

VERBUNDBERICHT · NETWORK REPORT 2010



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.



VERBUNDBERICHT · NETWORK REPORT 2010



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



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

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2009 stand leider ganz im Zeichen der S-Bahn-Krise. Ein derartiger Ausfall von Verkehrsleistung muss ein einmaliger Vorfall bleiben! Das Chaos bei der S-Bahn Berlin GmbH hat den Öffentlichen Personennahverkehr in Berlin und Brandenburg tief erschüttert. Die Fahrgäste mussten massive Beeinträchtigungen erleiden und auch jetzt sind wir noch weit entfernt von einem normalen Betrieb.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat in der S-Bahn-Krise gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen dazu beigetragen, das Nahverkehrssystem am Laufen zu halten. Ersatzverkehre wurden organisiert, Informationen für die Fahrgäste aktualisiert und Servicepersonal eingesetzt, das half, Alternativrouten zur S-Bahn zu finden.

Auf viele Schultern verteilt, offenbarte sich die Leistungsfähigkeit unseres gut aufgestellten Nahverkehrssystems. Deshalb ist es so wichtig, weiter auf Wettbewerb zu setzen und Monopolstellungen aufzulösen. Hier hat der VBB 2009 gemeinsam mit den Ländern einen bedeutsamen Schritt vollzogen: 16 Regionalexpress- und Regionalbahnlinien mit einem Auftragsvolumen von 1,3 Milliarden Euro wurden neu vergeben. Für die Fahrgäste bringt der Wettbewerb mehr Qualität: neue oder modernisierte Fahrzeuge, Kundenbetreuer in allen Zügen sowie Erleichterungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Besonders erfolgreich ist unser neues Tarifprodukt VBB-Abo 65plus. Inzwischen fahren schon über 66.000 Senioren jeden Monat mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in ganz Berlin und Brandenburg. Dies bestärkt uns, weitere Tarifangebote auf den Weg zu bringen, die noch mehr Menschen überzeugen werden, Busse und Bahnen zu nutzen.

Ich freue mich, dass Sie unseren Verbundbericht in den Händen halten, der Sie über unsere Arbeit im vergangenen Jahr informiert. Wir wollen Ihnen hier aber auch eine Sicht eröffnen, die Fahrgästen meist nicht gestattet ist: Der Fotograf Andreas Rost hat im Führerstand Bus- und Straßenbahnfahrern und Lokführern in U-, S- und Regionalbahnen über die Schultern geschaut. Herausgekommen sind ganz wunderbare Schwarz-Weiß-Fotografien von hoher künstlerischer Qualität. Ich hoffe, sie gefallen Ihnen!

Ihr

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

PROLOGUE

Ladies and gentlemen,

Unfortunately, the year of 2009 was dominated by the crisis at the S-Bahn; such a breakdown must be kept a one-off event. The chaos at the S-Bahn Berlin GmbH deeply disturbed the public transportation system in Berlin and Brandenburg. The passengers suffered massive impairments and even now we are still far from normal operations.

During the S-Bahn crisis, the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, along with transportation companies, contributed to maintaining a functional public transportation system. Alternative transport was organized, information updated for the passengers, and service personnel used to aid in finding alternative routes for the S-Bahn customers.

Distributed over a number of shoulders, our well-established transportation system proved just how strong it is. For that reason, it is important to continue to emphasize competition and to bring monopolies to an end. Here, the VBB, together with the states, took a major step in 2009: 16 regional express and regional rail lines with a total volume of 1.3 billion euros were contracted. For the passengers, the competition provides more quality, new or modernized trains, service agents in every train and relief for passengers with restricted mobility.

Our new product VBB-Abo 65plus has been particularly successful. More than 66,000 senior citizens use the public transportation system in Berlin and Brandenburg each month. This encourages us to provide additional offers which will convince even more people to use buses and trains.

I am happy that you are holding our Network Report in your hands, a report on our work in the past year. We would also like you to provide you with a perspective that passengers don't often have the opportunity to enjoy. The photographer Andreas Rost sat in the driver's cab of buses, trains and trams and peeked over the drivers' shoulders. The result is a set of wonderful black and white pictures of exceptional artistic quality. I hope you will enjoy them.

Your,





Foto: Hans Hochelheim

Der Fotograf | The Photographer

Andreas Rost

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

Andreas Rost

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

Ausblicke | Outlooks

Menschen sitzen, stehen, zu Hauptverkehrszeiten dicht gedrängt, sonst auch oft vereinzelt. Der öffentliche Nahverkehr befördert alle, unterschiedslos, ob zur Arbeit, zum Einkaufen oder zu Freunden. Und lediglich das Nichtfunktionieren, die Störung der öffentlichen Verkehrsmittel wird bemerkt, ist dann und wann eine Zeitungsmeldung wert. Der alltägliche Betrieb wird kaum wahrgenommen. Das reibungslose Funktionieren ist das, was man erwartet, ist eine der Geschäftsgrundlagen. So bleibt kaum Muße für einen Blick aus dem Fenster. Die Schönheit der Landschaft wird selten gewürdigt während der alltäglichen Fahrten, genau wie auch die Brüche der Großstadt unbemerkt bleiben. Dabei gibt es nichts Spannenderes, als den Erzählungen der Fahrzeugführer zu lauschen. Sie wissen, über welchem Baum wann genau im Frühling die Sonne aufgeht, wo die Obdachlosen schlafen, sie kennen die Müllmänner und grüßen entgegenkommende Kollegen. Ihr Wissen über die Stadt und das Land ist ein nicht gehobener Schatz. Meine Fotoserie versucht, diesen Heroismus des Alltags zu würdigen, indem sie die Blicke der Fahrzeugführer auf die Fahrstrecken während ihrer Touren in Fotografien festhält.

People sit and stand, during rush hour packed tightly, otherwise frequently at a distance to one another. The public transportation system moves everybody, regardless of whether they are on their way to work, going shopping or to visit friends and only when it does not work – the disruption of the public transport – do newspapers find occasion to report about it. Hardly any notice is given to the daily operations. The smooth operations which people expect are the basis of the business. So there is hardly any reason to take a look out the window. The beauty of the landscape is seldom given any notice during the daily rides; just like the breaks in the city remain unnoticed. And yet there is nothing more exciting than listening to the tales the drivers have to tell. They know exactly under which tree the sun will rise in spring, where the homeless sleep, they know the garbage men and wave to colleagues coming from the other direction, their knowledge of the city and country is a hidden treasure. By taking pictures of what the drivers see on their routes, my series of photographs is an attempt to pay tribute to these unsung heroes.

Ein Dank für die freundliche Unterstützung bei den Fotoarbeiten an:

A word of gratitude for the kind support during the project goes out to:

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR, Cottbusverkehr GmbH, DB Regio AG, NEB Niederbarnimer Eisenbahn GmbH, Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH, Ostseeland Verkehr GmbH für Märkische Regiobahn, S-Bahn Berlin GmbH, Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH, VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH

VBB-Verbundbericht 2010 Das Jahr 2009 und ein Blick in die Zukunft

VBB Network Report 2010 The Year of 2009 and a Look into the Future

- 02** Vorwort | Prologue
- 06** Fotograf | Photographer
- 07** Inhaltsverzeichnis | Table of Contents
- 14** Beiträge zur Verkehrspolitik | Contributions to Transportation Policy
- 28** Wettbewerb für die Stärkung der Netze |
Competition for the Strengthening of the Networks
- 42** Vertragsmanagement und Qualität | Contract Management and Quality
- 60** Infrastruktur – die Basis allen Verkehrs |
Infrastructure – the Basis of All Transportation
- 72** Fahrgastsicherheit – eine gemeinsame Aufgabe |
Passenger Safety – A Joint Task
- 84** Neue Mobilität durch zuverlässiges Angebotsmanagement |
New Mobility Through Reliable Service Management
- 96** Stabile Tarife, überzeugende Angebote |
Stabile Fares, Convincing Service
- 112** Kommunikation – Service für die Kunden |
Communication – Service for the Customers
- 132** Zahlen und Fakten | Facts and Figures
- 140** Impressum | Imprint









Ingeborg Junge-Reyer | Senatorin für Stadtentwicklung

BEITRAG INGBORG JUNGE-REYER

Berliner Verkehrspolitik – ein Ausblick

Das Bild eines gut funktionierenden öffentlichen Personennahverkehrs war im Jahr 2009 getrübt durch die massiven Betriebsstörungen bei der S-Bahn Berlin GmbH. Leider werden die Fahrgäste auch im Jahr 2010 die Beeinträchtigungen aufgrund der Fahrzeugmängel und des erhöhten Wartungsbedarfs ertragen müssen. Der Vertrag mit der S-Bahn Berlin GmbH endet im Jahr 2017. Dies scheint noch weit in der Zukunft zu liegen. Doch die besondere „einzigartige“ Technik der Berliner S-Bahn erfordert zeitnahe Entscheidungen zur Sicherung eines hochwertigen Verkehrsangebotes.

Der berechtigte Ärger über die Situation bei der Berliner S-Bahn darf nicht den Blick darauf verstellen, dass Berlin über ein umfangreiches Angebot an Bussen und Bahnen verfügt und eine einmalige Dichte seines Schienennetzes. Sowohl bei den Mindesttaktzeiten als auch bei den Angeboten im Nachtverkehr und bei der behindertengerechten Ausstattung von U- und S-Bahnhöfen nimmt Berlin im Vergleich zu anderen deutschen und europäischen Städten eine Spitzenstellung ein.

In Berlin kann man gut ohne Pkw mobil sein. Davon machen etwa die Hälfte der Berliner Haushalte Gebrauch – mit steigender Tendenz. Dies ist ein Ansporn, die Qualität des öffentlichen Angebots im Nahverkehr weiter zu stärken. Daher stehen in den nächsten Jahren zum einen große Neubauprojekte an, wie zum Beispiel die bessere Anbindung des Berliner Hauptbahnhofs durch den Lückenschluss bei der U-Bahn-Linie 5 und die Straßenbahnbindung aus Richtung Nordbahnhof, aber auch der Anschluss des neuen Flughafens BBI an die S-Bahn und das Regional- und Fernbahnnetz. Zum anderen geht es verstärkt um die Sanierung und Instandhaltung des Schienennetzes.

Der ÖPNV wird sich in den nächsten Jahrzehnten neuen Herausforderungen stellen müssen. Ein steigendes Durchschnittsalter und sinkende Schülerzahlen machen eine Ausrichtung auf neue Kundengruppen erforderlich. Deshalb ist es ein ehrgeiziges Ziel, den Anteil des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl der Berliner Bevölkerung zu halten und darauf aufbauend

Ingeborg Junge-Reyer | Senator for Urban Development

INGEBORG JUNGE-REYER ARTICLE

Berlin's Transportation Policy – A Perspective

The image of a well-running public transportation system was overshadowed by the massive disruptions of operations at the S-Bahn GmbH in 2009. Unfortunately, the passengers will also be forced to live with restricted service in 2010 as a result of a lack of vehicles and the increased need for maintenance. The contract with the S-Bahn GmbH ends in 2017. While this appears to lie well in the future, the “unique” technology of the Berlin S-Bahn requires that a decision be made soon to assure the high quality of the transportation network in the region.

The justifiable frustration about the circumstances at the Berlin S-Bahn should not distort the fact that Berlin has an extensive offer of buses, trams and trains and a tight-knit rail network that defies comparison. Both with regard to the short intervals between trains and the transportation offers at night as well as the availability of facilities for the handicapped in the train and underground stations, Berlin holds a leading position compared to other German and European cities.

It is easy to get around Berlin without an automobile. About half of Berlin's households take advantage of that fact – and this trend is on the rise. That serves as an inducement to continue to improve the quality of the public transportation service. For that reason, there are a number of major construction projects planned for the coming years. For instance, the improved connection of the Berlin Main Station by closing the gap in the underground Line 5 and the road connection from the Nordbahnhof as well as the connection of the new airport BBI to the S-Bahn and the regional and long-distance railway networks. And there is also the increased need for refurbishment and maintenance of the railway network.

Public transportation will be confronted with new challenges in the coming decades. An increasing average age and decreasing number of schoolchildren make it necessary to adapt the services to new groups of customers. One ambitious target is therefore to maintain the percentage of Berliners using the public transportation system and to build upon

neue Kunden zu gewinnen. Attraktive Tarifangebote wie das neu eingeführte, erfolgreiche Seniorenticket sind Beispiele dafür, wie die Verkehrspolitik auf diese Anforderungen reagieren kann. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird in diesem Sinne wichtige Weichenstellungen für die kommenden vier Jahre setzen: engmaschige Erschließungsstandards, Vorgaben zur umsteigefreien Erreichbarkeit der örtlichen Zentren, Intensivierung der Maßnahmen zur Bus- und Straßenbahnbeschleunigung, damit die Reisezeit im ÖPNV im Vergleich zum Auto attraktiv bleibt.

Der Nahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge spielt in der Verkehrskonzeption des Berliner Senats eine zentrale Rolle. Er leistet als Teil des „Umweltverbundes“ zusammen mit der Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der umwelt- und klimapolitischen Ziele Berlins. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr, der gegenwärtig fortgeschrieben wird, wird hier besondere Akzente setzen. Ein Beispiel ist die noch bessere Vernetzung des ÖPNV mit dem Radverkehr. Durch die Kombination von Rad und ÖPNV lassen sich kurze Fahrzeiten von Haustür zu Haustür erzielen, die den Vergleich mit dem Auto nicht scheuen müssen. Deswegen werden wir weitere sichere Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern an S- und U-Bahnhöfen schaffen. Zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV wollen wir außerdem ein neues öffentliches Leihfahrradsystem erproben, dessen Nutzung nach und nach in den ÖPNV-Tarif integriert werden soll. Ein weiteres Beispiel für Innovation im öffentlichen Verkehr sind Überlegungen, im Rahmen von Modellprojekten für Elektromobilität neue Mobilitätsdienstleistungen zu entwickeln, die ebenfalls in den ÖPNV integriert werden sollen.

Die Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV beschränken sich nicht auf den Nahverkehr. Auch Aktivitäten in anderen verkehrspolitischen Themenfeldern, etwa bei der Parkraumbewirtschaftung, leisten einen wertvollen Beitrag zur Verlagerung von Fahrten in die Innenstadt vom Auto auf den ÖPNV.

Der VBB hat sich als ein solides Instrument zur Koordination der unterschiedlichen Interessen und Ansprüche an die Verkehrssysteme in Berlin und Brandenburg erwiesen. Sein Rat und seine Unterstützung werden auch in Zukunft gute Dienste leisten. Die langfristige Sicherung eines funktionierenden öffentlichen Verkehrsangebotes bleibt eine der zentralen Aufgaben für die Zukunft der Region.

that to gain new customers. Attractive fares such as the newly introduced Senior Ticket are examples of how transportation policy can react to these new requirements. The updating of the regional transportation plan will set the course for the coming four years: tight-knit network standards, requirements for reaching central locations without having to transfer, intensification of measures to speed up buses and trams so that travel time with public transportation remains attractive compared to the automobile.

