennetz PlusBus Potsdam-Mittelmark (verkleinerte Darstellung)

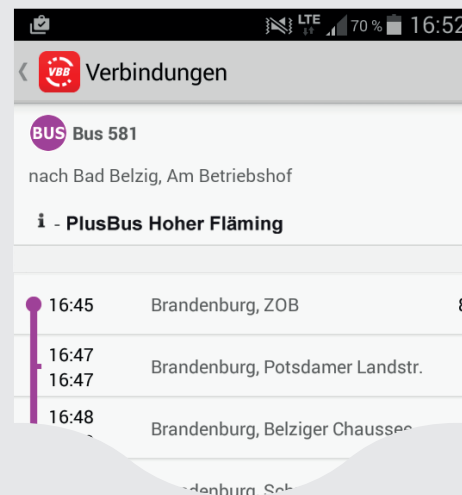
4.4. Darstellung in Fahrplantabellen

Für Fahrplantabellen, vor allem in Fahrplanbüchern und Foldern ist eine Kennzeichnung der PlusBus-Linien mit einem Texthinweis vorgesehen. Dieser wird in der Kopfzeile, im optionalen Feld unterhalb der Richtungsangaben platziert.



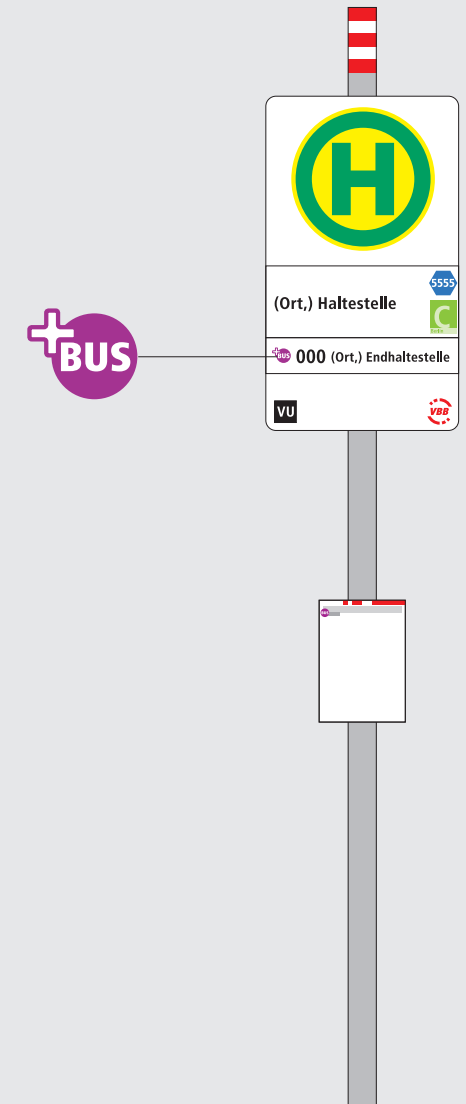
4.5 Darstellung in der VBB-Fahrinfo

Die Fahrinfo-Dienste (mobil, stationär, App, Routing) stellen bei einer Verbindungsanfrage (Ansicht Abfahrts-tafel) einen fett ausgezeichneten PlusBus-Attributstexte dar. Dadurch wird der Fahrgast auf die besondere Qualität vor allem bei der Anzeige von mehreren Verbindungs- oder Abfahrtsalternativen hingewiesen. Abhängig von den Nutzergewohnheiten der VBB-Fahrinfo-Dienste muss sich der Fahrgast dann nur noch den Linienweg (Um-steigepunkte) und die Abfahrtsminute merken. Einige VBB-Fahrinfo-Dienste können auch erklärende und weiterführende Texte verarbeiten. Die Umsetzung ist weiterhin von technischen Möglichkeiten bei den Verkehrsunternehmen beeinflusst.



4.6 Kennzeichnung der Haltestellen

Haltestellen für PlusBusse sind mit dem PlusBus-Logo an der Haltestellenfahne zu kennzeichnen.



2.2.2.1.1. Abkürzungsverzeichnis (Orte)

Ortsverzeichnis	Status	Abk.	Ortsverzeichnis	Status	Abk.	Ortsverzeichnis	Status	Abk.
Ahrensfelde	A	Ahf	Doberlug-Kirchhain	A	Dki	Guben	S	Gub
Altdöbern	A	Adb	Döbern	A	Döb	Gumtow	A	Gmt
Altlandsberg	A	Alb	Drebkau	A	Drk	Heiligengrabe	A	Hgr
Angermünde	S	Ang	Eberswalde	K	Ew	Hennigsdorf	S	Hen
Beelitz	A	Bee	Eichstädt	A	Eis	Herzberg/Elster	K	Hz
Bad Belzig	K	Bz	Eichwalde	G	Eiw	Hohen Neuendorf	G	HNd
Bad Freienwalde (Oder)	A	Frw	Eisenhüttenstadt	S	Eh	Hornow	A	Hrn
Bad Liebenwerda	S	Lib	Elsterwerda	S	Els	Jänschwalde	A	Jwa
Bad Saarow-Pieskow	A	BSP	Erkner	G	Ekn	Jeserig	A	Jeg
Bad Wilsnack	A	BWs	Falkenberg/Elster EE	A	FbE	Joachimsthal	A	Jot
Baruth/Mark	A	Bat	Falkenberg/Mark MOL	A	FbM	Jüterbog	A	Jtg
Beelitz	A	Bee	Falkensee	S	Fse	Karstädt	A	Kas
Beeskow	K	Bsk	Fehrbellin	A	Fer	Ketzin	A	Ket
Bergholz-Rehbrücke	A	BRe	Finowfurt	G	Fif	Kleinmachnow	G	Klm
Berlin	L	B	Finsterwalde	S	Fi	Kletzke	A	Kle
Bernau	S	Ber	Forst (Lausitz)	K	For	Kolkwitz	G	Klz
Bestensee	G	Bts	Frankfurt (Oder)	K	Ff	Königs Wusterhausen	S	KW
Biesenthal	A	Bst	Fredersdorf-Vogelsdorf	G	FrV	Kremmen	A	Krm
Birkenwerder	G	Bkw	Friedersdorf LDS	A	Frd	Kyritz	A	Ky
Blankenfelde	A	Bfd	Friedland	A	Frl	Langengrassau	A	Lgs
Boitzenburg	A	Bob	Friesack	A	Frs	Lauchhammer	S	Lau
Brandenburg an der Havel	K	Brb	Fürstenberg/Havel	A	Fbg	Lebus	A	Lbs
Brieselang	A	Brl	Fürstenwalde/Spree	S	Fw	Leegebruch	G	Lee
Briesen (Mark) LOS	A	Brn	Gartz (Oder)	A	Grz	Lehnin	A	Len
Brieske	A	Brk	Gerswalde	A	Gew	Lehnitz	A	Lez
Brieskow-Finkenheerd	A	BFh	Glienicke/Nordbahn	G	GLN	Lenzen	A	Lnz
Britz	A	Brz	Golßen	A	Gon	Letschin	A	Let
Brück	A	Brü	Golzow MOL	A	Gow	Liebenwalde	A	Lwd
Brüssow	A	Brw	Gramzow	A	Grm	Lieberose	A	Lro
Buckow MOL	A	Buk	Gransee	A	Grs	Lindow (Mark)	A	Ldw
Burg (Spreewald)	A	Bur	Gröden	A	Grd	Löwenberg	G	Löw
Butzow	A	Buw	Groß Kreutz	A	GKr	Lübben	K	Ln
Calau	A	Ca	Groß Leuthen	A	GLt	Lübbenau/Spreewald	A	Lüb
Caputh	A	Cap	Groß Pankow	A	GPw	Lübbenow	A	Lbw
Cottbus	K	Cb	Groß Rietz	A	GRz	Luckau	A	Lc
Dahlwitz-Hoppegarten	A	DHg	Groß Schönebeck	A	GSb	Luckenwalde	K	Lu
Dahme	A	Dam	Großräschen	A	Grä	Ludwigsfelde	S	Ldf
Dallgow-Döberitz	G	Ddö	Grünheide (Mark)	A	Grh	Lychen	A	Lyc

Landeshauptstädte (L), Kreisfreie Städte und Kreisstädte (K), Städte (S), Amtsgemeinden (A) und Großgemeinden (G)

Ortsverzeichnis	Status	Abk.
Massen-Niederlausitz	A	MsN
Mellensee	A	Mls
Meyenburg	A	Mey
Michendorf	A	Mid
Milow HVL	A	Miw
Mittenwalde LOS	A	Mtw
Mühlberg/Elbe	A	Müg
Mühlenbeck	A	Müb
Müllrose	A	Mül
Müncheberg	A	Mün
Nauen	S	Nau
Nennhausen	A	Nen
Neu Fahrland	A	NFa
Neuenhagen MOL	G	Nhg
Neuhardenberg	A	Nhb
Neuhausen	A	Nhs
Neuruppin	K	Np
Neustadt (Dosse)	A	Nst
Neuzelle	A	Nzl
Niedergörsdorf	A	Ngö
Niemegk	A	Ngk
Oderberg	A	Obg
Oranienburg	K	Ob
Ortrand	A	Otr
Peitz	A	Pei
Perleberg	K	Pe
Petershagen/Eggersdorf	G	PeE
Pinnow	A	Pin
Plessa	A	Ple
Potsdam	L	P
Premnitz	A	Prz
Prenzlau	K	Pz
Pritzwalk	S	Pzw
Prösen	A	Prö
Putlitz	A	Puz
Rangsdorf	A	Rdf
Rathenow	K	Rn
Rheinsberg	A	Rbg
Rhinow	A	Rhw
Rüdersdorf b. Bln.	A	Rüd
Ruhland	A	Rul

Ortsverzeichnis	Status	Abk.
Schenkendöbern	A	Sdö
Schipkau	A	Spk
Schlieben	A	Slb
Schönborn	A	Söb
Schönefeld LDS	A	Sfd
Schöneiche bei Berlin	G	Sön
Schönermark UM	A	Smk
Schönwalde	A	Swd
Schönwalde HVL	A	Swa
Schönwalde LDS	A	Swe
Schulzendorf LDS	G	Szd
Schwarzheide	S	Szh
Schwedt/Oder	S	Sdt
Seddin	G	Sdd
Seelow	K	See
Senftenberg	K	Sfb
Sonnenwalde	A	Sow
Spreenhagen	A	Spr
Spremberg	S	Spb
Stahnsdorf	A	Std
Steinhöfel LOS	A	Sth
Storkow/Mark	A	Stw
Straupitz	A	Stz
Strausberg	S	Srb
Tauche	A	Tau
Teltow	S	Tel
Templin	A	Tp
Teupitz	A	Tpz
Trebbin	A	Tbb
Treuenbrietzen	A	Tbz
Velten	S	Vel
Vetschau	A	Vet
Wahrenbrück	S	Wab
Waldstadt	G	Wds
Walsleben	A	Wal
Wandlitz	A	Wnz
Welzow	A	Wlz
Werbig TF	A	Wbg
Werder (Havel)	S	Wer
Werneuchen	A	Weu
Wiesenburg	A	Wib