Public transportation, as a guarantee for the future, plays an important role in the transportation concept of the Berlin Senate. As a part of the “environmental network”, along with the promotion of bicycle and pedestrian traffic, it makes an important contribution to achieving Berlin’s environmental and climate goals. The urban development plan for transportation, which is currently being updated, will place a special emphasis on this. One example is the improved public transportation network for bicycle transportation. By means of a combination of bicycle and public transportation, it is possible to reduce door-to-door times to a level comparable to that of the car. For that reason, we will provide more safe parking places for bicycles at train and underground stations. To improve the connection between bicycles and public transportation even further we also intend to test a public bicycle rental system that will then be slowly integrated into the public transportation fare system. An additional example of innovation in public transport are considerations in the framework of pilot projects for electro-mobility to develop mobility services which can also then be integrated into the public transportation system.

The measures for strengthening the public transportation system are not limited to the transportation itself. Activities in other transportation policy issues, such as parking management, also make an important contribution to the shifting of travel into the downtown area from the automobile to public transportation.

The VBB has proven itself to be a solid instrument for the coordination of the various interests and demands of transportation systems in Berlin. Its advice and support will continue to provide invaluable services in the future. The long-term securing of a functioning public transportation offer remains one of the central tasks for the future of the region.



Jörg Vogelsänger | Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

BEITRAG JÖRG VOGELSÄNGER

Brandenburg setzt auf Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

Das Jahr 2009 werden die Vertreter und Kunden des öffentlichen Nahverkehrs so schnell nicht vergessen. Das beherrschende Thema war die Krise der S-Bahn. Schmerzlich wurde jeder und jedem bewusst, wie wichtig ein verlässliches S-Bahn-Angebot auf hohem Niveau in der Hauptstadtregion ist. Aber auch Erfolge sind zu verzeichnen: die Einführung des Senientickets und die erfolgreich durchgeführte Ausschreibung des Stadtbahn-Netzes.

Zunächst bleibt es vordringliche Aufgabe, das Vertrauen der Kunden zu halten. Verlorenes Vertrauen der Kunden muss zurückgewonnen werden und, wenn die Krise überwunden ist, mit einer verbundweiten ÖPNV-Kampagne des Verkehrsverbunds gestärkt werden. Die aus den Gesprächen der Landesregierung und des Senats hervorgegangene und in ihrer Höhe beispiellose S-Bahn-Entschuldigungsaktionen (35 und 70 Millionen Euro) trägt wesentlich zur Schadensbegrenzung bei.

Nach Analyse der Faktoren, die zum S-Bahn-Desaster geführt haben, hat Brandenburg zusammen mit dem Berliner Senat und dem VBB die Grundlage für strukturelle Änderungen gelegt. Da es sich bei der S-Bahn um ein technisches Unikat handelt – Züge dieser Art können nur in der Hauptstadtregion fahren –, war dies keine einfache Aufgabe. Es gilt, Leistungsumfang und Qualität zu verbessern und dabei die Kosten der Länder auf ein angemessenes Maß zu reduzieren. Schon jetzt müssen für die Zeit nach Auslaufen des Vertrages mit der S-Bahn-Berlin GmbH Weichen gestellt werden. Um alle Optionen für eine bestmögliche Lösung zu sichern, hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bereits im Februar eine Vorveröffentlichung zur Vergabe eines Teilnetzes der S-Bahn im EU-Amtsblatt veranlasst.

Wettbewerb im Schienenverkehr wird, da er noch neu ist, von einigen Beobachtern kritisch gesehen. Zu unrecht. Er ermöglicht das klare Festschreiben von Qualitätsmerkmalen und Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung. Dies ist auch eine Chance für die S-Bahn.

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

JÖRG VOGELSÄNGER ARTICLE

Brandenburg is for Strengthening Mass Transit

Representatives and customers of public transportation will not soon forget the year 2009. The dominating issue was the crisis at the S-Bahn. Everyone became painfully aware of just how important a reliable S-Bahn service is for the capital region. But there were also successes: the introduction of the Senior Ticket and the successful tendering of the rapid-transit railway grid.

First of all, the primary task is to maintain the trust of the customers. The customers' trust that has been lost has to be regained and, if the crisis is to be overcome, reinforced with a regional public transportation campaign. The S-Bahn Apology campaigns (35 and 70 million euros), resulting from discussions between the state government and the Senate of Berlin and, exemplary in their size, have been important in restricting the damage inflicted.

After analyzing the factors that led to the S-Bahn disaster, Brandenburg, along with the Berlin Senate and the VBB established the basis for structural changes. Due to the fact that the S-Bahn is technologically one of a kind – trains of this kind can only travel in the capital region – this was not a simple task. The objective is to improve the quality and range of service and simultaneously reduce the costs for the states to an appropriate level. Even now, we must set the course for the time after the contract with the S-Bahn GmbH comes to an end. To assure the best possible solution from all the options available, the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg initiated a prepublication in the EU gazette in February of this year for the awarding of a portion of the S-Bahn network.

Being new, competition in rail transportation is viewed critically by some. Unjustly so. Competition allows quality requirements to be clearly established as well as for sanctions should these not be maintained. This also represents an opportunity for the S-Bahn.

Eine Zerstückelung der Angebote durch eine mögliche Teilnetzvergabe ist nicht zu befürchten – das zeigen die Erfahrungen aus dem Regionalverkehr. Der Verkehrsverbund koordiniert die Angebote der Unternehmen und schafft ein umfassendes ÖPNV-Angebot im ganzen Verbundgebiet. Der VBB hat mit dem Netz Stadtbahn die bisher größte deutsche Ausschreibung erfolgreich durchgeführt. Die Ergebnisse können sich sehen lassen: Neben einer Kostensparnis, die dem Nahverkehr zugutekommen wird, wurden vor allem die Qualitätsstandards zwingend festgeschrieben: Ein Zugbegleiter pro Zug ist nun genauso obligatorisch wie die Klimatisierung aller Linien, verbesserte Einstiegshöhen und zusätzliche Spaltüberbrückungen. Außerdem gibt es nun Steckdosen an allen Tischen, eine durchgehende Videoüberwachung und die garantierte Anordnung des barrierefreien Wagens in der Mitte des Zuges. Die Bezahlung des Bahnpersonals erfolgt dabei auf branchenüblichem Niveau. Durch die Qualität der Züge werden diese Arbeitsplätze zukunftsfähig gesichert. Mehr und mehr Kunden werden das verbesserte Angebot zu schätzen wissen.

Langfristig gute Arbeit zahlt sich aus: Trotz S-Bahn-Krise und stabiler Preise konnten die Einnahmen für den ÖPNV auf eine neue Rekordmarke gebracht werden: Die Grenze von einer Milliarde Euro wurde geknackt.

Das war möglich, weil sich Brandenburg in den letzten Jahren maßgeblich im Verkehrsverbund für neue, innovative Tarifprodukte starkgemacht hat. Beispielsweise sei hier das von der Landesregierung finanziell unterstützte Mobilitätsticket Brandenburg genannt, sowie das erfolgreiche Seniorenticket VBB-Abo 65plus, das VBB-Freizeit-Ticket für Auszubildende und Schüler und das beliebte verbundweite Schülerferienticket. Die Zuwachsraten dieser Produkte sind weiterhin positiv. Die Innovationen stärken die Kundenbindung und wecken Aufmerksamkeit für den ÖPNV. So konnten auch viele Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden. Diese Ergebnisse korrespondieren mit dem weiter abnehmenden Motorisierungsgrad in Berlin-Brandenburg.

Bus und Bahn bleiben nachhaltig eine umweltfreundliche Alternative. Die positive Entwicklung beim VBB-Abo 65plus zeigt: Günstige Preise für einen weiten Raum sind attraktiv, auch für Nichtkunden. Dies könnte Vorbild für ein verbundweites Schülerticket sein – für Berlin und Brandenburg.

Der ÖPNV in der Hauptstadtregion wird sich nachhaltig weiterentwickeln. Den Umweltbonus des Nahverkehrs müssen wir – beispielsweise mit innovativen Antriebstechniken – stärken. Das öffentliche Nahverkehrssystem wird sich dem demografischen Wandel anpassen müssen. Hier sind alle Aufgabenträger im Verbund gefordert.

There is no need to fear that the service will be disseminated by the possible awarding of portions of the network – that has been demonstrated by experiences in regional transportation. The Verkehrsverbund coordinates the services of the companies and provides comprehensive public transportation for the entire area of the network. With the network of the S-Bahn, the VBB has successfully performed the largest German tendering to date. They can be proud of the results as well. Along with the savings in costs, which will benefit the mass transit, above all quality standards have been established – one conductor per train is just as obligatory as the air-conditioning of all the lines, better entrance heights and additional gap-bridges. In addition, there are now electrical outlets at all the tables, continuous video monitoring and guaranteed placing of barrier-free coaches in the middle of the train. The quality of the trains assures that these jobs will be safe for the future. More and more customers will learn to appreciate the improved service.

Good work pays off in the long run. Despite the S-Bahn crisis and stable prices, the income for the public transportation set a new record – the billion euro mark was broken.

This was possible because in the last few years Brandenburg has worked hard in the Verkehrsverbund for new, innovative fares. For instance, the Brandenburg Mobility Ticket, supported financially by the state government, or the successful senior citizen ticket VBB-Abo 65plus, the VBB-leisure-ticket for pupils and apprentices and the school vacation ticket valid for the entire area of the network. The growth rates for these products continue to be positive. The innovations strengthen the customer bonding and attract attention to the public transportation. In this way it has been possible to gain many new customers for public transportation. These results correspond with the decreasing degree of motorization in Berlin and Brandenburg.

Buses and trains remain an environmentally-friendly alternative. The positive development of the VBB-Abo 65plus proves that low prices for a large area are attractive, even for non-customers. This could serve as an example for a network-wide pupil ticket for Berlin and Brandenburg.

In the long-term, public transportation will continue to develop in the capital city region. We will have to strengthen the environmental bonus of mass transit – for instance with innovative drive systems. The public mass transit system will have to adapt to the changes in demographics. This will require the joint efforts of all those involved in the network.



Peer Giesecke | VBB-Aufsichtsratsvorsitzender, Landrat des Landkreises Teltow-Fläming

BEITRAG PEER GIESECKE

Flächenlandkreise brauchen Anbindung

Mobilität ist eine wesentliche Grundlage der kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung der Gesellschaft. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt hierbei eine wichtige Rolle. Allerdings werden in Zukunft der demografische Wandel sowie die sozialen und klimatischen Entwicklungen den ÖPNV vor große Herausforderungen stellen. Die Verkehrspolitik der Kommunen in Brandenburg muss sich auf die sich ändernden Rahmenbedingungen einstellen. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sind wir auf diese Aufgaben gut vorbereitet.

Ein integriertes und finanzierbares Nahverkehrskonzept, das den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger entspricht, muss Vorrang haben. Das Konzept sollte in der Fläche sinnvoll die Gemeinden mit den Mittel- und Oberzentren verbinden. Der Schienenverkehr ist das Herzstück des ÖPNV. Der Busverkehr muss das Angebot dort ergänzen, wo die Schiene nicht hinkommt. Und das im regelmäßigen Taktverkehr in der Woche und möglichst auch am Wochenende. Von großer Bedeutung sind dabei die Verknüpfung und die Anschlusssicherung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Besonders in den Flächenlandkreisen spielt der Schülerverkehr eine entscheidende Rolle. So wird zum Beispiel im Landkreis Teltow-Fläming 78 Prozent der Leistungen im Schülerverkehr erbracht. Die kommunalen Aufgabenträger stehen somit vor der großen Herausforderung, auch während der Schulferien ein Mindestangebot von alternativen Bedienformen, wie beispielsweise den Anrufbus, zu sichern.

Erschwerend für die kommunale Politik wirkt in Zukunft die Tatsache, dass den Kommunen weniger finanzielle Mittel zur Verfügung stehen werden, das Verkehrsangebot aber mindestens gleichbleiben soll.

Peer Giesecke | Chairman of the Supervisory Board VBB, District Administrator of Teltow-Fläming

PEER GIESECKE ARTICLE

Rural Districts Need Connections

Mobility is one of the essential foundations required for cultural and economic development of a society. Public transportation plays an important role in this. Demographic changes and social and climate developments, however, represent major challenges for public transportation. The transportation policies of the communities in Brandenburg will have to adapt themselves to the changes in the general conditions. Together with the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, we are well-prepared for these tasks.

An integrated and affordable mass transit concept that addresses the needs of the citizens must be a priority. The system should connect the communities with the medium-sized and larger centres. Rail transportation represents the heart of public transportation. Bus transportation has to complement the service where rail does not go. And that is necessary at regular intervals during the week and where possible at the weekend as well. The connections between the individual modes of transportation are of utmost importance.

Especially in rural districts, the transport of schoolchildren plays an important role. For instance, in the Teltow-Fläming district 78 percent of transportation is for schoolchildren. The communal client bodies are therefore confronted with a major challenge to provide at least a minimum of service such as the "call bus" during school holidays.

In addition, the politics of the communities will be influenced by the fact that they will have less funding available in the future, while the transportation service must remain at the same level.

Die Verkehrsunternehmen müssen mit den vorhandenen finanziellen Mitteln das Verkehrsangebot flexibel und mit innovativen Angeboten gestalten. Dabei dürfen sie die Wünsche der Fahrgäste nicht aus den Augen verlieren.

Ziel muss es sein, durch ein intelligentes, attraktives Angebot, perspektivisch mehr Fahrgäste und somit auch mehr Einnahmen für die Verkehrsunternehmen zu erreichen und die Kassen der Landkreise und kreisfreien Städte zu entlasten. Zusätzliche Anforderungen ergeben sich, zumindest für die angrenzenden Landkreise, aus dem Ausbau des Flughafens BBI. Da die Anbindung auf der Schiene nicht allen Anforderungen entspricht, müssen ergänzende Busanbindungen organisiert werden.

Ein positives Erscheinungsbild der Bahnhofsumfelder trägt zur Aufwertung nicht nur des Nahverkehrssystems bei, sondern vermittelt auch einen positiven Eindruck des Ortes. Es dient außerdem der subjektiven Sicherheit und dem Wohlfühlfaktor der Fahrgäste. Als positive Beispiele können die Bahnhöfe in Ludwigsfelde und Eberswalde im Landkreis Barnim genannt werden.

Einer weiteren Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV dienen kundenorientierte, intelligente Tarifangebote, wie das Schülerferien- und Schülerfreizeiticket oder das Seniorenticket, die der VBB gemeinsam mit seinen Gesellschaftern entwickelt und erfolgreich auf den Markt gebracht hat.

Den Berufspendlern, die aus der Region in die Bundeshauptstadt fahren, wie zunehmend auch umgekehrt, muss ein ihren Bedürfnissen entsprechendes Angebot unterbreitet werden. Neben einem attraktiven Fahrplan ist ein Ausbau von „Park & Ride“-Parkplätzen dort, wo der Bedarf am größten ist, notwendig.

Das Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 im Dezember 2009 stellt neue Anforderungen an die Aufgabenwahrnehmung der Landkreise und kreisfreien Städte für den übrigen ÖPNV. Die Verordnung regelt die Vergabe und Finanzierung von Verkehrsleistungen und erfordert den Abschluss von Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen durch die Aufgabenträger. Damit sollen Transparenz und Wettbewerb sichergestellt werden. Die durch das Land Brandenburg erarbeiteten Handlungsempfehlungen und ein Leitfaden für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger waren dabei eine gute Hilfestellung.