Ortsverzeichnis	Status	Abk.
Wildau	G	Wld
Wittenberge	S	Wtt
Wittstock/Dosse	S	Wk
Woltersdorf MOL	G	Wod
Wriezen	A	Wrz
Wusterhausen/Dosse	A	WhD
Wustermark	A	Wma
Wusterwitz	A	Wwz
Zehdenick	A	Zdk
Zepernick	A	Zpk
Zeuthen	G	Ztn
Ziesar	A	Zsr
Zossen	A	Zos

Landeshauptstädte (L), Kreisfreie Städte und Kreisstädte (K), Städte (S), Amtsgemeinden (A) und Großgemeinden (G)

2.2.2.1.1. Abkürzungsverzeichnis (Stadtteile Berlin)

Berliner Stadtteile und ihre Abkürzungen auf
5 Buchstaben nach Pietruska-Stadtplan

Stadtteilbezeichnung	Abkürzung
Adlershof	Adler
Altglienicke	Altgl
Alttreptow	Altr
Baumschulenweg	Baums
Biesdorf	Biesd
Blankenburg	Blanb
Blankenfelde	Blanf
Bohnsdorf	Bohnd
Britz	Britz
Buch	Buch
Buchholz	Buchh
Buckow	Bucko
Charlottenburg	Charl
Dahlem	Dahle
Falkenberg	Falkb
Friedenau	Fried
Friedrichsfelde	Frife
Friedrichshagen	Frihg
Friedrichshain	Frhai
Frohnau	Frohn
Gatow	Gatow
Grünau	Grüna
Grunewald	Grune
Haselhorst	Hasel
Heiligensee	Heils
Heinersdorf	Heind
Hennigsdorf	Hennd
Hermsdorf	Hermd
Hohenschönhausen	Hohsh
Johannisthal	Johth
Karlsdorf	Karlh
Karow	Karow
Kaulsdorf	Kauld
Kladow	Klado
Köpenick	Köpen
Konradshöhe	Konhö

Stadtteilbezeichnung	Abkürzung
Kreuzberg	Kreuz
Lankwitz	Lankw
Lichtenberg	Liber
Lichtenrade	Lirad
Lichterfelde	Lifel
Lübars	Lübar
Mahlsdorf	Mahld
Malchow	Malch
Mariendorf	Mardf
Marienfelde	Marfe
Marzahn	Marza
Mitte	Mitte
Müggelheim	Müggh
Neukölln	Neukö
Niederschöneweide	Niesw
Nikolassee	Nikol
Oberschöneweide	Obers
Pankow	Pankow
Plänterwald	Plänt
Prenzlauer Berg	Prenz
Rahnsdorf	Rahnd
Reinickendorf	Reind
Rosenthal	Roset
Rudow	Rudow
Schmargendorf	Schma
Schmöckwitz	Schmö
Schöneberg	Schön
Siemensstadt	Sieme
Spandau	Spand
Staaken	Staak
Steglitz	Stegl
Tegel	Tegel
Tempelhof	Tempf
Tiergarten	Tierg
Treptow	Trept
Waidmannslust	Waidm

Stadtteilbezeichnung	Abkürzung
Wannsee	Wanns
Wartenberg	Wartb
Wedding	Weddg
Weißensee	Weißs
Wilmerdorf	Wilmd
Wittenau	Wittn
Zehlendorf	Zehld

2.2.5.1. Fahrtzielkonzept (Glossar)

Aktueller Halt

Der Name des Halts, an dem das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt steht. Es zählen nur solche Halte, an denen für den Ein-/Ausstieg von Fahrgästen gehalten wird.

Ansage

Akustische Informationsübermittlung jeglicher Art (→ *Ansagen*).

Ausstiegsseite

Angabe durch den Wortlaut „Ausstieg rechts/links“ oder mithilfe von Symbolen. Ist im Fahrzeug der Ausstieg nur auf einer Seite möglich, dann entfällt die Angabe.

Datum + Uhrzeit

Das jeweils aktuelle Datum und die jeweils aktuelle Uhrzeit. Sie werden dynamisch aktualisiert/fortgeschrieben. Es ist das 24-Stunden-Format mit einem Doppelpunkt als Trennzeichen anzuwenden.

Fahrtziel

In der Regel der letzte Halt, der von der Fahrt bedient wird. In einigen Fällen, wird stattdessen, eine → **Zwischenstation** verwendet. Die Bezeichnung des Fahrtzieles steht immer in Verbindung mit der Liniennummer.

Fahrzeugeinheit

Unter einer Fahrzeugeinheit wird

- a) ein Triebwagen/Bus,
- b) ein Wagen bzw. Wagensegment eines mehrteiligen Triebzuges oder
- c) ein Reisezugwagen verstanden.

Im (Straßen-)Bahnverkehr wird zudem unter einer Zugeinheit

- a) ein Triebwagen,
- b) Triebzug oder
- c) eine Lok mit Einzelwagen

verstanden. Eine Zugeinheit besteht demnach aus einer oder mehreren Fahrzeugeinheit(en). Züge bestehen demnach aus einer oder mehreren Zugeinheit(en).

Liniennummer

Die Nummer der Linie, wie sie gemäß Bestellung/Konzession bestellt/vergeben wurde.

Nächster Halt

Der Name des Halts, an dem das Fahrzeug als nächstes zum Halten kommen wird. Es zählen nur solche Halte, an denen für den Ein-/Ausstieg von Fahrgästen gehalten wird.

Plus

Die auf dieses Wort folgenden Informationen werden zusätzlich gegeben. Das Wort „Plus“ selbst wird nicht angezeigt/angesagt.

Via-Station

Bedeutender Unterwegshalt (insb. hinsichtlich Umsteigemöglichkeiten und verkehrlicher Verknüpfung), welcher dem Fahrgast zusätzlich zum Fahrtziel / zur Zwischenstation kommuniziert wird.

- Einer Via-Station geht stets das Wort „via“ voraus, auch wenn dies in diesem Dokument an manchen Stellen nicht explizit genannt werden sollte.
- Via-Stationen werden nur solange kommuniziert, wie die Via-Station noch nicht erreicht wurde. Via-Stationen werden bei ihrem Durchfahren ausgeblendet/„gelöscht“.

- Entfällt eine Via-Station (Umleitung, Haltausfall), so ist diese auf keinem Medium als Via-Station zu kommunizieren.
- Ist das Wort (+Via-Station) in diesem Dokument in Klammern gesetzt, erfolgt die Kommunikation von Via-Stationen nur dann, wenn es verkehrlich sinnvoll/geboten ist.

Wagennummer

Angabe der Wagennummer, falls Reservierungen in mehreren Zugteilen möglich sind. Im Fall von Triebzügen (vgl. Definition „Fahrzeugeinheit“), die aus mehreren Fahrzeugeinheiten bestehen – also einem technischen Zusammenschluss mehrerer Fahrzeugeinheiten, die jedoch baulich bedingt immer gemeinsam eingesetzt werden –, können Fahrgästen mitunter schwerlich zwischen den einzelnen Wagen unterscheiden (*Beispiel*: Talent 2). In diesem Fall kann die Wagennummer statt von der Fahrzeugeinheit von der Zugeinheit abgeleitet werden.

Wechsel

Technischer Hinweis zur Art der Einblendung: Die auf dieses Wort folgenden Informationen werden im Wechsel mit den davorstehenden Informationen abwechselnd angezeigt. Das Wort „Wechsel“ selbst wird nicht angezeigt/angesagt.

Zwischenstation

(Bedeutender) Halt, welcher dem Fahrgast anstelle des Fahrtzieles (im Sinne des letzten bedienten Halts) kommuniziert wird, wenn diese Station für die Orientierung von Fahrgästen besser geeignet ist als das Fahrtziel. Die Bezeichnung des Fahrtzieles steht immer in Verbindung mit der Liniennummer.

Vokabelliste

Für eine verbundweit einheitliche Kommunikation wird eine Vokabelliste Deutsch-Englisch sowie Deutsch-Polnisch zur Verfügung gestellt.

Bei der Vokabelliste handelt es sich um ein Arbeitsdokument.

Nachfolgend befindet sich ein Auszug der Vokabel- und Wortgruppenliste Deutsch – Englisch zum Stand 03|2021.

deutsch	englisch
1. Bauabschnitt / 2. Bauabschnitt	first / second construction phase
10-Minutentakt	every 10 minutes
7-Tage -Karte	7-day ticket / weekly ticket
Abfahrt	departure
Anschluss	connection
Aufzug / Fahrstuhl	lift
Ausfall	cancelled
Ausfall Fahrstuhl	lift is out of service
Ausstieg [links / rechts]	Exit to the left/right.
Bahn-Regionalverkehr	regional rail
Bahnsteig	platform
Bahnsteigänderung / Bahnsteigwechsel	platform changes
Bahnübergangsstörung	level crossing barrier failure
barrierefrei	step-free access / barrier-free
Bauarbeiten	construction work
Bedarshalt	request stop
bedingt barrierefrei	partially step-free access / barrier-free
betroffene Linien	routes affected
Blindenleitsystem	orientation system for blind people
Bombenentschärfung	bomb disposal
Bus	bus
Busbahnhof	bus station
Bushaltestelle	bus stop
Bussteig	bus platform
die S-Bahn (als System)	suburban rail
durchgehend	non-stop
Eingangsbereich	arrival hall
Einkaufspassage	shopping mall
Einkaufszentrum	shopping centre
Einschränkung	limited service
Einzelfahrausweis	single fare ticket
elektronisches Stellwerk	electronic signalbox
Empfangshalle	foyer
Endbahnhof	terminus station

deutsch	englisch
Endhaltestelle	final stop
Entwertung	validation
Erdgeschoss	ground floor
Ermäßigt	reduced fare
Ersatzhaltestelle	replacement/temporary bus stop.
Ersatzverkehr	replacement service
Ersatzverkehr [mit Bussen]	replacement service by bus
Fähre	ferry
Fahrkartenautomat	ticket machine
Fahrplan	timetable
Fahrschein	ticket
Fahrtrichtung	Direction of travel
Fernbahnhof	(central) main-line station
Fernbus	coach
Fernverkehr	national and international traffic
Flughafen	airport
Friedhof	cemetery
Früh-, Tages-, Abend- und Nachtverkehr	Early morning/day/evening/night services.
Fundbüro	lost property office
Fußgängerbrücke	pedestrian bridge
Fußweg	pedestrian way
gegen Fahrtrichtung	against the direction of travel
gegenüberliegend	on the opposite side
Gesamtübersicht (Grafik des Bauzustandes)	overview (image of current state of construction)
Gleis	platform
Gleisänderung / Gleiswechsel	track changes
Gleisbauarbeiten	track construction work
Großveranstaltung	event
Halt	stop
Halt entfällt	no stop today
Haltestelle wie Bus 240	bus stop for bus 240
Haltestellen des Ersatzverkehrs	replacement bus stop
Hauptbahnhof	central station