All diese Maßnahmen im ÖPNV dienen der Umsetzung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg, der Erfüllung der Zielstellungen der kommunalen Nahverkehrspläne, aber auch der Erfüllung der regionalen Klimaziele zur CO₂-Minderung im Verkehr. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg leistet dabei wertvolle und wegweisende Arbeit. Durch seinen engagierten Einsatz für die Belange der Fahrgäste trägt der VBB entscheidend dazu bei, den ÖPNV in Brandenburg weiterzuentwickeln und attraktiver zu machen.

Die vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit aller Aufgabenträger im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ist die Grundlage dafür, dass der ÖPNV als Gesamtsystem in der Bevölkerung immer mehr akzeptiert wird und so zur Erhöhung der Lebensqualität unserer Einwohner beiträgt.

The transportation companies have to design their transportation services to be flexible and provide innovative offers with the funds available. At the same time, they have to keep the passengers' needs in mind.

The goal must be to obtain more passengers by means of an intelligent and attractive service and therefore increase income for the transportation companies and relieve the coffers of the districts' and counties' cities. Additional requirements are resulting for the counties bordering on the airport BBI. Due to the fact that the rail connection will not meet all the demands, supplementary bus lines will have to be organized.

A positive image of the areas around train stations not only results in an upgrading of the mass transit system, but also communicates a positive impression of the town. It also serves to reinforce the passengers' sense of safety and comfort. Positive examples of this are the train stations in Ludwigsfelde and Eberswalde in the County of Barnim.

Another factor that serves to increase the attractiveness of public transportation is a customer-oriented, intelligent pricing policy such as the school holiday and leisure-time-ticket or the senior ticket that the VBB, along with its shareholders, has developed and successfully launched.

Commuters that travel from the region into the capital, as well as the increasing number travelling in the opposite direction, must be provided with a service that meets their needs. Along with an attractive schedule, it is necessary to expand the number of parking places at the "Park & Ride" stations where the demand is greatest.

With the enactment of EU Directive 1370/2007 in December 2009, new requirements went into effect for the counties and districts with regard to public transportation. The directive regulates the awarding and funding of transportation services and requires that transportation agreements be concluded with the transportation companies by the client bodies. This should serve to guarantee transparency and competition. The recommendations developed by the State of Brandenburg and a guideline for the communal public transportation client bodies have been helpful tools in this regard.

All these activities in public transportation serve the implementation of the Public Transportation Act of the State of Brandenburg, the fulfilment of the objectives of the communal mass transit plans as well as to achieve the regional climate objectives for the reduction of CO₂ in transportation. The Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg is performing valuable and pioneering work. With its engagement for the concerns of the passengers, VBB is making an important contribution to the further development and greater attractiveness of public transportation in Brandenburg.

The trusting and constructive cooperation of all the client bodies in the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg is the basis for public transportation becoming increasingly accepted as a holistic system by the population and for the enhancement of the quality of life for our citizens.



Wettbewerb für die Stärkung der Netze

Mehr Wettbewerb für mehr Qualität

Wettbewerb belebt das Geschäft – das ist eine Binsenweisheit. Doch auf der Schiene gab es durch die Monopolstellung der Deutschen Bahn AG bis vor Kurzem keinen wirklichen Wettbewerb und damit keine Konkurrenz. Das ist nun Vergangenheit. 2009 hat der VBB die bisher deutschlandweit größte Ausschreibung für den Betrieb von Bahnstrecken in Deutschland erfolgreich beendet, ohne Nachprüfungsverfahren auch zur erstmals praktizierten Loslimitierung. Das ist ein großer Erfolg. Der VBB vergibt die Verkehrsverträge im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg sowie je nach Strecke auch weiterer Aufgabenträger der benachbarten Bundesländer.

Das Hauptziel, das der VBB bei Ausschreibungen von Verkehrsverträgen im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) verfolgt, ist die Schaffung von qualitativ hochwertigen Angeboten für die Kunden bei effektivem und transparentem Einsatz der vorhandenen finanziellen Mittel. Die Vergabe im Wettbewerb erwies sich als ein sinnvolles Mittel, um die Qualität zu verbessern: In Berlin und Brandenburg kommen den Fahrgästen dank der Ausschreibung modernere Fahrzeuge, mehr Sitzplätze und mehr Personal zugute.

Kritiker befürchten eine Absenkung von Sozialstandards als Ergebnis des Wettbewerbs. Dem wirkt der VBB in seinen Ausschreibungen mit entsprechenden Klauseln entgegen. Wer den Zuschlag erhalten will, muss einen branchenüblichen Tarifvertrag vorweisen. Und mit der am 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/07 kann befürchteten niedrigeren Sozialstandards zukünftig noch wirksamer begegnet werden.

Die Verordnung eröffnet die Möglichkeit, für zukünftige Verfahren bessere Vorgaben bei den Sozialstandards zu formulieren. So kann der Aufgabenträger anordnen, dass der neue Betreiber die Beschäftigten des alten Betreibers übernimmt. Der VBB hat dazu die entsprechenden Grundlagen und einen Praxisvorschlag erarbeitet. Voraussetzung dafür ist aber, dass der Altbetreiber alle Daten und Informationen zur Verfügung stellt, die für eine Preiskalkulation erforderlich sind.

Competition for the Strengthening of the Networks

More competition for more quality

“Competition is good for business” is an old truism. But the Deutsche Bahn AG held a monopoly for the railways until recently and there was therefore no competition. That has become a thing of the past. In 2009, the VBB successfully completed the largest tendering process to date for the operation of railway routes in Germany without verification procedures and the first limitation of lots ever. This was a major success. VBB awards the contracts for the states of Berlin and Brandenburg and, depending on the route, additional client bodies of neighbouring states.

The primary objective that the VBB pursues in tendering transportation agreements for railway mass transit is to produce high-quality services for the customers with the effective and transparent use of the funds available. The competitive awarding of agreements proved itself to be the best method for improving quality – thanks to the tendering the passengers obtained modern trains, more seats and personnel in Berlin and Brandenburg.

Critics feared a reduction of the social standards as a consequence of competition. The VBB counteracts this by means of appropriate clauses in its tenders. Parties interested in winning contracts must provide a standard collective bargaining agreement for the industry. And when the EU Directive 1370/07 went into effect on 3 December 2009, it became even easier to countermand the lower social standards feared.

The directive offers the possibility to formulate better specifications for social standards in future tenders. For instance, the client body may dictate that the new operator takes on the employees of the former operator. The VBB has developed the appropriate principles and a practical recommendation. Prerequisite for this is, however, that the former operator provides all the data and information required for a price calculation.





Neue Fahrzeuge, mehr Sitzplätze, mehr Personal

Der VBB beendete sein Vergabeverfahren zum „Netz Stadtbahn“ mit Zuschlag am 27. Juli 2009 ohne Nachprüfungsverfahren. Das ist ein großer Erfolg. Mit der bislang umfassendsten Ausschreibung für den Personenverkehr auf der Schiene in Deutschland wurden 16 Regionalexpress- und Regionalbahnlagen (RE und RB) mit einem jährlichen Volumen von mehr als 22 Millionen Zugkilometern und einem Auftragsvolumen von insgesamt 1,3 Milliarden Euro vergeben. Die Verträge gelten bis zum Dezember 2022. Die an der Ausschreibung beteiligten Länder Berlin und Brandenburg sowie die beteiligten benachbarten Bundesländer Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern werden mit Abschluss der neuen Verkehrsverträge die Summe von durchschnittlich rund 55 Millionen Euro pro Jahr einsparen. Allein Brandenburg, in dem der Hauptteil der Strecken liegt, spart 40 Millionen Euro pro Jahr ein. Diese Gelder werden in weitere Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs investiert.

Um auch kleineren Anbietern eine Chance zu geben, wurde das Netz in vier Lose aufgeteilt. Die beiden wirtschaftlich attraktivsten und umfassendsten Lose 1 und 2 durften dabei nicht an das gleiche Unternehmen vergeben werden. Damit wollte der VBB das Entstehen einer neuen Monopolsituation verhindern. Die DB Regio AG erhielt den Zuschlag auf die Lose 1 und 3 und damit 15 Millionen Zugkilometer pro

New vehicles, more seats, more personnel

The VBB concluded the tendering process for the "Netz Stadtbahn" when they awarded the contract on 27 July 2009 without verification procedures. That was a major success. With the, at that time, most comprehensive tendering for passenger rail transport in Germany, contracts were awarded for 16 regional express and regional railway lines (RE and RB) with an annual volume of more than 22 million train kilometres and a total sum of 1.3 billion euros. The contracts run until December 2022. With the conclusion of the new agreements, the states of Berlin and Brandenburg and the neighbouring states of Sachsen-Anhalt and Mecklenburg-Vorpommern will save an average of 55 million euros annually. Brandenburg alone, where the major portion of the routes is located, will save 40 million euros annually. These funds will be invested in further improvements of the passenger railways.

To give smaller providers an opportunity, the network was divided into four lots. The two most economically attractive and extensive lots 1 and 2 could not be awarded to the same company. With this decision, the VBB kept another monopoly from being established. The DB Regio AG was awarded lots 1 and 3 and therefore drives 15 million train kilometres a year. The Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG), with lots 2 and 4 will drive about 7 million kilometres per

Jahr. Die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) wird mit den Losen 2 und 4 rund 7 Millionen Zugkilometer jährlich fahren. Die Betriebsaufnahme auf den verschiedenen Linien wird ab 2011 erfolgen.

Durch die Ausschreibung werden mindestens 100 zusätzliche Arbeitsplätze in der Region geschaffen, denn künftig wird in jedem Zug ein Kundenbetreuer mitfahren, an den sich die Fahrgäste wenden können. Weiter werden sich die Fahrgäste auch auf mehr Komfort freuen können, denn auf allen Linien werden neue oder modernisierte Fahrzeuge eingesetzt. Vieles wird schneller, besser, einfacher: Zwischen Frankfurt (Oder) und Cottbus sind sechs zusätzliche Expresszüge mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde vorgesehen. Auf der Linie RE1 wird das Sitzplatzangebot pro Zug von heute 562 auf 609 erhöht. Der Takt auf der Strecke Berlin – Potsdam wird auf 15 Minuten verdichtet. Zwischen dem Wissenschaftsstandort Golm und Potsdam-Hauptbahnhof fährt alle 30 Minuten ein Zug. Und zwischen Belzig und Dessau ist künftig alle Stunde ein Zug unterwegs, der zudem 20 Minuten schneller am Ziel sein wird als bisher.

Auch für mobilitätseingeschränkte Menschen gibt es erhebliche Erleichterungen: Neue barrierefreie Wagen werden künftig grundsätzlich in der Mitte des Zuges fahren. Sie erhalten angenehmere Einstiegshöhen und zusätzliche Spaltüberbrückungen zwischen Zug und Bahnsteig sowie Schiebetritte.

An mindestens der Hälfte aller Sitze auch in der 2. Klasse werden Steckdosen und Tische für Laptops vorhanden sein, was besonders Berufspendler erfreuen dürfte. Klimaanlage in allen Zügen sorgen künftig für ein besseres Klima. Eine Videoüberwachung in allen Zügen erhöht das Sicherheitsgefühl. Und nicht zuletzt: Die dynamische optische Fahrgastinformation in jedem Zug stellt die Anschlussmöglichkeiten in Echtzeit dar. Der Info-Service beim Flughafen-Shuttle RE9 wird auf Anzeigetafeln mit Abflugzeiten, Check-in-Schaltern und Gate-Nummern ausgeweitet. Auf allen Strecken gilt selbstverständlich weiterhin der VBB-Tarif.

year. Operations on the various lines will commence as of 2011.

With the tender, at least 100 additional jobs will be created in the region, because in the future every train will have a customer service agent should passengers require assistance or information. In addition, the passengers can look forward to greater comfort, because all the lines will have new or modernized trains. Many things will be faster, better, simpler: between Frankfurt (Oder) and Cottbus it is planned to have six additional express trains with a travel time of less than one hour. On Line RE1 the number of seats per train will be increased from the current 562 to 609. The frequency on the Berlin-Potsdam route will be increased to every 15 minutes. Between the research centre of Golm and the Potsdam Main Station, a train will travel every 30 minutes. Between Belzig and Dessau a train will depart every hour and traverse the distance 20 minutes faster than is currently the case.

There are, of course, also considerable improvements for people with restricted mobility; new, barrier-free coaches will always be in the middle of the train in the future. They will have a better level for access and additional bridges for the gaps between the train and the platform as well as sliding steps.

At least half of all seats will have electrical outlets and tables for laptops, even in 2nd class, which is certain to please commuters. Air-conditioning in all trains will provide for a better climate. Video monitoring in all trains increases the sense of security. And last, but not least, the dynamic, visual passenger information in every train will display connections in real-time. The info-service in the airport shuttle RE9 will be extended to include displays with departure times, check-in counters and gate numbers. The VBB fare will, of course, continue to be valid for all the routes.

Gestaffelte Betriebsaufnahmen nach Vergabeverfahren | Phased commencement of operations after contracting

11.12.2011	Linien RB13, 14, 20, 21, 22 und 23	DB Regio AG
11.12.2011	Linien RB33, 35 und 51	ODEG mbH
03.06.2012	Linie RE9 – Flughafen-Shuttle	DB Regio AG
09.12.2012	Linien RE1 und 7	DB Regio AG
09.12.2012	Linien RE2 und 4	ODEG mbH
14.12.2014	Linie RB24	DB Regio AG



Weitere Netze ausgeschrieben

Vergabeverfahren für Elbe-Elster

Im Dezember 2009 veröffentlichte der VBB gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe in Sachsen das Vergabeverfahren zum Netz Elbe-Elster. Dabei soll entschieden werden, wer ab Mitte 2013 bis zum Dezember 2022 die Regionalexpresslinien zwischen Hoyerswerda, Ruhland und Dresden sowie Cottbus, Ruhland und Dresden bedient. Ausgeschrieben sind auch die Regionalbahnlinien Elsterwerda-Biehla – Dresden sowie Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster).

Vorbereitungen für die Netze Nord-Süd und Nordwestbrandenburg

Abstimmungen mit den beteiligten Aufgabenträgern laufen derzeit für die Ausschreibung weiterer Strecken. Dabei handelt es sich um das Netz „Nordwestbrandenburg“ (Prignitz-Express) sowie um das Netz „Nord-Süd“ mit den Linien RE3 und RE5.

Frist verschoben

Auf Grund der Verzögerungen beim Bau des Leipziger City-Tunnels ist der Termin für die Betriebsaufnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes auf Dezember 2013 verschoben worden. Das Land Brandenburg ist an diesem Netz mit dem RE11 Hoyerswerda – Elsterwerda – Leipzig beteiligt.

Additional networks tendered

Contracting procedure for Elbe-Elster

In December 2009, the VBB published, together with the Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe in Saxony, the contracting procedure for the Elbe-Elster network. It will be decided who will service the regional express lines between Hoyerswerda, Ruhland and Dresden as well as Cottbus, Ruhland and Dresden from mid-2013 to December 2022. The regional rail lines Elsterwerda-Biehla – Dresden and Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster) will also be tendered.

Preparations for the north-south and the northwest Brandenburg networks

Arrangements with the participating client bodies are currently being made for the tendering of additional routes. Here it is a matter of the “Northwest Brandenburg” network (Prignitz-Express) and the “North-South” network with lines RE3 and RE5.