deutsch	englisch
Hauptverkehrszeit(en)	rush hour(s)
hinter	behind
in der Nähe	close to
in Fahrtrichtung	in the direction of travel
kein Zugverkehr	no train service
Krankenhaus	hospital
Kundeninformation	passenger information
Kurzstrecke	short-haul
letzte / erste durchfahrende Züge	last/first train passing through
Lichtsignalanlage (Ampel)	traffic lights
Liniennetz	network
Liniennetzplan	network map
Messe	trade fair
Musterfahrplantabellen	model timetable
Nächste Anschlüsse	Next Connections
Notruf- und Informationssäule	emergency and information point
Obergeschoss (erstes, zweites, drittes...)	first, second, third floor
O-Bus	trolley bus
Parkhaus	multi-storey car park
Parkplatz	car park
Pendelverkehr	single track service
Polizei	police
pünktlich	on time
Rampe	ramp
Regionalbahnhof	regional railway station
Ringlinie	circle line
Rolltreppe	escalator
S-Bahn	urban rail
S-Bahnhof	urban rail station
S-Bahnsteig	urban rail platform
Schalterhalle	counter hall
Schießfach	luggage lockers
Schießfach	locker hall
Schießfach	baggage lockers
Signalstörung	signal failure
Störungsinform	service alert

deutsch	englisch
Straßenbahn	tram
Straßenbahnhaltestelle	tram stop
Straßenbahnsteig	tram platform
Tageskarte	day pass
Taktänderung	change in frequency
Tarifbereich	fare zone
Treppe	stairs
Treppenabsatz /Podest	landing
Treppenzugang zum Gleis	access to platform by stairs
Türbreite	door width
U-Bahn	underground
U-Bahnhof	underground station
U-Bahnsteig	underground platform
Überführung	footbridge
Übergang	crossing
Umfahrung	alternative routes
Umfahrungsmöglichkeiten	possible alternative routes
Umleitung	temporary change of routing
Umsteigemöglichkeit	interchange
Unterführung	pedestrian subway
Untergeschoss	basement
Verteiler	Mezzanine level
Vorplatz	forecourt
Wartungsarbeiten	maintenance work
wegen einer Entgleisung	due to a derailment
wegen eines defekten Zuges	due to a defective/broken down train
wegen eines Kabelbrandes	due to a cable fire/fire near the line
wegen eines umgefallenen Baumes	due to a fallen tree/tree on the line
wegen geplanten Bauarbeiten	due to planned engineering /track works
wegen Personen im Gleis	due to trespassers on the line
Weichenstörung	points failure
ZOB - Zentraler Omnibus Bahnhof	central coach station
Zugausfall /Zugausfälle	train cancellation/train cancellations
Zugteil	train section
Zugverkehr unterbrochen	interrupted service
zusätzlicher Halt	additional stop

deutsch	englisch
zusätzlicher Zug	additional train
Zwischengeschoss	intermediate storey
Zwischengeschoss	intermediate storey

Wortgruppen Deutsch – Englisch

deutsch	englisch
Als vorübergehende Alternative nutzen Sie bitte den Halt auf der XXX Straße.	As a temporary alternative, please use the stop on ...Street.
auf der gegenüberliegenden Straßenseite	on the opposite side of the street
barrierefreie Toiletten für Menschen mit Behinderung	easy-access toilets for people with impaired mobility
Bedarfhalt. Wenn Sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte die Stopp-Taste.	Request Stop. If you wish to exit here, please press the request button.
Bei Bedarf über [TEXT]	Stops in [TEXT], if requested.
Bei Bedarf Weiterfahrt bis [TEXT]	Journey continues to (Ort), if requested.
Bei Fragen wenden Sie sich bitte an das Begleitpersonal.	If you have any questions, please speak to a member of the railway staff.
Bitte achten Sie auf die Lautsprecherdurchsagen und Anzeigen.	Please pay attention to announcements and information on the displays.
Bitte achten Sie auf die Lautsprecherdurchsagen.	Please pay attention to announcements.
Bitte achten Sie auf die Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante.	Please mind the gap between train and the platform.
Bitte den Ausgang in der Bahnsteigmitte nutzen.	Please use the exit at the centre of the platform.
Bitte die Türen freihalten/frei machen/frei geben.	Please stand clear of the door(s).
Bitte planen Sie {XXX Minuten} Fahrzeitverlängerungen ein.	Please allow {XXX minutes} extra time for travel.
bitte über die Ampel gehen/bitte nutzen Sie den Weg über die Ampel	please use the traffic lights
Bitte werfen Sie Ihren Müll in die dafür vorgesehenen Mülleimer und Müllbeutel.	Please dispose your rubbish in the bins and bin liners provided for this purpose.
Busse nach ... fahren in der xy-Straße ab, an der Ersatzverkehrverkehrshaltestelle (wie Bus 129)	Buses to ... depart from the temporary stop on xy Straße (e.g. bus 129)
Der [VERKEHRSMITTEL] hat derzeit [ZAHL] Minuten Verspätung.	The [TEXT] is currently running [ZAHL] minutes late.
Der [VERKEHRSMITTEL] hält nicht in [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ und [TEXT4]}.	The [TEXT] will not stop at [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ and [TEXT4]}.
Der [VERKEHRSMITTEL] hält zusätzlich in [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ und [TEXT4]}.	There will be additional stopps in [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ and [TEXT4]}.
Der Anschluss zu [Verkehrsmittel] [Liniennummer] nach [Ort], um hh:mm Uhr wartet bis [Uhrzeit] / wird nicht erreicht.	The connecting train to ORT waits till XX.XX / cannot be reached.
Der Aufzug zwischen [ORT] und [ORT] ist vorübergehend nicht im Betrieb.	The lift between [ORT] and [ORT] is temporarily out of service.
Der Bus fährt von der Haltestelle gegenüber.	For the bus please use the opposite bus stop.
Der Fahrkartenautomat akzeptiert aktuell nur Münzen/ Bargeld	The ticket machines/ticket vending machines are currently only accepting coins/cash.
Der Halt in [ORT] entfällt.	No stops in (Ort)
Der nächste und letzte Halt ist ...	The next and last stop is ...
dicht bei Straße	close to Straße
"Die Beförderung von Fahrrädern, Kinderwagen	
und Rollstühlen ist nur im Rahmen vorhandener Kapazitäten möglich, dabei haben Kinderwagen und Rollstühle Vorrang."	The transport of bicycles, pushchairs, and wheelchairs depends on the available space. Pushchairs and wheelchairs have priority.
Die erste S-Bahn ...	The first S-Bahn ...
Die hintere Fahrgasttür ist in diesem Wagen verschlossen. Bitte nutzen Sie die vordere Tür.	The rear door is locked in this waggon. Please use the front door.

deutsch	englisch
Die letzte S-Bahn S1 fährt xx.xx Uhr ab.	The last S-Bahn S1 departs at xx.xx.
Die letzte S-Bahn S1 nach ... fährt xx.xx Uhr ab.	The last S-Bahn S1 to ... departs at xx.xx.
Die letzte S-Bahn ...	The last S-Bahn ...
Die Mitnahme von Fahrrädern ist nicht möglich.	Bicycles cannot be transported.
Diese Fahrt endet dort.	This is the last stop.
Diese Fahrt endet dort. Diese/r [Verkehrsmittel] fährt um [Uhrzeit] weiter als Linie [Liniennummer] nach [ORT] (via [ORT1])	This is the last stop. The train continues to [Ort] at XX.XX.
Diese Fahrt endet dort. Dieser Zug fährt um [XX:XX] Uhr als Linie [Linie] weitem nach [Ort]	That is the last stop. This train continues at [XX:XX] as line [Linie] to [Ort]
Diese Fahrt endet dort/hier. Bitte alle Aussteigen.	This is the last stop. All passengers please leave the train/bus/tram.
Diese Fahrt endet dort/hier, Fahrgäste bitte alle aussteigen.	This is the last stop. All change please.
Dieser Zug der Linie [Linie] fährt weiter nach [ORT1] [über ggf. Via-Station(en)]. Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] fahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	This is the train section to ORT (via Ort). Passengers to [ORT] (via Ort) please change here to the other train section.
Dieses Fahrzeug ist außerplanmäßig zum Stehen gekommen.	This train has had to stop unexpectedly.
Dieser Zugteil endet hier. Nach [Ort2] bitte in den anderen Zugteil umsteigen.	This train section terminates here. To [ORT2] please change the train section.
Dieser Zugteil fährt weiter nach [Ort]. Nach [Ort2] bitte in den anderen Zugteil umsteigen.	This is the train section to [ORT]. To [ORT2] please change the train section.
Die Tür B ist in [Ort] verschlossen. Bitte nutzen Sie die Tür A. Barrierefreier Ausstieg nur mit Rampe möglich. Wenden Sie sich bitte an den Zugbegleiter.	Door B is locked. Please use door A. Barrier-free exit only possible with ramp. Please contact the train attendant.
Ein Ersatzverkehr{ zwischen [TEXT1] und [TEXT2]} ist eingerichtet.	A replacement service operates between [TEXT1] and [TEXT2].
Ein Pendelverkehr ist{ zwischen [TEXT1] und [TEXT2]} eingerichtet.	A single track service operates between [TEXT1] and [TEXT2].
Ersatzverkehr mit Bussen auf der Linie XX zwischen ORT1 und ORT2.	Replacement service by bus for the line (..) between (Ort) and (Ort)
Es besteht Anschluss an einen Ersatzverkehr .	Connection to replacement service is available.
Fahrgasttüren in diesem Wagen sind verschlossen. Bitte nutzen Sie die Türen im nächsten Wagen	Doors in this waggon are locked. Please use the doors in the next waggon.
Fahrgäste nach ... fahren bitte bis ... und steigen dort um.	Passengers travelling to ... please change at
Fahrgäste steigen bitte hier aus.	All change please.
Fahrgäste werden gebeten, Ihre Sachen/Gegenstände mitzunehmen, bevor Sie den Zug verlassen.	Passengers are requested take all their personal belongings with them before leaving the train
Fahrkarte vor Fahrtantritt erwerben.	Purchase ticket before dpature.
Fahrradmitnahme begrenzt möglich.	Bicycle transport is possible to a limited extent.
Falls Sie ein unbeaufsichtigtes Gepäckstück oder verdächtiges Benehmen am Bahnhof beobachten, informieren Sie bitte das Bahnhogspersonal oder die Bundespolizei	If you notice any unattended luggage or suspicious behaviour at the station, please inform a member of staff or the (transport) police as soon as possible.
Falls Sie Hilfe benötigen, wenden Sie sich bitte an das Personal oder rufen Sie XXX an.	If you require assistance, please ask a member of the staff or call XXX.
FüBe bitte nicht auf die Sitzflächen legen.	Please do not put your feet on the seats.
Fußweg zum/zur/zu [POI]. – laut englischer Version eher Ausstieg für...?	Exit here for [POI].