Deadline postponed

Due to delays in the construction of the Leipzig City Tunnel, the date for the commencement of operations for the central German rapid transit network has been postponed to December 2013. The State of Brandenburg participates in this network with the RE11 Hoyerswerda – Elsterwerda – Leipzig.

Ausschreibungen im Regionalverkehr Tenders in regional transport

Netze, die zeitnah in den Wettbewerb gehen |
Networks that will soon be tendered

Netz Network	Betriebsstart Start of operations	Linien Lines	Mio. Zkm p. a. Mil. T-km p. a.
Nordwestbrandenburg	Dezember 2013	RE6 Berlin – Neuruppin – Wittenberge RB55 Hennigsdorf – Kremmen RB73 Neustadt (Dosse) – Pritzwalk	2,5
Nord-Süd	Dezember 2014	RE3 Stralsund / Schwedt – Berlin – Elsterwerda RE5 Rostock / Stralsund – Berlin – Lutherstadt Wittenberg / Falkenberg (Elster)	10,0
Ostbrandenburg	Dezember 2014	RB12 Berlin-Lichtenberg – Templin RB25 Berlin-Lichtenberg – Werneuchen RB26 Berlin-Lichtenberg – Kostrzyn RB35 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow RB36 Berlin-Schöneweide – Beeskow – Frankfurt (Oder) RB54 Rheinsberg (Mark) – Löwenberg (Mark) RB60 Eberswalde – Frankfurt (Oder) RB63 Eberswalde – Joachimsthal RB66 Angermünde – Szczecin	5,0

Bisher durchgeführte Vergabeverfahren im VBB |
Contracting procedures already conducted by VBB

Name Name	Vertrag Contract	Mio. Zkm p.a. Mil. T-km p. a.	Linien Lines	Betreiber Operator
Vergabe 1996	1998-07	4,2	8	DB Regio
Cottbus-Zittau	2002-05	0,3	1	Veolia
Ostbrandenburg	2004-14	3,5	4	ODEG
Heidekrautbahn	2005-20	0,7	1	NEB
Oderlandbahn	2006-14	1,0	1	NEB
Netz Spree-Neiße	2008-18	0,6	2	ODEG
Cottbus – Leipzig	2009-22	1,0	2	DB Regio
RB33, 35, 51	2007-09	1,0	3	Veolia / ODEG
Netz Stadtbahn	2011-22	20,8	3	DB Regio / ODEG
Summe		33,1	25	

Es wurden bisher 70 % des Regionalverkehrs im Wettbewerb vergeben |
To date, 70 % of the regional transportation has been privatized



Vertragsmanagement und Qualität

Zufriedenheit ist messbar

Der Zug fährt in den Bahnhof ein – zuverlässig und pünktlich. Die Fahrgäste, die am überdachten, sauberen Bahnsteig gewartet haben, steigen ein und setzen sich. Die Türen schließen sich, sanft fährt die Bahn an. Sie fährt zügig, die Sitze sind bequem. Die Fahrgäste werden gut informiert, auch über Anschlussmöglichkeiten. Der Übergang zum Bus funktioniert reibungslos. Der Bahnhof ist gepflegt, die Fahrpläne aktuell, das Personal freundlich und hilfsbereit. Das ist der Anspruch des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg an die Qualität der Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr. Und so erleben es die meisten Fahrgäste auch.

Nur wenn die Fahrgäste dauerhaft zufrieden sind, wird es gelingen, immer mehr Menschen vom Öffentlichen Personennahverkehr zu überzeugen. Deshalb ist die Qualität ein wichtiges Kriterium sowohl in der Kooperation innerhalb des Verkehrsverbundes als auch in Ausschreibungen und in der Vertragsgestaltung mit den Verkehrsunternehmen. Der einheitliche „Leitfaden für Qualität“ empfiehlt Aufgabenträgern und Unternehmen, welche Qualitätskriterien als bindend zu vereinbaren, zu erbringen, zu messen und zu bewerten sind.

Der VBB analysiert regelmäßig die Qualität in den Zügen und Bahnhöfen. Dabei werden zum einen Kriterien wie Pünktlichkeit und Fahrzeugeinsatz sowie Lieferschritte der Verkehrsunternehmen geprüft. Zum anderen wird die Sicht der Fahrgäste erfasst. Bei den jährlichen Kundenzufriedenheitsbefragungen werden 18 verschiedene Qualitätsmerkmale bewertet, darunter Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ausstattung, Sicherheit und Fahrgastinformation. Eine weitere Säule des Qualitätsmanagements sind die QualitätsScouts. Das sind Fahrgäste, die ehrenamtlich auf ihren täglichen Wegen beobachten, ob die Anschlüsse stimmen,

die Fahrzeuge pünktlich sind und die Entwerter funktionieren. Ihre Beobachtungen geben sie an den VBB weiter.

Schon jetzt haben Berlin und Brandenburg eines der besten Nahverkehrssysteme Europas. Das Qualitätsmanagement hilft dabei, noch vorhandene Schwachstellen zu benennen und zu beseitigen. Die Kunden des Verkehrsverbundes geben dem Nahverkehr in Berlin und Brandenburg stabil gute Noten. Obwohl sich inzwischen viel getan hat, gibt es bei der Fahrgastinformation auf Bahnhöfen, beim Zustand einiger Strecken und bei der Pünktlichkeit aber noch Handlungsbedarf.

Die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs wird sowohl in Fachkreisen als auch von den Fahrgästen insgesamt positiv bewertet. Mit einer Ausnahme: Die Berliner S-Bahn-Krise stellte die Fahrgäste vor allem im Jahr 2009 auf eine harte Probe.

Contract Management and Quality

Satisfaction can be measured

The train enters the station – right on time. The passengers, who have been waiting on the covered, clean platform, get on the train and take seats. The doors close and the train smoothly pulls out of the station. It travels quickly, the seats are comfortable. The passengers are well-informed about the connections. The transfer to the bus goes with a hitch. The train station is well-groomed, the schedules up to date, the personnel friendly and helpful. That is the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg's claim for the quality of service in public transportation. And that is how most of the passengers find the service to be.

Only when passengers are permanently satisfied will more and more people be convinced to use public transportation. That is why quality is an important criterion in both the cooperation in the Verkehrsverbund as well as in the tenders and the contracts with the transportation companies. The uniform "Guideline for Quality" recommends to the client bodies and companies which quality criteria have to be included as binding in contracts, how they are to be provided, measured and evaluated.

The VBB regularly analyzes the quality in the trains and train stations. On the one hand, criteria such as punctuality and vehicle deployment as well as proof of delivery by the transportation companies is checked. On the other hand, the passengers' perspective is monitored. The annual customer satisfaction surveys record 18 different factors including punctuality, cleanliness, interior furnishings, safety and passenger information. Another pillar of the quality management is the QualityScouts. These are passengers who, during their daily commutes, observe if the connections work, the vehicles are punctual and the ticket-cancelling machines

function properly. They forward their observations to the VBB.

Berlin and Brandenburg already have one of the best mass transit systems in Europe. Quality management helps to determine where there are weaknesses and how they can be eliminated. The Verkehrsverbund's customers consistently give the mass transit system in Berlin and Brandenburg high marks. Although much has been done, there is still a need for action regarding passenger information in the train stations, the condition of some routes and punctuality.

The overall quality of public transportation is considered to be positive by both the experts and passengers, with one exception. The Berlin S-Bahn crisis put its passengers to the test, especially in 2009.

S-Bahn Berlin GmbH: Gewinnmaximierung kontra Qualität und Sicherheit

Für die Berliner, die Brandenburger und die Gäste der Hauptstadtregion könnte das Unwort des Jahres 2009 „S-Bahn-Chaos“ heißen. Bereits im Jahr 2008 sank die Pünktlichkeit der S-Bahn auf einen Tiefststand von nur 93 Prozent (96 bis 97 Prozent sind die Regel). Die Gründe waren vielfältig: geringere Fahrzeugverfügbarkeit wegen reduzierter Reservefahrzeuge, gleichzeitig steigende Störanfälligkeit bei Fahrzeugen und Infrastruktur und damit verbundene Verkürzung der Untersuchungsfristen. Das Jahr 2009 begann mit einem massiven Ausfall von 3.000 S-Bahnfahrten und 5.000 Zugverspätungen wegen unzureichender Wintervorbereitung. Der Leistungs- und Qualitätseinbruch führte zum zeitweisen Totalausfall für Strecken im Zentrum der Hauptstadt. Das gesamte Liniennetz wird bis heute nach unterschiedlich geprägten Notfahrplänen bedient (siehe auch die Chronologie der S-Bahnkrise). Noch bis mindestens Ende 2011 müssen die Fahrgäste mit einem eingeschränkten S-Bahn-Angebot zurechtkommen.

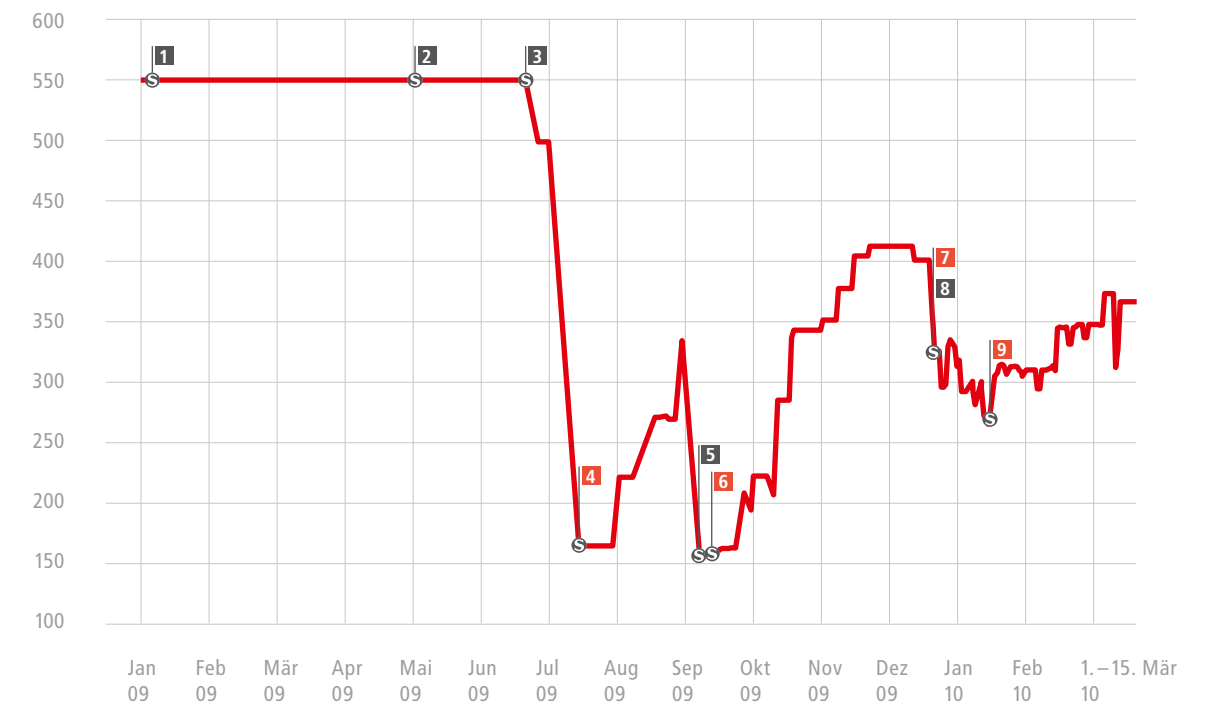
Solch ein Chaos kommt nicht aus heiterem Himmel. Der DB-Konzern, dem die S-Bahn Berlin GmbH zu 100 Prozent gehört, hat seit mehreren Jahren einen überzogenen Kosten- und Renditedruck auf die S-Bahn aufgebaut. Von 2005 bis 2008 hat die S-Bahn ihren Gewinn mehr als versechsfacht. Diese Gewinne mussten erwirtschaftet – und dann an den Mutterkonzern Deutsche Bahn AG abgeführt werden, damit dieser seinen geplanten Börsengang vorbereiten konnte. Der enorme Kostendruck, den die Gewinnerwartung der DB AG verursachte, führte dazu, dass die S-Bahn Berlin GmbH an Instandhaltung, Personal und Fahrzeugen sparte. Innerhalb von drei Jahren wurden ein Viertel der Belegschaft abgebaut, Reservefahrzeuge stillgelegt und mehrere Werkstätten geschlossen.

S-Bahn Berlin GmbH: Maximizing profit versus quality and safety

For the Berliners, Brandenburgers and visitors to the capital city region, “S-Bahn chaos” could be considered the understatement of the year for 2009. Even in 2008 the punctuality of the S-Bahn had sunk to a low point of only 93 percent (96 to 97 percent are the rule). The reasons were manifold: poor availability of vehicles due to a reduced number of reserve vehicles combined with an increasing rate of defects in the vehicles and infrastructure and the associated shortening of the inspection periods. The year 2009 began with the massive stoppage of 3,000 S-Bahn runs and 5,000 delayed trains due to a lack of preparations for the winter. The breakdown in service and slump in quality resulted in a total stoppage of routes in the centre of the capital for period of time. The entire network is still being serviced by various emergency timetables (see the Chronology of the S-Bahn crisis). Passengers will have to deal with limited service by the S-Bahn at least until the end of the year 2011.

Such chaos does not come out of the blue. The DB Group, of which the S-Bahn Berlin GmbH is a wholly owned subsidiary, had developed an exorbitant cost and profit model for the S-Bahn over a period of years. Between 2005 and 2008, the S-Bahn had increased its profits by more than six-fold. These profits had to be earned – and then passed on to the parent company Deutsche Bahn AG so that the parent could prepare itself for its intended initial public offering. The enormous pressure put on costs, which had resulted from the profit expectations by DB AG, resulted in the S-Bahn Berlin GmbH cutting costs for maintenance, personnel and vehicles. Within a period of three years, the number of staff had been reduced by one-quarter, reserve vehicles were taken out of operation and a number of workshops closed.

Anzahl der Viertelzüge Berliner S-Bahn 2009/2010 | Number of Berlin S-Bahn “Viertel” trains 2009/2010



Vor der Krise: 546 Viertelzüge verfügbar | Prior to the crisis: 546 “Viertel” trains available

- 1 Erste Januarwoche 2009: 3000 ausgefallene Zugfahrten durch mangelnde Wintervorbereitung | 1st week of January 2009: 3,000 cancelled runs due to lack of preparation for winter
- 2 1.5.2009: Radscheibenbruch | 1 May 2009: Broken wheel disc
- 3 EBA fordert weitere Sicherheitsüberprüfungen | EBA requires additional safety inspections
- 4 16.7.2009: 165 Viertelzüge | 16 July 2009: 165 “Viertel” trains
- 5 7.9.2009: Bremsen unzureichend gewartet | 7 September 2009: Brakes improperly maintained
- 6 9.9.2009: 155 Viertelzüge | 9 September 2009: 155 “Viertel” trains
- 7 22.12.2009: 324 Viertelzüge | 22 December 2009: 324 “Viertel” trains
- 8 Seit 22.12.2009: Wintereinbruch und intensivierte Radsatzprüfung | Since 22 December 2009: Start of winter and intensified wheel inspections
- 9 15.1.2009: 271 Viertelzüge | 15 January 2010: 271 “Viertel” trains



Der VBB hatte dank seines umfassenden Qualitätsmanagements bereits 2007 erkannt, dass die Qualität der S-Bahn einzubrechen drohte. Waren es 2007 noch Vorboten, kam es ab Mitte 2008 zu starken Qualitätseinbrüchen: Die Pünktlichkeit ging in den Keller und immer weniger Fahrzeuge waren im Einsatz. Sowohl der VBB als auch die Länder haben die S-Bahn-Geschäftsführung und den dahinterstehenden DB-Konzern rechtzeitig auf diese Fehlentwicklungen aufmerksam gemacht. Reagiert hat der DB-Konzern nicht.

Sofort nach Einsetzen der Krise forderte der VBB schnelle Maßnahmen, um die Folgen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Er ließ es aber nicht bei den Forderungen, sondern beteiligte sich führend an allen notwendigen Schritten. Dazu gehörte die verkehrsübergreifende Initiierung und Koordinierung des Krisenmanagements während der Kompletteneinstellung des S-Bahnverkehrs im Zentrum Berlins. Täglich berief er den Krisenstab zwischen VBB, S-Bahn Berlin GmbH und BVG zu Fahrgastentwicklung, Nachfragebrennpunkten und möglichen Entlastungsverkehren ein. In enger Absprache mit der S-Bahn Berlin GmbH, BVG, DB Regio, PE Arriva und der ODEG wurden Ersatzverkehre abgestimmt. Mit zusätzlichen Zugfahrten oder längeren Zügen konnte parallel ein entlastendes Angebot gefahren werden. Anhand der ständig aktualisierten Fahrplaninformationen im VBB-Internetauftritt konnten die Fahrgäste sich über die jeweils aktuellen Fahrzeiten der S-Bahn und den eingerichteten Ergänzungsverkehr informieren. Dazu passte der VBB die Liniennetzpläne dem jeweils verfügbaren S-Bahnangebot an und gestaltete mehrsprachige Informationsblätter (deutsch, englisch, polnisch). Kamen die Fahrzeuge gewartet aus den Werkstätten, wurden die S-Bahnwagen in enger Abstimmung mit der S-Bahn Berlin GmbH dort eingesetzt, wo sie am dringendsten benötigt wurden.

In Zusammenarbeit mit der S-Bahn Berlin GmbH und der Deutschen Bahn AG gewährleistete der VBB via Internet eine schnelle Aktualisierung der Fahrgastinformationen bezüglich des S-Bahnangebots und alternativer Fahrmöglichkeiten.

Thanks to its extensive quality management programme, the VBB had recognized as early as 2007 that the quality of the S-Bahn was threatened with collapse. While there were indications in 2007, as of mid-2008 the quality began to fall off dramatically; the bottom dropped out on punctuality and fewer and fewer vehicles were in operation. Both the VBB as well as the state governments pointed out the growing deficits to the management of the S-Bahn GmbH and the DB Group early on. Nobody at the DB Group reacted.

As soon as the crisis broke out, the VBB demanded that measures be taken quickly to keep the consequences for the passengers to a minimum. But it did not just stop at making demands, it took the lead in taking the necessary steps. Amongst these were a cross-transportation initiation and coordination of the crisis management when the S-Bahn discontinued service for the centre of Berlin. On a daily basis it held crisis management meetings of the VBB, S-Bahn Berlin GmbH and the BVG (Berlin's public transport company) on passenger development, service bottlenecks and possible relief modes of transportation. Alternative transportation was arranged in close consultation with the S-Bahn Berlin GmbH, BVG, DB Regio, PE Arriva and the ODEG. It was possible to provide a relief service with additional or longer trains. On the basis of the continuously updated timetables on the VBB website, passengers were able to inform themselves about the current S-Bahn schedule and supplementary forms of transportation. The VBB adapted their lines to the specific S-Bahn service available and provided multi-lingual informational flyers (German, English, Polish). When vehicles came out of the workshops, the S-Bahn coaches were – in a coordinated effort with the S-Bahn Berlin GmbH – put into operation where they were most urgently needed.

In cooperation with the S-Bahn Berlin GmbH and the Deutsche Bahn AG, the VBB guaranteed a quick updating of the passenger information in the Internet with regard to the S-Bahn service and alternative forms of transportation.

Der VBB nutzte darüber hinaus seine Fachexpertise und sein verkehrspolitisches Gewicht, um gegenüber der Deutschen Bahn AG und der S-Bahn Berlin GmbH mit Nachdruck auf die Herstellung eines verlässlichen, kundenorientierten und vertragsgerechten S-Bahnbetriebs hinzuwirken.

Für die Zukunft der Berliner S-Bahn prüfen der Berliner Senat und die Landesregierung Brandenburg gemeinsam mit dem VBB zurzeit verschiedene Optionen. Die derzeitige Abhängigkeit von einem Monopolunternehmen soll überwunden werden. Dabei ist es erklärtes Ziel, Leistungsumfang und Qualität zu verbessern und trotzdem die Kosten im Rahmen zu halten. Der Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Berlin GmbH endet im Jahr 2017. Das ist nicht mehr lange, wenn man bedenkt, dass es sich bei den Berliner S-Bahnzügen um ein technisches Unikat handelt. Diese Züge können nur in der Hauptstadtregion fahren. Der Einsatz anderer Züge auf dem S-Bahnnetz ist nicht möglich. Für die Zeit nach Vertragsende werden drei Möglichkeiten geprüft. Zum einen könnte nach dem Beispiel der erfolgreichen Ausschreibungen für den Regionalverkehr im Jahr 2009 eine vergleichbare Ausschreibung auch für die S-Bahn durchgeführt werden: zunächst für einen Teil der Strecken, da die notwendige Neuanschaffung der Fahrzeuge einen langen Vorlauf benötigt. Zum anderen wird überprüft, ob die BVG ein Teilnetz der S-Bahn betreiben könnte. Die dritte Option zielt auf den Erwerb der Berliner S-Bahn durch das Land Berlin.

The VBB also used its expertise and transportation policy weight to forcibly affect a reliable, customer-oriented and contracted S-Bahn operation from the Deutsche Bahn AG and the S-Bahn Berlin GmbH.

The Berlin Senate and the State of Brandenburg are, together with the VBB, currently examining various options for the future of the Berlin S-Bahn. The current dependence on a monopolist is to be resolved. Simultaneously, its stated objective is to improve service and quality while keeping the costs in the framework. The transportation agreement with the S-Bahn Berlin GmbH ends in 2017. That is not long when you consider the fact that the Berlin S-Bahn's technology is one of a kind. The trains only run in the capital city region. The use of other trains in the S-Bahn network is not possible. Three alternatives are being considered for the period after the end of the agreement. One is that a tendering process comparable to that of the successful regional transportation tendering in 2009 could be conducted for the S-Bahn, first for a portion of the routes due to the fact that the necessary procurement of new vehicles requires a long lead time. Another possibility is that the BVG would operate a portion of the S-Bahn. The third option is that the Berlin S-Bahn would be acquired by the State of Berlin.

Chronologie der S-Bahnkrise

Was war passiert?

19.09.2003 |

Bei einer Radscheibe an einem S-Bahnzug der Baureihe 481 wird ein Riss festgestellt

10.08.2004 |

Ein mit Fahrgästen besetzter S-Bahnzug der Baureihe 480 fängt im unterirdischen S-Bahnhof Anhalter Bahnhof Feuer – seitdem darf diese Baureihe nicht mehr im Fahrgastbetrieb durch den Nord-Süd-Tunnel fahren

2006 |

Das Programm „Optimierung S-Bahnen“ läuft an, Wartungsintervalle werden verlängert, Arbeitsplätze werden abgebaut, Reduzierung der Fahrzeuganzahl durch Verschrottung von S-Bahnzügen der Baureihe 485

28.05.2006 |

Das S-Bahnbetriebswerk Friedrichsfelde wird geschlossen

20.11.2006 |

Im Bahnhof Südkreuz fährt ein S-Bahnzug der Baureihe 481 auf einen Messzug auf, 33 Fahrgäste werden verletzt, zwei davon schwer; in der Folge wird die Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h gesenkt

Juni 2007 |

Die komplette S-Bahnlinie S85 und einzelne Zugfahrten anderer Linien fallen aus, Grund: hoher Krankenstand der S-Bahnfahrer

2007 |

In den Monaten Juni, Oktober und November sind die S-Bahnzüge so unpünktlich, dass der Pünktlichkeitsgrad unter die vertraglich vereinbarte Grenze sinkt

10.03.2008 |

Ein S-Bahnzug der Baureihe 481 fährt in Lichtenrade an einem roten Signal vorbei, die Zwangsbremse funktioniert nicht

2008 |

In den Monaten März, April, Juni, Juli, August, September und Oktober sind die S-Bahnzüge so unpünktlich, dass der Pünktlichkeitsgrad unter die vertraglich vereinbarte Grenze sinkt

04.11.2008 |

Die Untersuchungsfristen der S-Bahn-Radsätze bei der Baureihe 481 werden verkürzt, da das Material vergleichbar ist mit dem eines in Köln entgleisten ICE, Folge sind verkürzte Züge

Anfang Januar 2009 |

3000 S-Bahnfahrten fallen nach Wintereinbruch wegen unzureichender Wintervorbereitung aus, es kommt zu 5000 Zugverspätungen

01.05.2009 |

In Berlin-Kaulsdorf entgleist ein S-Bahnzug der Baureihe 481 – ein Radreifen war gebrochen

07.05.2009 |

Selbstverpflichtung S-Bahn Berlin GmbH: im 7-Tage-Rhythmus Sicht- und Klangprüfung aller Radsätze Baureihe 481 – 50 Viertelzüge müssen aus dem Verkehr

29.06.2009 |

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) stellt fest: die Selbstverpflichtung der S-Bahn Berlin GmbH wird nicht eingehalten, zudem kamen Fahrzeuge mit einer zu hohen Laufleistung weiterhin zum Einsatz – weitere 150 Viertelzüge (Vz) der Baureihe 481 müssen sofort aus dem Verkehr – meist nur noch 20-min-Takt möglich

16.07.2009 |

EBA ordnet weitere Prüfverfahren an – nur noch 165 von 630 Viertelzügen stehen bereit – kein S-Bahn Verkehr für 14 Tage, u. a. auf der Stadtbahn, nach Spandau, Wartenberg und zum Flughafen Schönefeld – Ersatzverkehr mit zusätzlichen Regionalverkehrszügen aus anderen Teilen Deutschlands nötig

07.09.2009 |

An einem Viertelzug der Baureihe 481 sind vier von acht Bremszylindern aufgrund falscher bzw. nicht ausreichender Wartung defekt – nur noch 155 Vz dürfen weiterfahren – erneuter Zusammenbruch des S-Bahnverkehrs für knapp drei Wochen – wieder kein S-Bahnverkehr, u. a. auf der Stadtbahn, nach Spandau und Wartenberg – wieder Ersatzverkehr mit zusätzlichen Regionalverkehrszügen aus anderen Teilen Deutschlands nötig

22.11.2009 |

In Grünau entgleist ein S-Bahnzug der Baureihe 480 und blockiert die Werkstattzufahrt – mehrere verfügbare S-Bahnzüge können nicht zum Einsatz kommen

30.11.2009 |

Bei einer Betriebsfahrt kommt es zur Zugtrennung, da in Schöneeweide die Kupplung eines S-Bahnzuges der Baureihe 480 auseinanderreißt

02.12.2009 |

Während einer Zugfahrt mit Fahrgästen nahe der Schönhauser Allee öffnen sich kurz alle Türen eines S-Bahnwagens der Baureihe 480

22.12.2009 |

Das Eisenbahnbundesamt verlängert die Betriebserlaubnis der S-Bahn Berlin GmbH nur für ein weiteres Jahr – 15 Jahre wären möglich gewesen

ab Mitte Dezember 2009 |

Massiver Ausfall von S-Bahnzügen aufgrund von Fahrmotorausfällen durch unzureichende Wintervorbereitung

04.01.2010 |

Erneut Ergänzungsverkehr mit Regionalverkehrszügen auf der Stadtbahn nötig wegen nicht ausreichender Anzahl verfügbarer S-Bahnzüge

18.01.2010 und 17.02.2010 |

Wegen starker Qualmentwicklung im Drehgestellbereich müssen Fahrgäste S-Bahnzüge der Baureihen 480 und 481 verlassen

26.02.2010 |

Es wird festgestellt dass die Radsätze der Baureihe 485 nicht wie erforderlich untersucht wurden. Alle noch vorhandenen Fahrzeuge dieses Typs sind bis auf Weiteres aus dem Verkehr gezogen

Juli 2010 |

Wieder Ausfälle der Baureihe 481 aufgrund der Witterung

Chronology of the S-Bahn crisis

What happened?

19 September 2003 |

A fissure is detected on a wheel disc of an S-Bahn 481-series train

10 August 2004 |

An S-Bahn 480-series train carrying passengers catches fire in the subterranean Anhalter Bahnhof train station – after that time this series of train is no longer permitted to carry passengers through the North-South Tunnel

2006 |

The “S-Bahn Optimization” programme commences, maintenance intervals are extended, jobs are cut, the number of vehicles is reduced by junking the 485-series

28 May 2006 |

The Friedrichsfelde S-Bahn depot is shut down

20 November 2006 |

A 481-series train runs into a test train in the Südkreuz train station; 33 passengers are injured, two severely; as a result the top speed is reduced from 100 to 80 km/h

June 2007 |

The entire S85 line and some runs of other lines are cancelled; the reason is the high rate of illness amongst S-Bahn drivers

2007 |

In the months of June, October and November the S-Bahn trains are so unpunctual that the rate of punctuality drops below the contractually agreed rate

10 March 2008 |

A 481-series train drives through a red light in Lichtenrade because the automatic stop malfunctions

2008 |

In the months March, April, June, July, August, September and October, the S-Bahn trains are so unpunctual that the rate of punctuality drops below the contractually agreed rate

4 November 2008 |

The inspection intervals for the S-Bahn wheels for the 481-series are shortened due to the fact that the material is comparable to that of an ICE train that derailed in Cologne; the consequence is shorter trains

Early January 2009 |

3,000 S-Bahn runs are cancelled after the start of winter because there had been insufficient preparations, 5,000 delayed trains are the result

1 May 2009 |

A 481-series train derailed in Berlin-Kaulsdorf – a wheel rim broke

7 May 2009 |

S-Bahn Berlin GmbH mandates a visual and audio inspection of all 481-series wheels in 7-day rhythm – 50 “Viertel” trains have to be taken out of service

29 June 2009 |

The Eisenbahnbundesamt (EBA – Federal Railway Authority) determines that the S-Bahn Berlin GmbH is not complying with its own directive and vehicles with a higher number of kilometres travelled are still being used – an additional 150 “Viertel” trains of the 481-series are immediately taken out of service – in general only 20-minute intervals can be maintained

16 July 2009 |

The EBA orders additional inspections – only 165 of 630 “Viertel” trains are operational – no S-Bahn service for 14 days, amongst other things for the city, to Spandau, Wartenberg and Schönefeld Airport – additional regional trains from other parts of Germany are brought in to provide contingency service

7 September 2009 |

Four of eight brake cylinders in a 481-series “Viertel” train are defective due to improper or insufficient maintenance – only 155 “Viertel” trains remain in service – S-Bahn service collapses again for three weeks – again no service for, amongst other places, the city, to Spandau or Wartenberg – again additional regional trains from other parts of Germany are brought in to provide contingency service

22 November 2009 |

An S-Bahn 480-series train derailed in Grünau and blocks the entrance to the depot – a number of operational S-Bahn trains cannot be brought into service

30 November 2009 |

During a test drive a train separates in Schöneeweide when the coupling of a 480-series S-Bahn train breaks

2 December 2009 |

During a run with passengers all the doors of an S-Bahn 480-series train open near Schönhauser Allee

22 December 2009 |

The Eisenbahnbundesamt only extends the S-Bahn Berlin GmbH operating permit for one more year – 15 years would have been possible

as of mid-December 2009 |

Massive breakdown of S-Bahn trains due to engine breakdowns as a result of a lack of winter preparations

4 January 2010 |

Regional trains again required for the city rail system due to the insufficient number of S-Bahn trains available for service

18 January and 17 February 2010 |

Due to smoke from the bogey, passengers have to exit 480-series and 481-series trains

26 February 2010 |

It is determined that the wheels of the 485-series were not properly inspected. All such vehicles are taken out of service

July 2010 |

Again breakdown of 481-series in case of weather





Qualitätsbilanz informiert jährlich

In seiner Qualitätsbilanz veröffentlicht der VBB jährlich die Auswertung seines Qualitätsmanagements. Die Veröffentlichung des aktuellen Qualitätsberichts erfolgte am 2. Juli 2010. Ersichtlich ist eine grundsätzlich stabile Qualität auf hohem Niveau bei Bussen und Bahnen im Verbundgebiet – mit Ausnahme der S-Bahn Berlin GmbH.