deutsch	englisch
Halt fällt aus wegen (Grund). Als Alternative können Sie [Alternative] nutzen.	The stop will not be served due to (reason). Alternatively, you can use the [Alternative].
Hier kein S-Bahn-Verkehr/nach ... kein S-Bahn-Verkehr	No S-Bahn service/no S-Bahn service to ...
Hier kein S-Bahn-Verkehr.	No S-Bahn service.
hinter dem Bahnübergang	behind the railway crossing
In den Bussen des Ersatzverkehrs ist die Beförderung von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen nur eingeschränkt möglich.	The replacement service offers limited space for bicycles, wheelchairs and baby buggys.
in Höhe Straße	close to Straße
Linie ... wird verlängert	Line ... is being extended.
Linienführung der betroffenen Linien	Operation of the affected lines
Passagiere, die am Bahnhof besondere Hilfe benötigen, rufen bitte die XXX vor Antritt der Reise an.	Customers needing special assistance, please call 1800 800 007 prior to travelling.
Rauchen und offenes Feuer verboten!	Smoking and open fire prohibited!
Reisende nach [TEXT] fahren bitte(über [TEXT1]) nach [TEXT2] und steigen dort um.	Passengers travelling to [TEXT] please take the train to [TEXT2] {via TEXT1} and change there.
Reisende nach [TEXT1]{ bzw. nach [TEXT2]} steigen bitte in [TEXT3] um.	Passengers travelling to [TEXT1] {bzw. to [TEXT2]} please change in/at [TEXT3]
S5 fährt nicht	S5 is not in service
Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug der Linie [Linie] fährt weiter nach [ORT1] (über ggf. Via-Station(en)).	Dear passengers, this train continues to [ORT] {via Ort}.
Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug der [Linie] fährt weiter nach [ORT] (über Via-Station(en)). Wenn Sie mit der Linie [...] nach [...] (über ggf. Via-Station(en)) fahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	Dear passengers, this [Linie] train continues to [ORT] [via Via-Station(en)]. If you wish to travel with the [Linie] to [...] [via ggf. Via-Station(en)], please change to the other train section.
Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug endet hier. Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] (über ggf. Via-Station(en)) weiterfahren möchten, steigen Sie bitte hier um.	Dear passengers, this is the train section to (ORT {via Ort}). Passengers travelling to [ORT] {via Ort} please transfer here to the other train section.
Übergang zu den Linien [...].	Transfer is available to the [...] lines.
Veränderte Fahrzeiten	changed operation times
veränderter Zugverkehr	changes to train service
Wegen eines Präsidentenbesuchs/einer Sicherheitswarnung ist der Bahnhof zur Zeit geschlossen. Züge fahren ohne Halt durch.	Due to a presidential state visit/security alert, [Station] is currently closed and trains are running through non stop/without stopping.
Wenn sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte (die Stopp-Taste).	If you want to get off, please press the (stop button).
Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] fahren möchten, steigen Sie bitte hier um.	Passengers travelling to [ORT] {via Ort} please change here.
Wir entschuldigen uns für entstandene Unannehmlichkeiten.	We apologize for any inconveniences.
Wir haben derzeit [...] Minuten Verspätung	We are currently running [...] minutes behind schedule
Wir möchten allen betroffenen Fahrgästen für ihre Geduld und ihr Verständnis danken.	We would like to thank all customers concerned for their patience and understanding.
Zum barrierefreien Ausstieg nutzen Sie bitte die Tür A in diesem Wagen.	Barrier-free exit, please use door A in this waggon.
Zum barrierefreien Ausstieg nutzen Sie bitte die Tür B in diesem Wagen.	Barrier-free exit, please use door B in this waggon.
Zum Bus nutzen Sie bitte den anderen Ausgang.	For the bus please use the alternative exit.

deutsch	englisch
Zum Bus nutzen Sie bitte den Ausgang gegenüber.	For the bus please use the opposite exit.
Zur/zum (POI) bitte hier umsteigen.	To (POI) please change here.
Zurzeit besteht Ersatzverkehr zwischen (Ort) und (Ort). Nutzen Sie als Alternative [Alternative] von (Ort) wegen [Grund des Ersatzverkehrs]. Für Ihre Reise hat das zur Folge, dass [Folge]. Wir entschuldigen uns für entstehende Unannehmlichkeiten	At present, replacement services are in operation between (place) and (place). As an alternative, please use the [Alternative] from (place) due to [Grund des Ersatzverkehrs]. With respect to your journey, this means that [Folge]. We apologise for any inconvenience caused.
Zwischen [Bahnhof] und [Bahnhof] besteht zwischen dem [Datum] und [Datum] wegen [...] Ersatzverkehr mit Bussen/etc. Wir entschuldigen uns für die entstehenden Unannehmlichkeiten.	From [Datum] to [Datum], replacement bus/etc. services will operate between [Bahnhof] and [Bahnhof] due to [...]. We apologise for any inconvenience caused.

Vokabelliste Deutsch – Polnisch

Für eine verbundweit einheitliche Kommunikation werden eine Vokabelliste Deutsch – Englisch und eine Vokabelliste Deutsch – Polnisch zur Verfügung gestellt.

Bei den Vokabellisten handelt es sich um Arbeitsdokumente.

Nachfolgend befindet sich ein Auszug der Vokabel- und Wortgruppenliste Deutsch – Polnisch zum Stand 03|2021.

deutsch	polnisch
1. Bauabschnitt / 2. Bauabschnitt	1. etap budowy / 2. etap budowy
10-Minutentakt	co 10 minut
7-Tage -Karte	bilet 7-dniowy
Abfahrt	odjazd
Anschluss	połączenie
Aufzug / Fahrstuhl	winda
Ausfall	awaria
Ausfall Fahrstuhl	awaria windy
Ausstieg	wyjście
Bahn-Regionalverkehr	kolej regionalna
Bahnsteig	peron
Bahnsteigänderung / Bahnsteigwechsel	zmiana peronu
Bahnübergangsstörung	awaria przejazdu kolejowego
barrierefrei	przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
Bauarbeiten	roboty budowlane
Bedarshalt	przystanek na żądanie
bedingt barrierefrei	częściowe przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
betroffene Linien	linie, których to dotyczy
Blindenleitsystem	system naprowadzania dla niewidomych
Bombenentschärfung	rozbrajanie bomb
Bus	autobus
Busbahnhof	dworzec autobusowy
Bushaltestelle	przystanek autobusowy
Bussteig	peron autobusowy
die S-Bahn (als System)	kolej miejska
durchgehend	bezpośrednie
Eingangsbereich	hall wejściowy
Einkaufspassage	pasaż handlowy
Einkaufszentrum	centrum handlowe
Einschränkung	ograniczenia
Einzelfahrausweis	bilet jednorazowy
elektronisches Stellwerk	elektroniczna skrzynka sygnalizacyjna
Empfangshalle	hall
Endbahnhof	dworzec końcowy
Endhaltestelle	przystanek końcowy

deutsch	polnisch
Entwertung	skasowanie
Erdgeschoss	parter
Ermäßigt	zniżkowy
Ersatzhaltestelle	przystanek tymczasowy
Ersatzverkehr	komunikacja zastępcza
Ersatzverkehr [mit Bussen]	[autobusowa] komunikacja zastępcza
Fähre	prom
Fahrkartenautomat	biletomat
Fahrplan	rozkład jazdy
Fahrschein	bilet
Fahrtrichtung	kierunek jazdy
Fernbahnhof	dworzec kolei dalekobieżnej
Fernbus	autobus dalekobieżny
Fernverkehr	ruch dalekobieżny
Flughafen	lotnisko
Friedhof	cmentarz
Früh-, Tages-, Abend- und Nachtverkehr	transport wczesny, dzienny, wieczorny i nocny
Fundbüro	biuro rzeczy znalezionych
Fußgängerbrücke	kładka dla pieszych
Fußweg	przejście dla pieszych
gegen Fahrtrichtung	w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy
gegenüberliegend	przeciwległy
Gesamtübersicht (Grafik des Bauzustandes)	ogólny zarys (grafika stanu budowy)
Gleis	tor
Gleisänderung / Gleiswechsel	zmiana toru
Gleisbauarbeiten	roboty torowe
Großveranstaltung	wydarzenie
Halt	przystanek
Halt entfällt	brak przystanku
Haltestelle wie Bus 240	przystanek jak autobus 240
Haltestellen des Ersatzverkehrs	przystanki transportu zastępczego
Hauptbahnhof	dworzec główny
Hauptverkehrszeiten	godziny szczytu
hinter	za
in der Nähe	w pobliżu
in Fahrtrichtung	w kierunku jazdy

deutsch	polnisch
kein Zugverkehr	brak ruchu pociągów
Krankenhaus	szpital
Kundeninformation	informacja pasażerska
Kurzstrecke	trasa krótka
letzte / erste durchfahrende Züge	ostatnie / pierwsze przejeżdżające pociągi
Lichtsignalanlage (Ampel)	sygnalizacja świetlna
Linienetz	sieć połączeń
Linienetzplan	plan sieci połączeń
Nächste Anschlüsse	następne połączenia
Messe	targi
Nächste Anschlüsse	następne połączenia
Notruf- und Informationssäule	telefon alarmowy i punkt informacyjny
Obergeschoss (erstes, zweites, drittes...)	piętro (pierwsze, drugie, trzecie...)
O-Bus	trolejbus
Parkhaus	parking piętrowy
Parkplatz	parking
Pendelverkehr	ruch wahadłowy
Polizei	policja
pünktlich	punktualnie
Rampe	rampa
Regionalbahnhof	dworzec regionalny
Ringlinie	ring
Rolltreppe	ruchome schody
S-Bahn	kolej miejska S-Bahn
S-Bahnhof	dworzec kolei miejskiej S-Bahn
S-Bahnsteig	peron kolei miejskiej S-Bahn
Schalterhalle	hala biletowa
Schiebfach	skrytka na bagaż
Schiebfach	skrytka na bagaż
Schiebfach	skrytka na bagaż
Signalstörung	zakłócenia sygnału
Störungsinfo	informacja o zakłóceniach
Straßenbahn	tramwaj
Straßenbahnhaltestelle	przystanek tramwajowy
Straßenbahnsteig	peron tramwajowy

deutsch	polnisch
Tageskarte	bilet dobowy
Taktänderung	zmiana częstotliwości połączeń
Tarfbereich	obszar taryfowy
Treppe	schody
Treppenabsatz /Podest	półpiętro / podest
Treppenzugang zum Gleis	dostęp schodami do torów
Türbreite	szerokość drzwi
U-Bahn	metro
U-Bahnhof	stacja metra
U-Bahnsteig	peron stacji metra
Überführung	wiadukt
Übergang	przejście
Umfahrung	obwodnica
Umfahrungsmöglichkeiten	możliwości objazdu
Umleitung	objazd
Umsteigemöglichkeit	możliwość przesiadki
Unterführung	przejście podziemne
Untergeschoss	piwnica
Verteiler	rozgałęźnik
Vorplatz	plac przed budynkiem
Wartungsarbeiten	prace konserwacyjne
wegen einer Entgleisung	z powodu wykolejenia
wegen eines defekten Zuges	z powodu awarii pociągu
wegen eines Kabelbrandes	z powodu pożaru przewodu
wegen eines umgefallenen Baumes	z powodu przewróconego drzewa
wegen geplanten Bauarbeiten	z powodu zaplanowanych prac budowlanych
wegen Personen im Gleis	z powodu osób na torze
Weichenstörung	awaria przełącznika
ZOB - Zentraler Omnibus Bahnhof	Centralny Dworzec Autobusowy
Zugausfall /Zugausfälle	pociąg wypadł z rozkładu/pociągi wypadły z rozkładu
Zugteil	część pociągu
Zugverkehr unterbrochen	przerwany ruch pociągów
zusätzlicher Halt	dodatkový przystanek
zusätzlicher Zug	dodatkový pociąg