Kunden geben Zensuren

Wichtiges Kriterium innerhalb des Qualitätssystemes im Schienenpersonennahverkehr (Regionalverkehr) sind seit 2005 die Befragungen von Fahrgästen im Regionalverkehr. Jährlich werden 3.000 regelmäßige Nutzer interviewt, die „Zensuren“ auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6 vergeben. Sie bewerten die Qualität von Verkehrsleistungen sowie von Bahnhöfen anhand spezifischer Kriterien. 2009 bestätigten die Befragten den Anbietern des Regionalverkehrs wiederum mit einer 1,91 gute bis sehr gute Arbeit. Etwas schlechter fällt das Ergebnis mit einer 2,31 bei der Bewertung der Bahnhöfe aus. Dort wird vor allem die mangelnde Information bei Unregelmäßigkeiten sowie die Sauberkeit kritisiert. Die in den Umfragen festgestellten konkreten Sachverhalte werden vom VBB mit den Verantwortlichen bei DB Station&Service und den jeweiligen Verkehrsunternehmen ausgewertet.

Wachsaues Auge auf vorhandene Verträge

Zu den Aufträgen der Länder Berlin und Brandenburg an den Verkehrsverbund gehört das Leistungs- und Qualitätscontrolling für 10 geschlossene Verkehrsverträge. Schwerpunkt ist dabei die Kontrolle der Leistungsnachweise und der erbrachten Qualität der Dienstleistungen sowie die finanzielle Abrechnung der erbrachten Leistungen. Hinzu kommt die Fortschreibung der Vertragsparameter, die sich aus Vertragsanpassungen ergeben. Dazu gehört vor allem die jährliche Angebotsplanung. Regelmäßige Stichpunktkontrollen sowie Qualitätsgespräche ergänzen das Vertragscontrolling.

Annual Quality Report

The VBB annually publishes the analysis of its quality management in its Quality Report. The publication of the current Quality Report was released on July 2nd 2010. It is evident that the quality remains at its high level for buses and rail service in the network – with the exception of the S-Bahn Berlin GmbH.

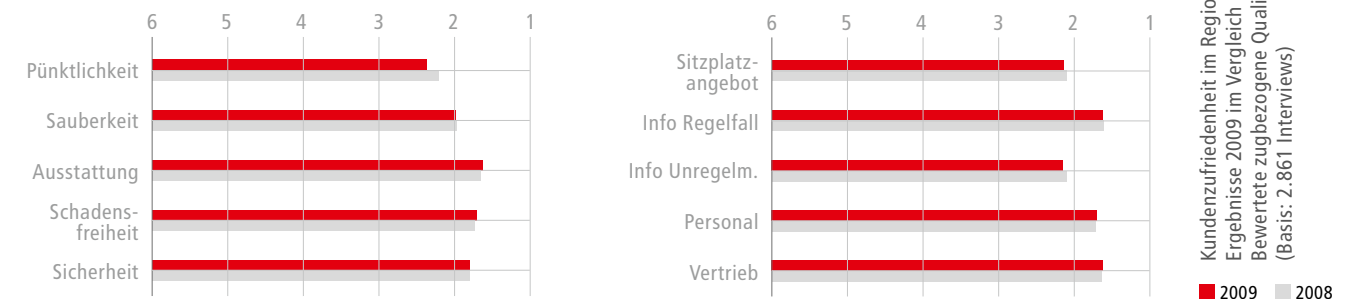
Customer ratings

One important criterion in the quality management system in passenger rail transportation (regional transportation) since 2005 has been the passenger survey for regional transportation. Every year 3,000 regular users are interviewed, rating the various factors on a scale of 1 to 6. They evaluate the quality of the transportation services and the train stations on the basis of specific criteria. In 2009, those polled reconfirmed the good to very good work of the regional transportation service provider, issuing them a 1.91. The result of 2.31 for the train stations was not quite as positive. Here, the lack of information about irregularities and cleanliness were criticized. The concrete issues determined in the surveys will be evaluated by VBB along with the responsible parties at DB Station&Service and the specific transportation company.

Watchful eye on current agreements

Amongst the tasks contracted by the states of Berlin and Brandenburg from the Verkehrsverbund are the service and quality controlling for 10 transportation agreements. The focus is on the control of proof of service and the quality of the services provided as well as the invoicing of the services provided. Furthermore, these include the updating of the contract parameters resulting from the contractual adjustments. Above all, this consists of the annual service planning. Regular random sampling points and discussions of quality supplement the contract controlling.

Kundenzufriedenheit Regionalverkehr 2009 | Customer satisfaction in regional transportation 2009



Kundenzufriedenheit im Regionalverkehr VBB, Ergebnisse 2009 im Vergleich zu 2008; Bewertete zugbezogene Qualitätskriterien (Basis: 2.861 Interviews)

Mehr Wettbewerb, bessere Leistungen

Die größte bisher in Deutschland durchgeführte Ausschreibung im Schienenpersonennahverkehr, das Netz Stadtbahn, wurde 2009 erfolgreich beendet. Das Volumen beträgt 1,3 Milliarden Euro. Wer den Zuschlag erhalten wollte, musste neben einem guten Preisangebot und hohen Qualitätsstandards auch einen branchenüblichen Tarifvertrag vorweisen. Mit der Betriebsaufnahme durch die Wettbewerbsieger Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und DB Regio AG können die Reisenden bessere Ausstattung und besseren Service genießen. Die modernen, komfortablen Fahrzeuge werden klimatisiert sein und den Ansprüchen aller Fahrgastgruppen besser gerecht werden. Dazu gehören leichtere Einstiegsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer und Gäste mit Kinderwagen. In jedem Zug wird ein Zugbegleiter mitfahren. 2010 werden weitere Zugleistungen ausgeschrieben.

Center für Nahverkehr erhielt Auftrag

Das Center für Nahverkehr Berlin (CNB) erhielt 2008 vom Land Berlin den Auftrag, das Land in seiner Funktion als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs zu unterstützen. Das CNB, das vom VBB sowie den Unternehmen KCW GmbH und traffic-Kontor GmbH gebildet wird, übernimmt die strategische Angebotsplanung von S-Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehr und die Fahrplanabstimmung. Zudem führt das CNB das Leistungscontrolling und das Vertragsmanagement des Verkehrsvertrages mit der BVG durch. Weitere Aufgaben: das unternehmensübergreifende Qualitätscontrolling und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landes Berlin bis zum Jahr 2014.

More competition, better services

The largest tender process in public rail transportation to date, the city rail network, was successfully concluded in 2009. The volume was 1.3 billion euros. To win the contract, the contractor had to offer a good price and high standards of quality as well as to exhibit proof of a collective bargaining agreement standard for the industry. With the commencement of operations by the winners of the contract, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) and DB Regio AG, travellers have come to enjoy better equipment and improved service. The modern, comfortable vehicles are air-conditioned and the demands of all the groups of passengers satisfied to a greater degree. This includes better access for users of wheelchairs and baby carriages. A conductor travels in every train. In 2010, additional train services will be tendered.

Center for Nahverkehr Berlin awarded contract

The Center for Nahverkehr Berlin (CNB) received the contract from the State of Berlin to support the state in its function as the client body for public rail transportation and public transportation. The CNB, which consists of the VBB and the companies KCW GmbH and traffic-Kontor GmbH, assumes the strategic service planning of the S-Bahn, underground, tram and bus transportation and harmonization of the timetables. In addition, the CNB conducts the service controlling and the contract management of the transportation agreements together with the BVG. Additional tasks are the cross-company quality controlling and the updating of the State of Berlin's mass transit plan until 2014.



Infrastruktur – die Basis allen Verkehrs

Infrastructure – The Basis of All Transportation

Die Basis unseres Erfolgs

Was nützt es, in einem Hightech-Zug zu sitzen, der dann über marode Schienen schleicht? Anders gesagt: Der Regionalverkehr kann nur so gut sein, wie die Infrastruktur es zulässt. Der Zustand der Gleise, Weichen und Signale, die Ausstattung der Bahnsteige, Bahnhöfe und Haltestellen sind für den Fahrgast genauso wichtig wie pünktliche, saubere, komfortable Züge und ein attraktives Tarifangebot.

Wie schnell auf einer Strecke gefahren werden kann, wie hoch die Kapazität einer Strecke ist, wie der Bahnhof aussieht und wie viele – wenn überhaupt – Servicekräfte den Reisenden auf Bahnhöfen Auskunft geben: All das gehört zur Infrastruktur. Die Hoheit darüber liegt nicht bei den Ländern und dem VBB, sondern bei den verschiedenen Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB Netz, DB Station&Service, DB Energie). Das heißt: Die DB AG entscheidet über Umfang und Qualität ihrer Leistung. Sie legt auch ihre Investitionsschwerpunkte sowie die Preise für die Nutzung von Trassen und Stationen fest. Das Geld dafür kommt größtenteils vom Bund.

The basis of our success

What good is it to sit in a high-tech train if it crawls along rotten tracks? In other words, regional transportation can only be as good as the infrastructure permits. The condition of the tracks, switches and signals, the equipment on the platforms, train stations and stops are just as important for the passengers as punctuality, clean and comfortable trains and attractive fares.

How quickly a train can travel over a route, how high the capacity of a route is, how the train station looks and how many – if any – service personnel can provide travellers with information at the train stations, all of these aspects are part of the infrastructure. The sovereignty in this matter does not lie with the states or the VBB, but rather with the various infrastructure companies of the Deutsche Bahn AG (DB Netz, DB Station&Service, DB Energie). This means that the DB AG decides about the scope and quality of their service. They also determine the focus of investments and the fees for usage of the tracks and stations. The major source of funding for this is the federal government.

Der VBB und die Länder Berlin und Brandenburg haben zwar die Entscheidungsgewalt über die Gestaltung der Verkehrsangebote. Doch alles was zur Infrastruktur gehört, müssen sie im Interesse ihrer Fahrgäste gegenüber DB-Infrastrukturgesellschaften und dem Bund durchsetzen; ein ständiger, nicht immer leichter Prozess.

Schnell und bequem – vom Wunsch zur Realität

Der VBB arbeitet intensiv daran, für seine Kunden schnellere und komfortablere Wege im öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen. Da das nicht losgelöst von der Infrastruktur funktionieren kann, wurde der VBB vom Land Brandenburg beauftragt, seine Anforderungen an die Infrastruktur herauszuarbeiten und gegenüber den DB-Infrastrukturgesellschaften durchzusetzen. Auf der Wunschliste stehen dabei vor allem die Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten, die barrierefreie Ausgestaltung von Bahnhöfen, die Erneuerung von Bahnsteigen sowie die Erhöhung des Komforts auf vielen Bahnhöfen. Nicht alles ist auf einmal durchsetzbar. Deshalb wurden Prioritäten gesetzt und in einem „langfristigen Angebots- und Fahrplankonzept“ definiert.

Einfaches Umsteigen an Knotenpunkten

Hört sich kompliziert an, macht aber alles einfacher: der integrale Taktfahrplan (ITF). Die Idee dabei ist, dass sich Züge aus allen Richtungen an bestimmten Knotenbahnhöfen zu bestimmten Zeiten treffen, um lange Wartezeiten für den Fahrgast zu vermeiden und das Umsteigen problemloser zu gestalten.

Exemplarisch umgesetzt wird diese Planungsmethode beim derzeitigen Streckenausbau Berlin – Cottbus. Zu Beginn der Planungen haben die DB Netz AG und der VBB ein Fahrplankonzept abgestimmt, das als Knotenbahnhöfe Cottbus, Lübbenau und Königs Wusterhausen definiert. Da der Zug nach Norden weiterfährt, mussten auch dort bereits Verknüpfungen

While the VBB and the states of Berlin and Brandenburg have the decision-making power about the transportation services, anything involving infrastructure they have to arrange in the interests of their passengers in collaboration with the DB infrastructure companies and the federal government; a constant and not always easy procedure.

Fast and comfortable – from the wish to the reality

The VBB is working intensively on developing quick and comfortable public transportation for its customers. Because that cannot work without an infrastructure, the VBB has been charged by the State of Brandenburg to define its requirements for the infrastructure and to assert these with regard to the DB infrastructure companies. The wish list contains, above all, the increase of the speeds on the routes, barrier-free design of the train stations, the refurbishment of platforms and the increase of comfort in many train stations. Not all of this can be accomplished at once. For that reason, it is necessary to establish priorities and define a “long-term service and scheduling concept”.

Easy transfer at junctions

It sounds complicated, but it makes everything easier – the highly synchronized timetables. The idea is that trains from all directions meet at certain junction train stations at certain times so as to avoid long waiting times for the passengers and to simplify transfers.

This method of planning is currently being implemented during the expansion of the Berlin – Cottbus route. At the beginning of the planning, DB Netz AG and the VBB arranged a scheduling concept that defined the junction train stations Cottbus, Lübbenau and Königs Wusterhausen. Due to the fact that the train heading north has to continue, con-





festgelegt werden. Bevor also der erste Spatenstich erfolgte, waren bereits alle Anschlüsse und Fahrzeiten für die künftige Linie bedacht worden.

Ehe ganz Berlin-Brandenburg so verknüpft sein wird, vergehen noch einige Jahre. Doch die Zielplanung für die Entwicklung der Infrastruktur steht schon heute. Um die Dimension zu verdeutlichen: In der Schweiz mit ihrem hervorragenden Verkehrssystem wird gerade der Fahrplan für das Jahr 2035 ausgetüftelt.

Profitieren vom Konjunkturprogramm

Kinderwagen schiebend oder im Rollstuhl sitzend ändern sich die Perspektiven. Auch für andere Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind Aufzüge oder Rampen ein wichtiges Kriterium bei der Reiseplanung. An Stationen und Bahnhöfen mit über 1.000 Reisenden pro Tag kümmern sich der Bund und die Deutsche Bahn AG um den Neubau von Aufzügen oder Rampen. Der VBB und die Länder sind mit der DB AG im Gespräch über die Priorität dieser Mobilitätshilfen. Die nächsten Baumaßnahmen sind in Cottbus, Königs Wusterhausen und Prenzlau geplant. Bei Stationen unter 1.000 Reisenden pro Tag stellt der Bund keine Mittel zur Verfügung. Die Länder und der VBB suchen aber auch hier nach Lösungen.