Wortgruppen Deutsch – Polnisch

deutsch	polnisch
Als vorübergehende Alternative nutzen Sie bitte den Halt auf der XXX Straße.	Prosimy tymczasowo o korzystanie z przystanku przy ulicy XXX.
auf der gegenüberliegenden Straßenseite	po drugiej stronie ulicy
barrierefreie Toiletten für Menschen mit Behinderung	toalety bez barier dla osób niepełnosprawnych
Bedarfhalt. Wenn Sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte die Stopp-Taste.	Przystanek na żądanie. Jeśli chcą Państwo wysiąść, prosimy nacisnąć przycisk stop.
Bei Bedarf über [TEXT]	W razie potrzeby przez [TEXT]
Bei Bedarf Weiterfahrt bis [TEXT]	W razie potrzeby dalsza jazda do [TEXT]
Bei Fragen wenden Sie sich bitte an das Begleitpersonal.	W razie jakichkolwiek pytań prosimy o kontakt z personelem.
Bitte achten Sie auf die Lautsprecherdurchsagen und Anzeigen.	Prosimy uważać na komunikaty głosnikowe i wyświetlacze.
Bitte achten Sie auf die Lautsprecherdurchsagen.	Prosimy uważać na komunikaty głosnikowe.
Bitte achten Sie auf die Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante.	Prosimy uważać na lukę pomiędzy pociągiem a krawędzią peronu.
Bitte den Ausgang in der Bahnsteigmitte nutzen.	Prosimy skorzystać z wyjścia znajdującego się na środku peronu.
Bitte die Türen freihalten/frei machen/frei geben.	Prosimy nie stać w drzwiach.
Bitte planen Sie (XXX Minuten) Fahrzeitverlängerungen ein.	Prosimy o uwzględnienie (XXX minut) wydłużenia czasu podróży.
bitte über die Ampel gehen/bitte nutzen Sie den Weg über die Ampel	Prosimy przejść przez sygnalizację świetlną/prosimy skorzystać z drogi przez sygnalizację świetlną.
Bitte werfen Sie Ihren Müll in die dafür vorgesehenen Mülleimer und Müllbeutel.	Prosimy o wyrzucanie śmieci do przewidzianych w tym celu koszy i worków na śmieci.
Busse nach ... fahren in der xy-Straße ab, an der Ersatzverkehrverkehrshaltestelle (wie Bus 129)	Autobusy do ... odjeżdżają z ulicy xy, z przystanku zastępczego (jak autobus 129)
Der [VERKEHRSMITTEL] hat derzeit [ZAHL] Minuten Verspätung.	[VERKEHRSMITTEL] ma obecnie [ZAHL] minut opóźnienia.
Der [VERKEHRSMITTEL] hält nicht in [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ und [TEXT4]}.	[VERKEHRSMITTEL] nie zatrzymuje się w [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ i [TEXT4]}.
Der [VERKEHRSMITTEL] hält zusätzlich in [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ und [TEXT4]}.	[VERKEHRSMITTEL] dodatkowo zatrzymuje się w [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ i [TEXT4]}.
Der Anschluss zu [Verkehrsmittel] [Liniennummer] nach [Ort], um hh:mm Uhr wartet bis [Uhrzeit] / wird nicht erreicht.	Połączenie z [Verkehrsmittel] [Liniennummer] do [Ort], o godz. hh:mm czeka do [Uhrzeit] / nie będzie możliwe do zrealizowania.
Der Aufzug zwischen [ORT] und [ORT] ist vorübergehend nicht im Betrieb.	Winda pomiędzy [ORT] a [ORT] jest chwilowo nieczynna.
Der Bus fährt von der Haltestelle gegenüber.	Autobus odjeżdża z przystanku naprzeciwko.
Der Fahrkartensautomat akzeptiert aktuell nur Münzen/ Bargeld	Biletomat przyjmuje obecnie tylko monety/gotówkę.
Der Halt in [ORT] entfällt.	Przystanek w [ORT] został anulowany.
Der nächste und letzte Halt ist ...	Następnym i ostatnim przystankiem jest ...
dicht bei Straße	blisko ulicy
"Die Beförderung von Fahrrädern, Kinderwagen	
und Rollstühlen ist nur im Rahmen vorhandener Kapazitäten möglich, dabei haben Kinderwagen und Rollstühle Vorrang."	Rowery, wózki dziecięce i wózki inwalidzkie mogą być przewożone tylko w ramach dostępnych zasobów, wózki dziecięce i wózki inwalidzkie mają pierwszeństwo.

deutsch	polnisch
Die erste S-Bahn ...	Pierwsza kolej miejska S-Bahn ...
Die hintere Fahrgasttür ist in diesem Wagen verschlossen. Bitte nutzen Sie die vordere Tür.	Tylne drzwi dla pasażerów w tym wagonie są zamknięte. Proszę skorzystać z przednich drzwi.
Die letzte S-Bahn S1 fährt xx.xx Uhr ab.	Ostatnia kolej miejska S-Bahn S1 odjeżdża o godz. xx.xx.
Die letzte S-Bahn S1 nach ... fährt xx.xx Uhr ab.	Ostatnia kolej miejska S-Bahn S1 do ... odjeżdża o godz. xx.xx.
Die letzte S-Bahn ...	Ostatnia kolej miejska S-Bahn ...
Die Mitnahme von Fahrrädern ist nicht möglich.	Nie jest możliwe przewożenie rowerów.
Diese Fahrt endet dort.	Ostatnia stacja.
Diese Fahrt endet dort. Diese/r [Bus/Bahn/Tram/etc.] fährt um [Zeit] weiter als Linie [Liniennummer] nach [ORT] (via [...])"	[Autobus/Pociąg/Tramwaj/etc.] kończy bieg. Dalej jedźcie jako pojazd linii [Liniennummer] do [Ort] (przez [...])
Diese Fahrt endet dort. Dieser Zug fährt um [XX:XX] Uhr als Linie [Linie] weiter nach [Ort]	Ostatnia stacja. Ten pociąg kontynuuje jazdę o godzinie [XX:XX] jako linia [Linie] do [Ort].
Diese Fahrt endet dort/hier. Bitte alle Aussteigen.	Ostatnia stacja. Prosimy wszystkich pasażerów o opuszczenie wagonu.
Diese Fahrt endet dort, Fahrgäste bitte alle aussteigen.	Pociąg kończy bieg, pasażerów prosimy o opuszczenie pociągu.
Dieser Zug der Linie [Linie] fährt weiter nach [ORT1] [über ggf. Via-Station(en)]. Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] fahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	Ten pociąg linii [Linie] jedzie dalej do [ORT1] [przez stację(-e) przelotową(-e)]. Jeśli chcą Państwo dojechać do [ORT2] linią [Linie], prosimy przesiąść się do innej części pociągu.
Dieses Fahrzeug ist außerplanmäßig zum Stehen gekommen.	Ten pojazd zatrzymał się poza planem.
Dieser Zugteil endet hier. Nach [Ort2] bitte in den anderen Zugteil umsteigen.	Ta część pociągu kończy tutaj jazdę. Pasażerów jadących do [Ort2] prosimy o przesiadkę do innej części pociągu.
Dieser Zugteil fährt weiter nach [Ort]. Nach [Ort2] bitte in den anderen Zugteil umsteigen.	Ta część pociągu jedzie dalej do [Ort]. Pasażerów jadących do [Ort2] prosimy o przesiadkę do innej części pociągu.
Die Tür B ist in [Ort] verschlossen. Bitte nutzen Sie die Tür A. Barrierefreier Ausstieg nur mit Rampe möglich. Wenden Sie sich bitte an den Zugbegleiter.	Drzwi B w [Ort] są zamknięte. Proszę skorzystać z drzwi A. Wyjście dla niepełnosprawnych jest dostępne tylko z użyciem platformy. Proszę zwrócić się do konduktora.
Ein Ersatzverkehr{ zwischen [TEXT1] und [TEXT2]} ist eingerichtet.	Uruchomiono transport zastępczy {między [TEXT1] a [TEXT2]}.
Ein Pendelverkehr ist{ zwischen [TEXT1] und [TEXT2]} eingerichtet.	Uruchomiono przejazdy wahadłowe{między [TEXT1] a [TEXT2]}.
Ersatzverkehr mit Bussen auf der Linie XX zwischen ORT1 und ORT2.	Autobusowa komunikacja zastępcza na linii XX pomiędzy ORT1 a ORT2.
Es besteht Anschluss an einen Ersatzverkehr .	Istnieje połączenie z transportem zastępczym.
Fahrgasttüren in diesem Wagen sind verschlossen. Bitte nutzen Sie die Türen im nächsten Wagen	Drzwi dla pasażerów w tym wagonie są zamknięte. Proszę skorzystać z drzwi w następnym wagonie.
Fahrgäste nach ... fahren bitte bis ... und steigen dort um.	Pasażerowie udający się do ... jadą do ... i przesiadają się tam.
Fahrgäste steigen bitte hier aus.	Pasażerów prosimy o wysiadanie w tym miejscu.
Fahrgäste werden gebeten, Ihre Sachen/Gegenstände mitzunehmen, bevor Sie den Zug verlassen.	Pasażerowie proszeni są o zabranie swoich rzeczy przed opuszczeniem pociągu.
Fahrkarte vor Fahrtantritt erwerben.	Prosimy o zakup biletu przed wejściem do pociągu.
Fahrradmitnahme begrenzt möglich.	Rowery mogą być przewożone w ograniczonym zakresie.
Falls Sie ein unbeaufsichtigtes Gepäckstück oder verdächtiges Benehmen am Bahnhof beobachten, informieren Sie bitte das Bahnhogspersonal oder die Bundespolizei	W przypadku zauważenia na dworcu bagażu bez nadzoru lub podejrzanego zachowania, prosimy o poinformowanie personelu dworca lub policji federalnej.