Profitieren werden jetzt 71 Berliner und 115 Brandenburger Bahnhöfe vom Konjunkturprogramm des Bundes. Über 50 Millionen Euro wird die Deutsche Bahn AG dank der Millionenförderung für verschiedene Baumaßnahmen in beiden Ländern ausgeben. Bundesweit werden 300 Millionen Euro investiert.

In Berlin wird an 43 Stationen die Kundeninformation verbessert – unter anderem am Alexanderplatz. In 42 Bahnhöfen werden die Bahnsteige einer Verjüngungskur unterzogen. 15 Stationen erhalten Aufzüge oder Rampen, damit die Bahnsteige barrierefrei erreicht werden können. Dazu gehören neben anderen die Bahnhöfe Berlin-Nikolassee und Berlin-Wuhlheide. Im Land Brandenburg werden die Kun-

nections there also had to be established. Before the groundbreaking took place, all the connections and travel times for the future line had to be considered.

Before all of Berlin and Brandenburg can be connected like that will take a number of years. But the scheduling for the development of the infrastructure has already been determined. To better understand the dimensions of this undertaking – Switzerland, with its superb transportation system, is currently working on the schedule for 2035.

Profiting from the economic stimulus package

Pushing a baby carriage or sitting in a wheelchair provides you with a different perspective. Elevators or ramps are an important criterion in travel planning for passengers whose mobility is restricted. At stations with more than 1,000 travellers per day, the federal government and Deutsche Bahn AG are working on constructing elevators and ramps. The VBB and the states are in discussion with the DB AG about the priorities for these mobility aids. The next construction measures are planned for Cottbus, Königs Wusterhausen and Prenzlau. The federal government does not provide any funding for stations with fewer than 1,000 travellers per day. The states and the VBB are, however, also looking for solutions in this regard.

The federal government's economic stimulus programme will benefit 71 Berlin and 115 Brandenburg railway stations. Thanks to millions in subsidies, the Deutsche Bahn AG will be spending more than 50 million euros for various construction measures in the two states. Nationally, 300 million euros will be invested.

In Berlin the customer information will be improved in 43 stations, amongst others at Alexanderplatz. In 42 stations the platforms will be subjected to an overhaul. Elevators or ramps will be installed at 15 stations so that access to the platforms is free of barriers. Amongst others, these include the stations Berlin-Nikolassee and Berlin-Wuhlheide. In the State of Brandenburg the customer information systems

deninformationssysteme auf 97 Bahnhöfen erneuert. 29 Stationen erhalten sanierte Bahnsteige. Vorarbeiten des VBB haben bei der Auswahl der konkreten Maßnahmen eine wichtige Rolle gespielt.

Nächster Halt: neuer Halt

In Bad Saarow an der Klinik und in Ludwigsfelde-Struveshof sollen neue Haltepunkte entstehen. Weitere Standorte werden zurzeit geprüft. Ziel ist es, den Fahrgästen den Zugang zu den Regionalbahnen zu erleichtern. Die Einrichtung der Haltepunkte ist Bestandteil des Infrastrukturmanagements.

Verkehrspolitisches Engagement des VBB

Aus Kleingeld werden Millionen

Für die Nutzung der Infrastruktur zahlen die Eisenbahnunternehmen des VBB sogenannte Trassen- und Stationsnutzungsgebühren an die Deutsche Bahn. Pro Kilometer und Zugfahrt sind das 3,14 bis 7,07 Euro. Die Gebühr für den Halt auf einem Bahnhof kostet zwischen 1,13 Euro an einem Berliner S-Bahnhof und 43,79 Euro am Berliner Hauptbahnhof. Dieses vermeintliche Kleingeld summiert sich schnell zu großen Beträgen. Im Jahr 2010 werden allein im Regionalverkehr dafür 210 Millionen Euro fällig. Durch die Preiserhöhungen – seit 2001 allein 40 Prozent auf die Trassengebühr – werden diese Entgelte zu wahren Kostentreibern im Nahverkehr.

Der VBB und der Dachverband BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs) beobachten die Situation genau. Ende 2009 hat die Bundesnetzagentur das Stationspreissystem für ungültig erklärt. Bundesweit laufen derzeit juristische Auseinandersetzungen dazu. Parallel gibt es die politische Absicht, die Rechte der Bundesnetzagentur bei der Preisregulierung zu stärken. Die BAG-SPNV setzt sich

will be renewed in 97 train stations. In 29 stations, the platforms will be redone. Preliminary work by the VBB played an important role in the selection of the concrete measures.

Next stop: new stop

New stops will be constructed in Bad Saarow at the clinic and in Ludwigsfelde-Struveshof. Other locations are currently being investigated. The goal is to simplify the passengers' access to the regional railways. The construction of stops is a component of infrastructure management.

VBB's engagement for transportation policy

From small change to millions

The VBB railway companies pay line and station-usage fees to the Deutsche Bahn for the use of the infrastructure. The fees are between 3.14 and 7.07 euros per kilometre and run. The fees for stopping at a railway station cost between 1.13 euros at a Berlin S-Bahn station and 43.79 euros at Berlin Main Station. This "small-change" quickly adds up to larger sums. In 2010, the regional traffic alone will pay 210 million euros. Through price increases – 40 percent for line fees alone since 2001 – these fees can become real cost drivers for mass transit.

The VBB and the umbrella organisation BAG-SPNV (Federal Working Group of Client Bodies for Public Railway Transportation) have been following the situation carefully. At the end of 2009, the Bundesnetzagentur (Federal Network Agency) declared that the station price system was invalid. There are currently a number of litigation proceedings ongoing throughout Germany. At the same time, there is the political intention to reinforce the rights of the Bundesnetzagentur in terms of the regulation of prices. The BAG-SPNV is working for a further development

für eine Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens durch die Anpassung der entsprechenden Gesetze ein.

Die 50 Millionen Euro aus dem Konjunkturprogramm, mit denen die DB Bahnhöfe aufwertet, sind ein zusätzliches Bonbon für die DB AG, um die Aufgaben zu erfüllen, die eigentlich aus den von den Verkehrsunternehmen eingeforderten Netzentgelten erfüllt werden müssten. Deshalb appelliert der VBB an die Deutsche Bahn, die Netzentgelte zu senken und nachweisbar für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zu nutzen.

Verlorene Zeit

Seit 2006 ist eine jährliche Kontrolle des Zustandes des Schienennetzes Teil der Qualitätskontrolle. 2009 wurden im Gesamtnetz 685 Geschwindigkeitseinbrüche mit einer Gesamtlänge von 587,1 Kilometern festgestellt. Damit wird an 13,1 Prozent des Netzes langsamer gefahren als es möglich wäre. Die Hälfte der „Bummelstrecken“ sind auf überwiegend ältere Mängel zurückzuführen. Die andere Hälfte wird durch nicht ausreichend dimensionierte Anlagen hervorgerufen. Dazu gehören ungesicherte Bahnübergänge, an denen die Züge stark abbremsen müssen. Durch diese Geschwindigkeitsbeschränkungen verlieren die Fahrgäste Zeit: pro Tag rund 4.000 Stunden. Der VBB hat gegenüber der Deutschen Bahn Handlungsempfehlungen für die bedürftigen Strecken ausgesprochen.

Erstmals wurde die Analyse vor dem Hintergrund der 2009 in Kraft getretenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn (LuFV) erarbeitet und die Daten verglichen. Da nach LuFV-Kriterien die Brems- und Anfahrzeiten vernachlässigt werden, werden besonders auf Regionalstrecken die Mängel nach der LuFV-Berechnungsmethode unterbewertet.

of the regulatory framework by means of amendment to the appropriate laws.

The 50 million euros from the economic stimulus package with which the DB is upgrading train stations is an additional treat for the DB AG to fulfil the tasks which it is actually obligated to do from the fees it collects from the transportation companies. That is why the VBB is appealing to the Deutsche Bahn to reduce the network fees and to prove that these are being used for additional infrastructure measures.

Lost time

Since 2006, an annual inspection of the condition of the railway network is a part of the quality control. In 2009, 685 speed limitations with a total length of 587.1 kilometres were registered in the whole network. This means that in 13.1 percent of the network, the speed is lower than would be possible. Half of these „saunter stretches“ can be primarily attributed to older defects. The other half is the result of poor or undersized equipment. This includes railroad crossings without gates where trains have to slow down dramatically. As a consequence of these speed limitations, passengers lose time, about 4,000 hours each day. The VBB has made recommendations to the Deutsche Bahn for actions to be taken for the unsatisfactory routes.

For the first time, the analysis was performed in 2009 following the conclusion of the Agreement on Service and Financing between the federal government and the Deutsche Bahn (LuFV) and the data compared. Due to the fact that the times for braking and starting up are not included in the LuFV criteria, the defects in the regional routes are underestimated as determined by the LuFV calculations.

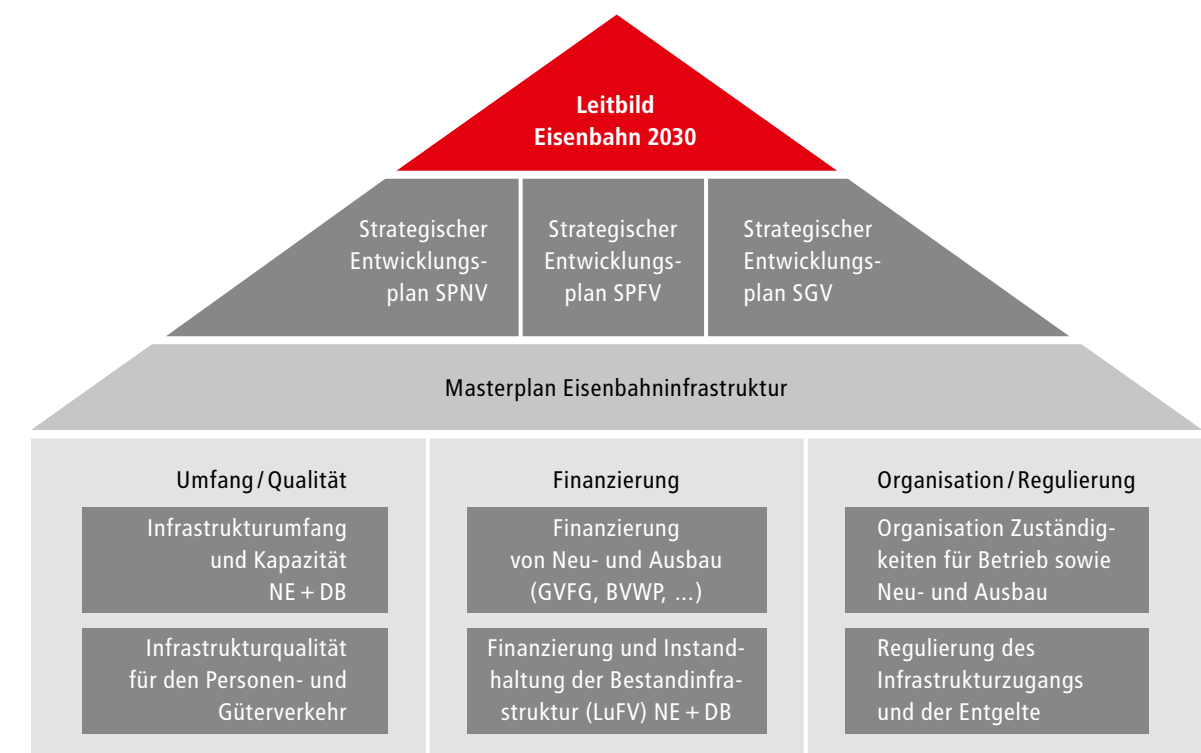
Klare Ziele für die Eisenbahn

Mit einem Leitbild für die Eisenbahn im Jahr 2030 in Deutschland hat sich die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV), die durch den VBB wesentlich mitgestaltet wird, zu Wort gemeldet. Gravierende Mängel bei der Regulierung des Netzzuganges und insbesondere bei den Nutzungsgebühren für Schienenwege und Bahnhöfe/Haltestellen werden vorab attestiert. Länder und Verkehrsunternehmen hätten nicht genügend Einflussmöglichkeiten auf den Deutsche Bahn-Konzern. Dieser erfülle seinen Auftrag, die Infrastruktur zu entwickeln, nicht ausreichend. Die Politik wird aufgefordert, sich eindeutig zu einer optimalen Infrastrukturentwicklung zu bekennen und klare Ziele vorzugeben. Gefordert wird auch, dass das Eigentum an Netz und Stationen dauerhaft bei der öffentlichen Hand liegt.

Clear objectives for the railway

With the „Railway Concept for the Year 2030“, the BAG-SPNV (Federal Working Group of Client Bodies for Public Railway Transportation), which the VBB played an important role in forming, has provided a statement on the developments. Serious deficiencies in the regulation of the network access, and the network fees for railways and stations/stops in particular, have been pointed out in advance. States and transportation companies will not have sufficient opportunities to apply influence on the Deutsche Bahn Group. The Deutsche Bahn will not satisfactorily fulfil its obligation to develop the infrastructure. The government is requested to clearly commit itself to the optimal development of infrastructure and establish clear objectives. It is also requested that the government continue to remain the proprietor of the network and the stations.

Leitbild Eisenbahn 2030 und Masterplan Eisenbahninfrastruktur | Railway Concept 2030 and Railway Infrastructure Master Plan



SPNV – Schienenpersonennahverkehr
SPFV – Schienenpersonenfernverkehr
SGV – Schienengüterverkehr

GVFG – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
BVWP – Bundesverkehrswegeplan
LuFV – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

NE – nichtbundeseigene Bahnen
DB – Deutsche Bahn

Quelle: BAG-SPNV – Leitbild für die Eisenbahn im Jahr 2030 in Deutschland



Fahrgastsicherheit – eine gemeinsame Aufgabe

Nur sicher ist sicher

Wer mit Bussen und Bahnen in Berlin und Brandenburg fährt, muss sich sicher fühlen können. Das ist eine Gemeinschaftsaufgabe für alle Unternehmen – und eine Selbstverständlichkeit. Denn die Entscheidung öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, hängt von vielen Faktoren ab: dem Fahrplan und den Fahrpreisen ebenso wie von Qualitätskriterien wie Pünktlichkeit, Sauberkeit, Service und Sicherheit. Die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden sind dabei Schuhe, die untrennbar zu einem Paar gehören.

Die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und der Infrastruktur folgt eindeutigen Vorschriften. Diese müssen von den Verkehrsunternehmen eingehalten werden. Das ist die Grundvoraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem. Zusätzlich werden in den Verkehrsverträgen sicherheitsrelevante Parameter festgeschrieben. Der VBB plädiert dafür, wieder mehr Personal in Bussen und Bahnen einzusetzen. Auch vermehrte Polizeistreifen werden empfohlen. Die Ausstattung der Regionalzüge mit Überwachungskameras (die Berliner U-Bahnhöfe sind bereits flächendeckend mit Kameras und Notrufsäulen versehen) ergänzen die Sicherheitsmaßnahmen. Objektiv betrachtet, ist die Wahrscheinlichkeit, in Berlin oder Brandenburg Opfer einer Straftat in einem öffentlichen Verkehrsmittel zu werden, zwar nach wie vor gering. Doch jede Straftat ist eine zu viel – für den Betroffenen, aber auch für das subjektive Sicherheitsempfinden aller Fahrgäste. Jeder Vorfall von Vandalismus gegen Verkehrseinrichtungen oder Gewalt gegen eine Person wirkt auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste. Jede negative Schlagzeile setzt sich in den Köpfen fest.