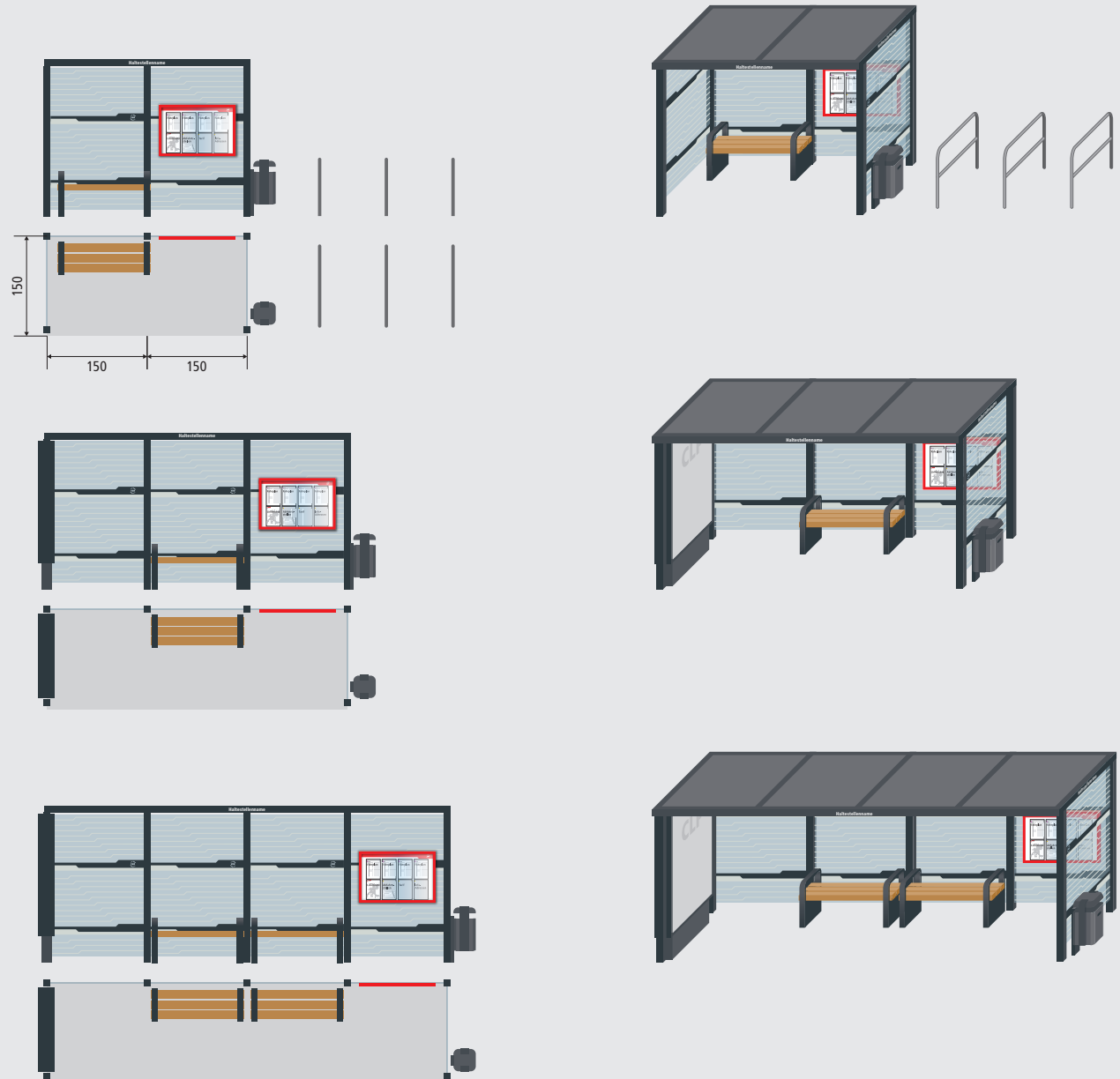
Wortgruppen Deutsch – Polnisch

deutsch	polnisch
Falls Sie Hilfe benötigen, wenden Sie sich bitte an das Personal oder rufen Sie XXX an.	Jeśli potrzebują Państwo pomocy, prosimy o kontakt z personelem lub telefon na numer XXX.
Füße bitte nicht auf die Sitzflächen legen.	Prosimy nie kłaść stóp na siedzeniach.
Fußweg zum/zur/zu [POI]	Przejdźcie dla pieszych do [POI]
Halt fällt aus wegen (Grund). Als Alternative können Sie [Alternative] nutzen.	Ze względu na (Grund) pojazd nie zatrzyma się na stacji/przystanku. Mogą Państwo skorzystać z alternatywnego połączenia [Alternative].
Hier kein S-Bahn-Verkehr/nach ... kein S-Bahn-Verkehr	Tutaj nie kursuje kolej miejska S-Bahn/do ... nie kursuje kolej miejska S-Bahn-
Hier kein S-Bahn-Verkehr.	Tutaj nie kursuje kolej miejska S-Bahn.
hinter dem Bahnübergang	za przejazdem kolejowym
In den Bussen des Ersatzverkehrs ist die Beförderung von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen nur eingeschränkt möglich.	Przewóz rowerów, wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych jest możliwy tylko w ograniczonym zakresie w autobusach komunikacji zastępczej.
in Höhe Straße	na wysokości ulicy
Linie ... wird verlängert	Linia ... zostanie przedłużona
Linienführung der betroffenen Linien	Wytyczanie trasy dotkniętych linii
Passagiere, die am Bahnhof besondere Hilfe benötigen, rufen bitte die XXX vor Antritt der Reise an.	Pasażerów, którzy potrzebują specjalnej pomocy na dworcu, prosimy o kontakt telefoniczny pod numerem XXX przed rozpoczęciem podróży.
Rauchen und offenes Feuer verboten!	Zakaz palenia i używania otwartego ognia!
Reisende nach [TEXT] fahren bitte über [TEXT1] nach [TEXT2] und steigen dort um.	Pasażerowie podróżujący do [TEXT] powinni udać się przez [TEXT1] do [TEXT2] i tam się przesiąść.
Reisende nach [TEXT1]{ bzw. nach [TEXT2]} steigen bitte in [TEXT3] um.	Pasażerowie podróżujący do [TEXT1]{ lub [TEXT2]} proszeni są o przesiadkę w [TEXT3].
S5 fährt nicht	S5 nie jeździ
Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug der Linie [Linie] fährt weiter nach [ORT1] [über ggf. Via-Station(en)].	Szanowni pasażerowie, ten pociąg linii [Linie] kontynuuje jazdę do [ORT1] [ewentualnie przez stację(e) przelotową(e)].
Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug der [Linie] fährt weiter nach [ORT] [über Via-Station(en)]. Wenn Sie mit der Linie [...] nach [...] [über ggf. Via-Station(en)] fahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	Szanowni podróżni pociąg (Linie) jedzie dalej do [ORT] [przez stację(stacje)]. Jeśli chcą Państwo kontynuować podróż linią [...] do [...] [przez stację (stacje)], proszę zająć miejsce w innej części pojazdu.
Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zugteil endet hier. Wenn Sie mit der Linie [...] nach [...] [über Via-Station(en)] weiterfahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	Szanowni podróżni ta część składu pociągu kończy bieg. Jeśli chcą Państwo kontynuować podróż linią [...] do [...] przez stację (stacje), prosimy przesiąść się do innej części pociągu.
Übergang zu den Linien [...].	Przejdźcie do linii [...].
Veränderte Fahrzeiten	Zmienione czasy przejazdu
veränderter Zugverkehr	Zmienione połączenia kolejowe
Wegen eines Präsidentenbesuchs/einer Sicherheitswarnung ist der Bahnhof zur Zeit geschlossen. Züge fahren ohne Halt durch.	Ze względu na wizytę prezydenta/ostrzeżenie o zagrożeniu bezpieczeństwa, stacja jest obecnie zamknięta. Pociągi przejeżdżają bez zatrzymywania się.
Wenn sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte (die Stopp-Taste).	Aby wysiąść, prosimy nacisnąć (przycisk Stop).
Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] fahren möchten, steigen Sie bitte hier um.	Jeśli chcą Państwo jechać linią [Linie] do [ORT2], muszą się tu Państwo przesiąść.

deutsch	polnisch
Wir entschuldigen uns für entstandene Unannehmlichkeiten.	Przepraszamy za wszelkie powstałe niedogodności.
Wir haben derzeit [...] Minuten Verspätung	Aktualne opóźnienie pociągu wynosi [...] minut.
Wir möchten allen betroffenen Fahrgästen für ihre Geduld und ihr Verständnis danken.	Dziękujemy wszystkim pasażerom za cierpliwość i zrozumienie.
Zum barrierefreien Ausstieg nutzen Sie bitte die Tür A in diesem Wagen.	Wyjście dla niepełnosprawnych – drzwi A w tym wagonie.
Zum barrierefreien Ausstieg nutzen Sie bitte die Tür B in diesem Wagen.	Wyjście dla niepełnosprawnych – drzwi B w tym wagonie.
Zum Bus nutzen Sie bitte den anderen Ausgang.	Do autobusu prosimy kierować się drugim wyjściem.
Zum Bus nutzen Sie bitte den Ausgang gegenüber.	Aby dostać się do autobusu, prosimy skorzystać z wyjścia naprzeciwko.
Zur/Zum [POI] bitte hier umsteigen	Do [POI] proszę przesiąść się tutaj.
Zurzeit besteht Ersatzverkehr zwischen (Ort) und (Ort). Nutzen Sie als Alternative [Alternative] von (Ort) wegen [Grund des Ersatzverkehrs]. Für Ihre Reise hat das zur Folge, dass [Folge]. Wir entschuldigen uns für entstehende Unannehmlichkeiten	Tymczasowo pomiędzy [Ort] a [Ort] kursuje komunikacja zastępcza. Mogą Państwo skorzystać z alternatywnego połączenia [Alternative] z (Ort) ze względu na [Grund des Ersatzverkehrs]. Wiąże się to z [Folge]. Przepraszamy za utrudnienia.
Zwischen [Bahnhof] und [Bahnhof] besteht zwischen dem [Datum] und [Datum] wegen [...] Ersatzverkehr mit Bussen/etc. Wir entschuldigen uns für die entstehenden Unannehmlichkeiten.	Pomiędzy stacjami [...] i [...] w okresie pomiędzy [Datum] i [Datum] kursuje autobusowa/etc. komunikacja zastępcza. Za utrudnienia przepraszamy.

4.1.1. Fahrgastunterstand

Fläche



4.1.1. Fahrgastunterstand

Farbgebung/Materialien 1



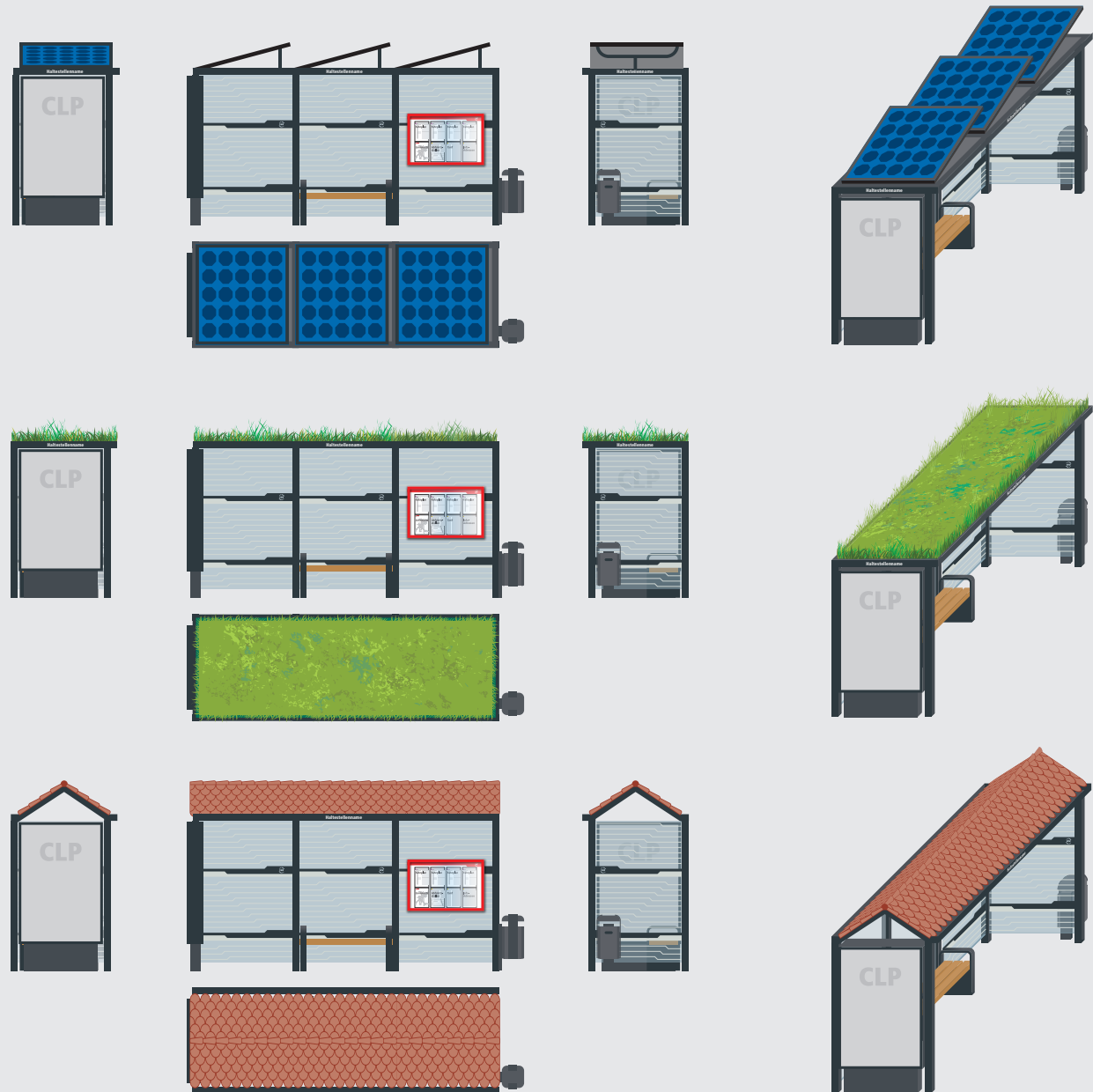
4.1.1. Fahrgastunterstand

Farbgebung/Materialien 2



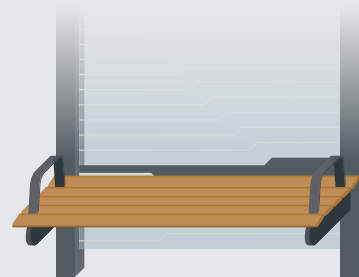
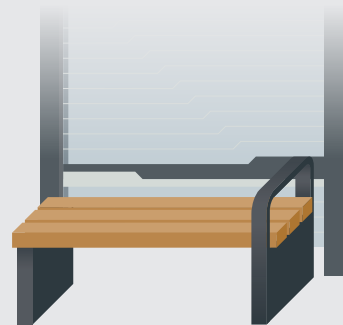
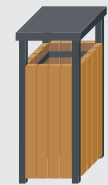
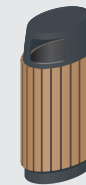
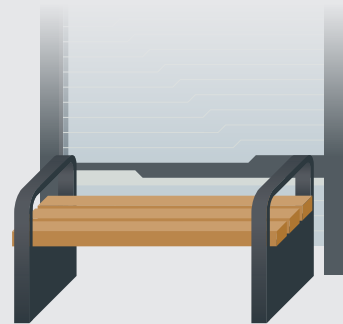
4.1.1. Fahrgastunterstand

Dachgestaltung



4.1.1. Fahrgastunterstand

Ausstattung



4.1.1. Fahrgastunterstand

Schriftgrößen

Visus 0,5 (Texte für Senioren und sehbehinderte Menschen: Visus 0,4–0,5)

Mittellängen-Schriftgrößen-Verhältnis 0,51 (Schrift Transit)

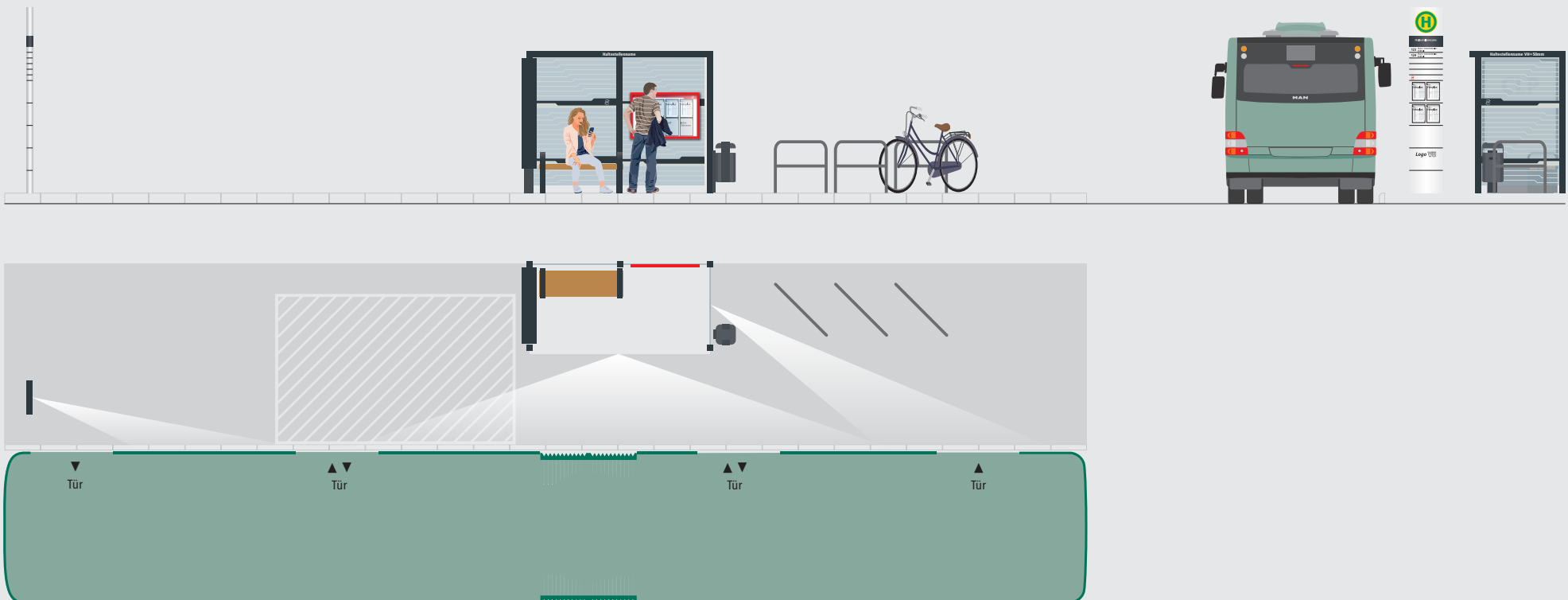
Beleuchtung schlecht

Abstand 7,0 m

Haltestellenname 203 pt = VH 50 mm

Haltestellenname VH=50mm

RAL 7016 Anthrazitgrau/RAL 9016 Verkehrsweiß
Kontrast 0,9

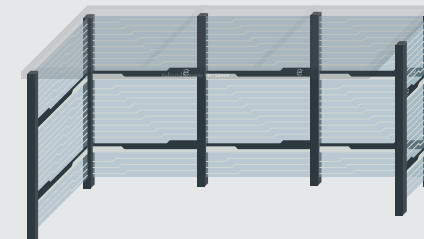


4.1.1. Fahrgastunterstand

Glastrennwände

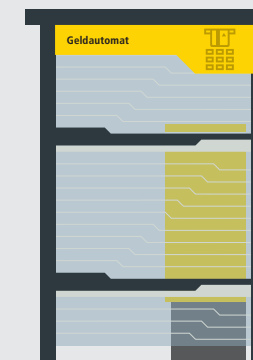


-  RAL 7016 Anthrazitgrau
-  RAL 7035 Lichtgrau
- Kontrast 0,8**



4.1.1. Fahrgastunterstand

Glastrennwände

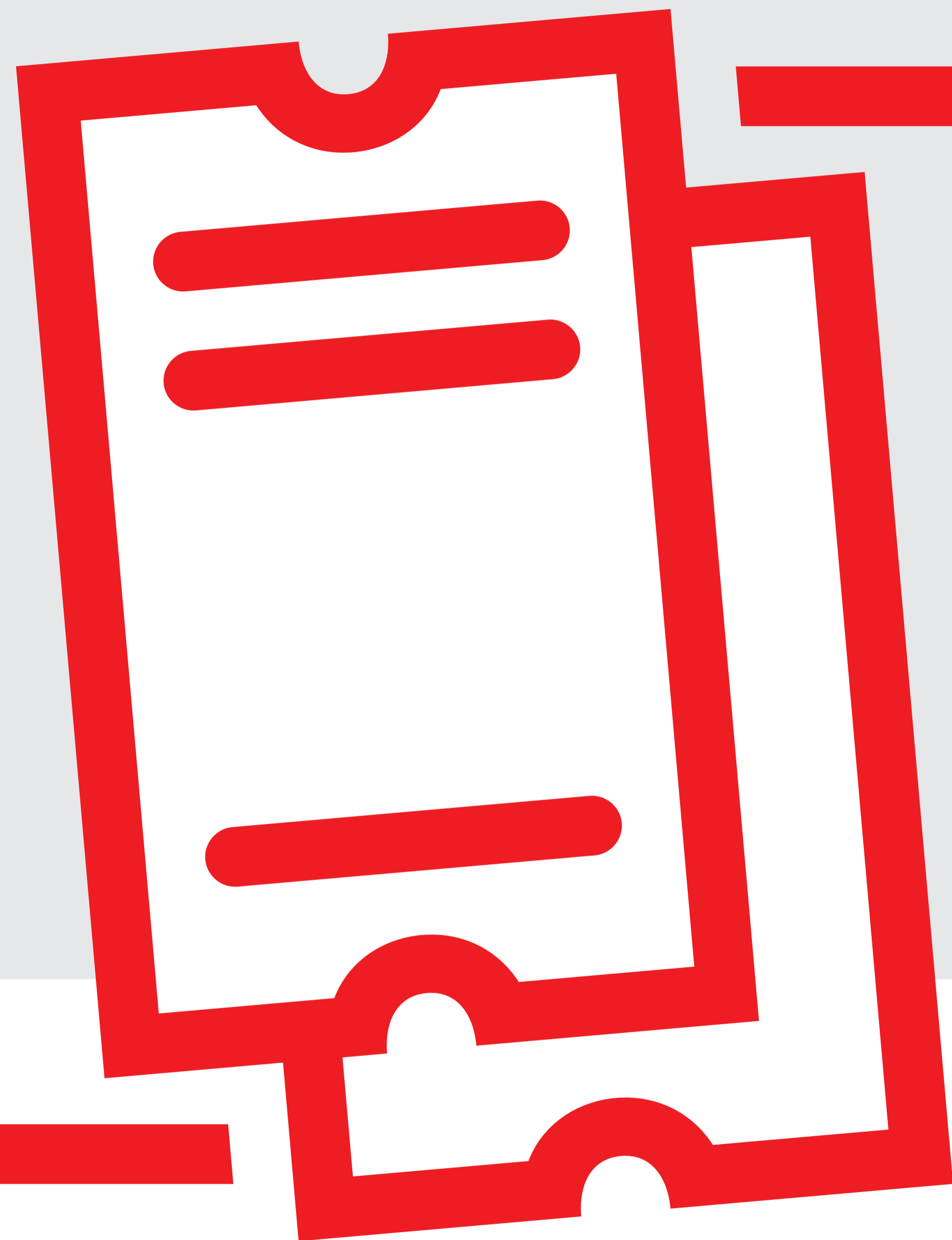




HIER TICKETS FÜR:



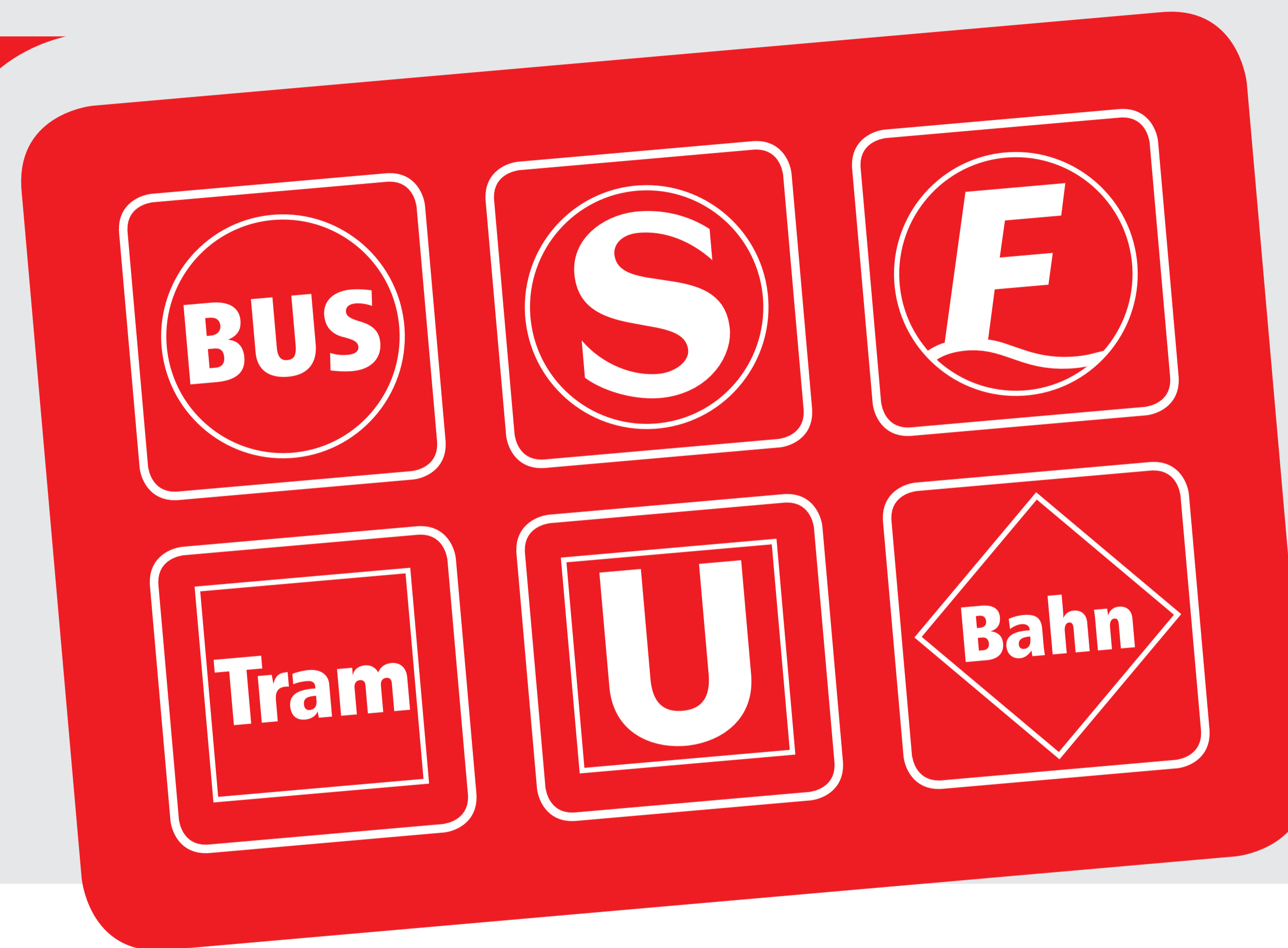
Fahrausweisautomat-Aufkleber 385 x 125 mm



HIER TICKETS FÜR:

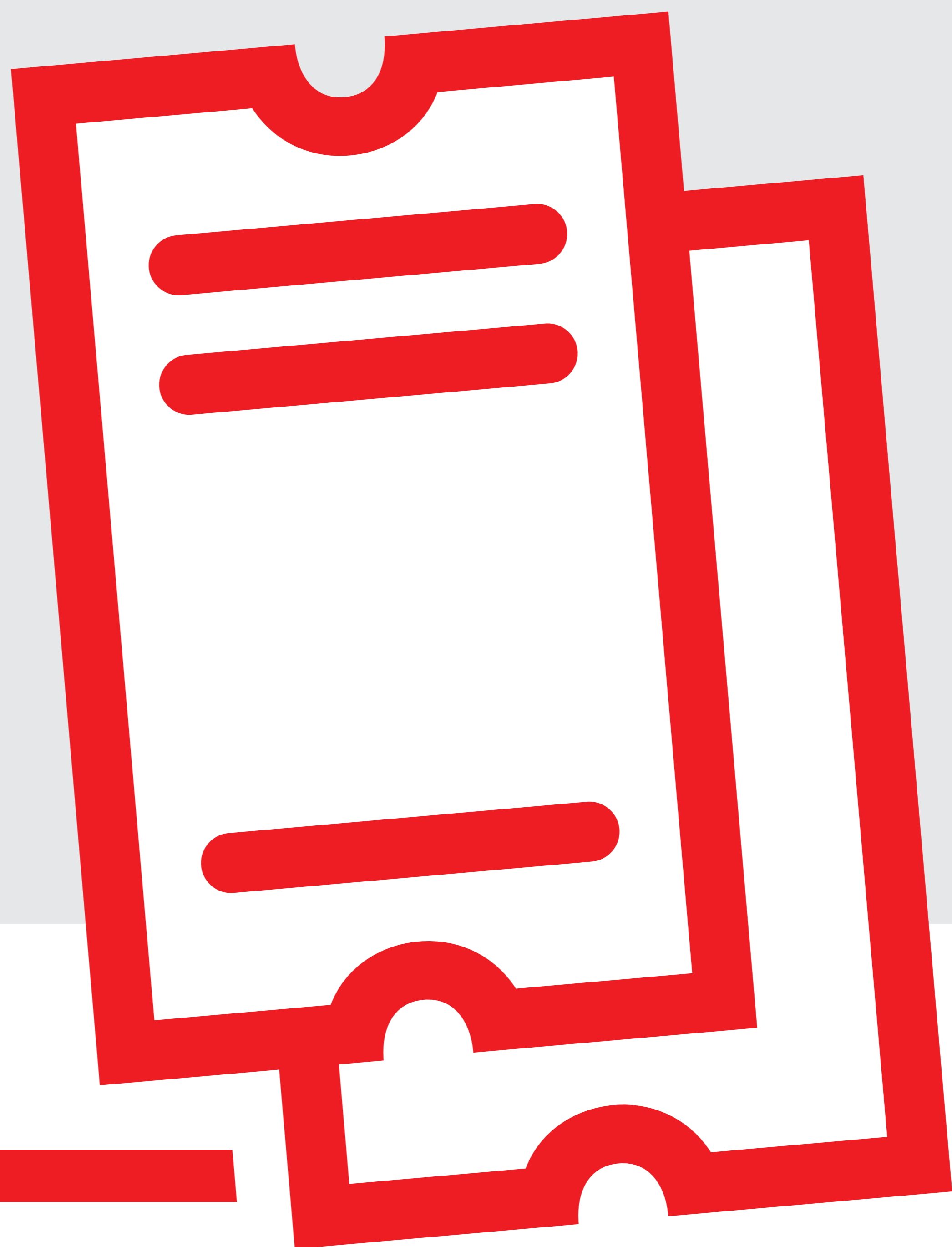


ABO-SERVICE



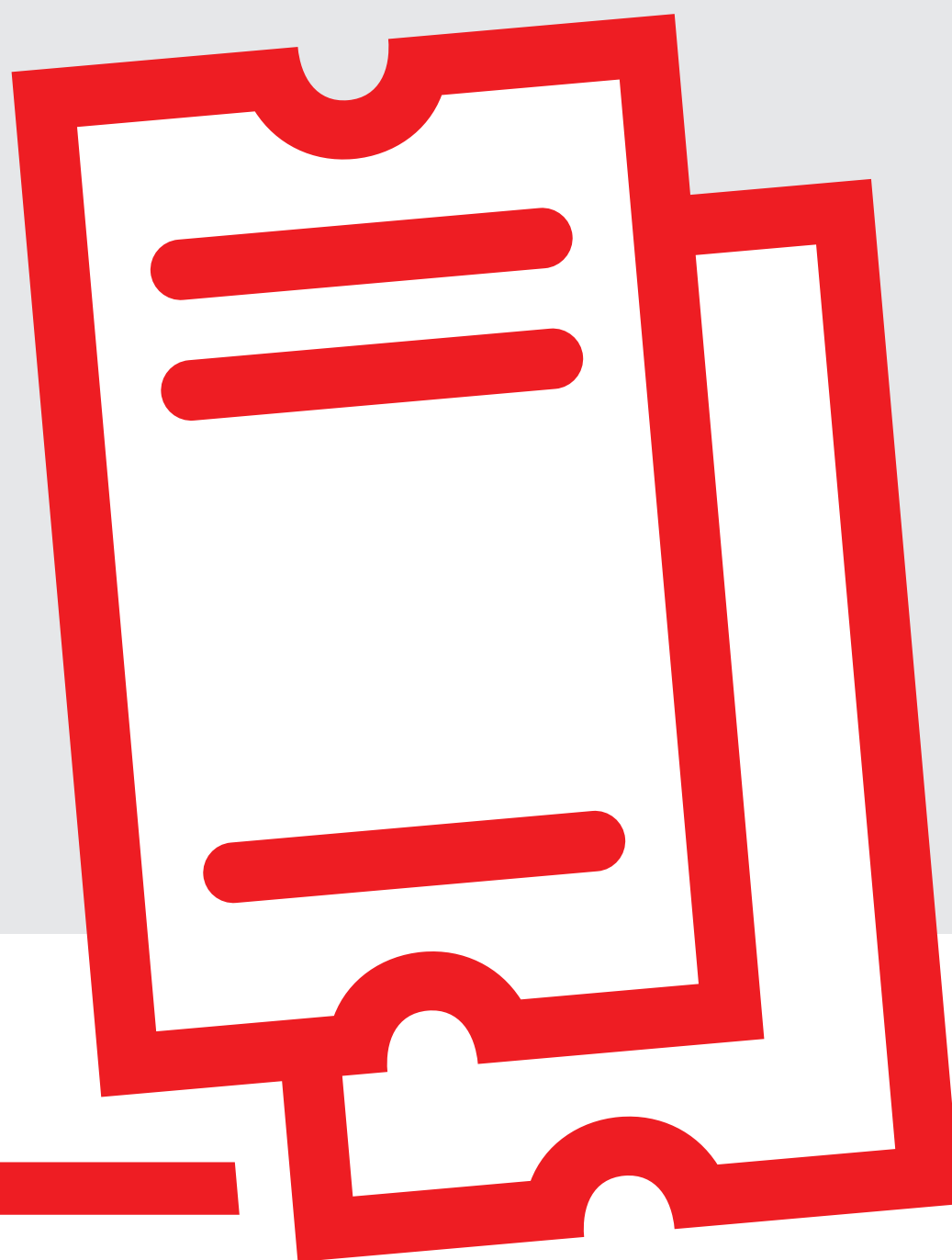


HIER TICKETS FÜR:





HIER TICKETS FÜR:





HIER TICKETS FÜR:



Impressum

VBB-Richtlinien Fahrgastinformation

Herausgeber:

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin

Satz und Layout:

kontur werbeagentur GmbH
Albrechtstraße 18, 10117 Berlin