Das Ergebnis: Obwohl die Kriminalitätsrate sinkt und objektiv die Sicherheit gewährleistet ist, geht die subjektive Wahrnehmung einen anderen Weg. Das sind Alarmsignale. Der Verkehrsverbund hat das Ziel, dass sich alle Fahrgäste sowohl in den Bussen und Bahnen als auch an den Haltestellen und Bahnhöfen wohl und sicher fühlen. Wer sich unsicher fühlt, meidet öffentliche Verkehrsmittel. In der Folge nutzen weniger Personen die Busse und Bahnen. Es handelt sich also zusätzlich um handfeste wirtschaftliche Gründe, wenn der VBB sich engagiert für mehr Sicherheit einsetzt. In englischen Untersuchungen wird das durch mangelndes subjektives Sicherheitsgefühl abgeschreckte Kundenpotenzial auf zehn Prozent geschätzt.

Passenger Safety – A Joint Task

Safety first

Whoever travels with buses and trains in Berlin and Brandenburg must feel safe. That is a task that all the companies share – as a matter of course. After all, the decision to use public transportation depends on a number of factors: the timetable and the fees as well as such quality criteria as punctuality, cleanliness, service and safety. The objective safety and the subjective sense of safety are like a pair of shoes – you can't have one without the other.

The transportation safety of the vehicles and the infrastructure are subject to clear regulation. The transportation companies must maintain these regulations. That is the basic requirement for a functioning transportation system. Beyond that, safety parameters are stipulated in the transportation agreements. The VBB advocates employing more personnel in buses and trains. More police patrols are also recommended. Equipping regional trains with video cameras (the Berlin underground stations are already all equipped with cameras and emergency telephones) round out the security measures. Objectively, the probability of being the victim of a crime in Berlin's or Brandenburg's public transportation remains very low. But every crime is one too many – for the victim, but for the subjective sense of security for all the passengers. Every incident of vandalism of transportation facilities or equipment or violence perpetrated against persons has an impact on the passengers' sense of security. Every negative headline leaves a mark in the minds of passengers.

The result: Although the crime rate is decreasing and objective safety is being provided, subjective perceptions are moving in the other direction. That is alarming. The Verkehrsverbund's goal is that every passenger feels comfortable and safe, both in buses and in trains as well as at bus stops and train stations. If somebody does not feel safe, they will avoid public transportation. As a result fewer people use buses and trains. It is a matter of concrete economic matters when the VBB lobbies for more security. Studies in England have shown that 10 percent of potential customers avoid public transportation when the sense of security is lacking.



Mit dem SuSiTEAM für mehr Sicherheit

Mit SuSiTEAM (Subjektive Sicherheit im ÖPNV – Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmen) soll die Sicherheit für die Fahrgäste und Mitarbeiter erhöht werden. Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie unterstützte Projekt untersucht die von den Verkehrsunternehmen angewandten Sicherheitsmaßnahmen. Sie werden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bewertet, um sie anschließend gezielter einzusetzen und zu verknüpfen. Die Ergebnisse werden in einem Maßnahmenplan festgehalten, der auch anderen Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen wird. Beteiligt sind neben dem VBB Sicherheitsexperten der Technischen Universität Berlin, die S-Bahn Berlin GmbH, die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH und die Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH. Begleitet wird die Projektumsetzung durch einen Fachbeirat, in dem auch Vertreter von Forschungseinrichtungen, der Landes- und Bundespolizei sowie anderer Verbände wirken.

SuSiTEAM untersucht die Wirkungsweise und die Leistungspotenziale vorhandener Sicherheitsmaßnahmen. Dazu wurden drei Testfelder gewählt: der städtische Verkehr, der ländliche Verkehr sowie der Metropolitanverkehr. Den Untersuchungen liegt die Annahme zugrunde, dass die vorhandenen Maßnahmen losgelöst voneinander und ohne Wissen um ihre Wirkung verpuffen – und das trotz teilweise umfangreichen Mitteleinsatzes. Umfassende Fahrgastbefragungen ergaben ein unterschiedliches Bild des subjektiven Sicherheitsempfindens für die jeweiligen Testfelder und für verschiedene Personengruppen.

Ein unerwartetes Ergebnis brachte die Befragung Jugendlicher. Sie werden in der Öffentlichkeit von anderen Fahrgästen meist als Verursacher von Störungen gesehen, sind selbst aber die Gruppe, die sich am unsichersten im öffentlichen Verkehr fühlt. In der öffentlichen Debatte werden hingegen vor allem ältere Menschen und Frauen als die Gruppen mit einem hohen subjektiven Unsicherheitsgefühl thematisiert.

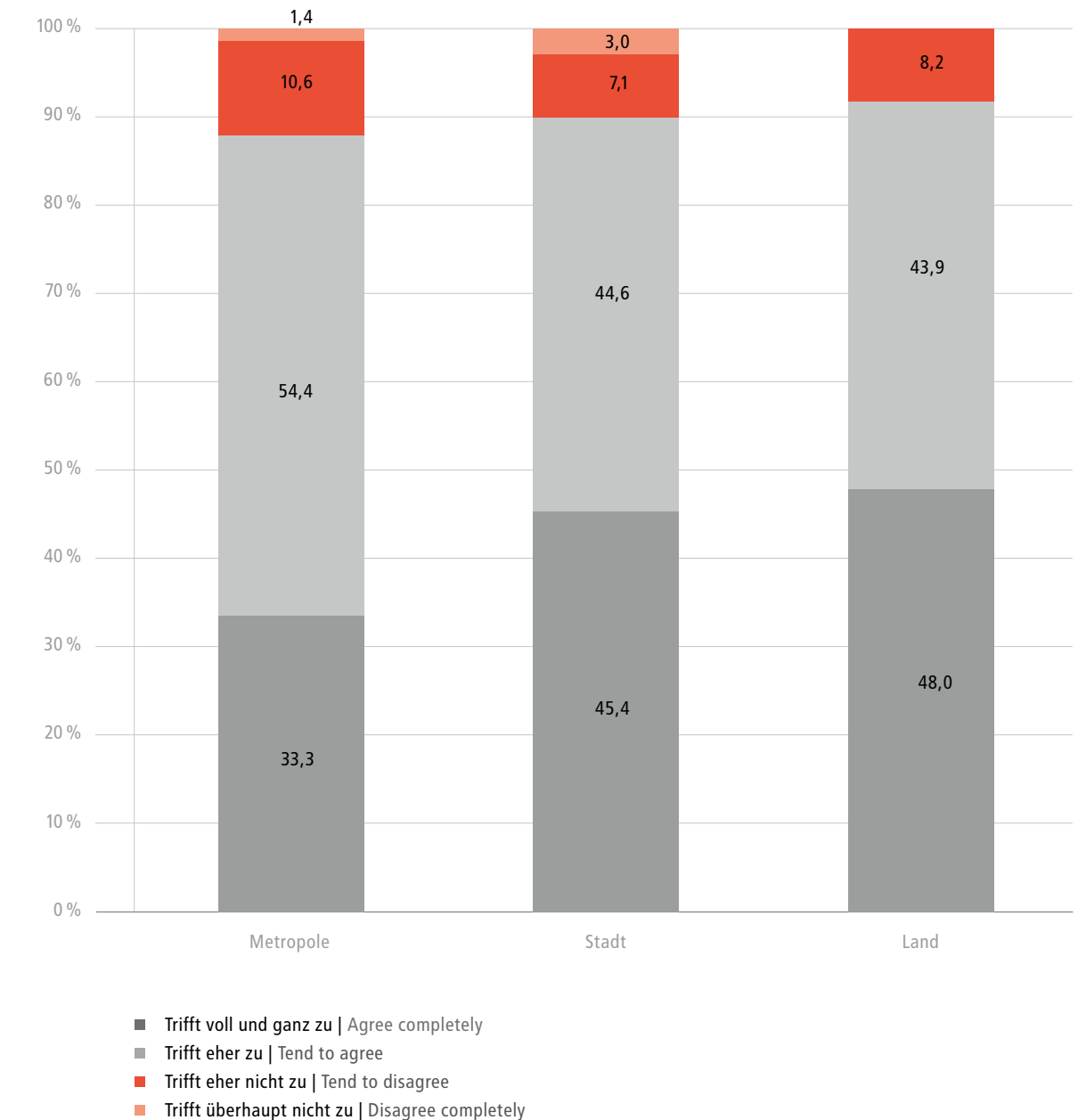
With the SuSiTEAM for more security

The security of passengers and employees is to be increased with SuSiTEAM (Subjective Security in Public Transportation – Testing and Evaluation of Selected Measures). The project, supported by the German Federal Ministry of Economics and Technology, is studying the security measures being applied by transportation companies. They are being evaluated with regard to their effectiveness for the passengers' sense of security so as to apply them in a more targeted manner and to link them together. The results will be recorded in an action plan, which will also be made available to other transportation companies. Along with the VBB, security experts from the Technische Universität Berlin, the S-Bahn Berlin GmbH, the Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH and the Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH are involved in the project. A council of experts consisting of representatives from research institutes, the state and federal police and other associations is also accompanying the project.

SuSiTEAM is examining the effectiveness and suitability of existing security measures. In that regard three test areas have been selected: urban transportation, rural transportation and metropolitan transportation. The investigations are based on the assumption that the current methods are applied separately from one another and vaporize without knowledge of their impact – although in some cases there is significant funding involved. Extensive surveying of passengers demonstrated that there is a different perception of security for each of the test areas and for different groups of persons.

The survey of young people had one unexpected result. In public transportation they are frequently considered by others to be the perpetrators of disruptions, but in fact they are the group which feels least secure in public transportation. In public discussions, however, it is primarily the elderly and women who are described as having the greatest sense of insecurity.

Sicherheitsempfinden der Fahrgäste: „Im ÖPNV fühle ich mich im Allgemeinen sicher.“ | Passengers' sense of security: "I generally feel safe in public transportation."



Quelle: Basic | Source: Basic



Wie alle anderen Fahrgäste erwarten auch Jugendliche in kritischen Situationen zuerst Hilfe und Unterstützung durch Personal und andere Fahrgäste.

Ein Umdenken ist notwendig. Die Gewährleistung von Sicherheit ist eine wichtige unternehmerische Aufgabe. Gemeinsam mit dem Verbund gilt es, Sicherheit als Qualitätsmerkmal des ÖPNV weiter auszubauen und mit zielgerichteter Prävention das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu verbessern. Die Zusammenarbeit mit der Polizei, mit Schulen und kommunalen Institutionen ist dabei unverzichtbar. Dazu gehören Aufklärungs- und Informationskampagnen, aber auch ein kontinuierliches Kundenmonitoring zum Thema Sicherheit. Oberstes Ziel ist dabei die Erhöhung der Personalpräsenz im System des ÖPNV, ergänzt durch moderne Sicherheitstechnik. Der Verkehrsverbund leistet seinen Beitrag – durch eigene Initiativen, Vorgaben in Verkehrsverträgen, klare tarifliche Regelungen in den Beförderungsbedingungen, und durch noch bessere Kooperation der Verkehrsunternehmen mit Polizei, Politik, Justiz und Verkehrsverbund.

Von Haus zu Haus begleitet

Die 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unseres Bus&Bahn-Begleitservices sind ständig unterwegs: Sie helfen mobilitätseingeschränkten Menschen, mit Berliner Bahnen und Bussen sicher ans Ziel zu kommen. Der kostenlose Service hat sich seit Oktober 2008 schnell herumgesprochen und wurde in den ersten zwei Jahren rund 18.000 Mal in Anspruch genommen. Wer auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen ist oder sich aus anderen Gründen eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln allein nicht zutraut, wird von den freundlichen Mitarbeitern von Haustür zu Haustür begleitet. Zu den Kunden gehören geh- und sehbeeinträchtigte oder blinde Berlinerinnen und Berliner, aber zunehmend auch Gäste der Hauptstadt. Ein Anruf genügt und der Weg zum Arzt, zum Friseur oder einfach zu einem Besuch der Verwandtschaft ist kein Hindernis mehr. Monatlich gehen über 1.000 Aufträge in der Zentrale des Begleitservice ein. Viele Menschen haben ein Stück Lebensqualität dazu gewonnen, denn mit dem Bus&Bahn-Begleitservice können sie wieder

As all other passengers, young people first of all expect help and support from personnel and other passengers in critical situations.

A new approach is necessary. Guaranteeing security is an important corporate task. Together, it is our goal to further develop security as a quality of public transportation and to improve the passengers' sense of security with targeted prevention. Cooperation with the police, schools and communal institutions is absolutely essential in this matter. This includes campaigns for education and information as well as a continuous monitoring of customers about security. The primary objective is to increase the presence of personnel in the public transportation system, supplementing this with modern security technologies. The VBB is doing its part – through its own initiatives, specifications in transportation agreements, clear regulations of fares in the transportation conditions and through greater cooperation of the transportation companies with the police, government, courts and Verkehrsverbund.

Door-to-door service

The 60 employees of our Bus&Bahn escort services are always out and about: they help people with limited mobility reach their destinations with Berlin's buses and trains. The service, which is free of charge has made a name for itself since October 2008 and been put to use about 18,000 times in the first two years. Anyone who is dependent on a wheelchair or a walker to get around or, for other reasons does not trust themselves to use public transportation by themselves, will be escorted from door-to-door by a friendly employee. The customers include persons who have difficulty walking or seeing or are blind, but increasingly visitors to the capital. One call is enough and the trip to the doctor, to the hairdresser or just to visit relatives is no longer a problem. Over 1,000 requests are made each month of the escort service. Many people have regained a bit of quality of life, because with the Bus&Bahn escort service they are once again able to define their mobility themselves. The service is a part of the public employ-

selbstbestimmt mobil sein. Der Service ist eine Maßnahme des Öffentlichen Beschäftigungssektors und vorerst für die Dauer von zwei Jahren angelegt.

Ausschreibungen mit Sicherheit

Das Thema Sicherheit wird auch in den Verkehrsverträgen als Standard eingefordert. Dazu können Anforderungen an das Personal wie besondere Qualifizierungen oder Sprachkenntnisse gehören, aber auch Anforderungen an den Betrieb bezüglich der Fahrplangestaltung und möglichst nahtloser Anschlüsse im Nachtverkehr. Kriterien wie die Verfügbarkeit, Aktualität, Mehrsprachigkeit und Wahrnehmbarkeit von Fahrgastinformationen werden in den Verkehrsverträgen ebenso als Standards gefordert, genauso wie eine entwickelte Infrastruktur, ein integriertes Sicherheitsaudit sowie ein funktionierendes betriebliches und überbetriebliches Notfall- und Krisenmanagement.

ment program and, for the time being, limited to two years.

Tenders with security

The subject of security is also a standard condition in the transportation agreements. To that end, requirements can be made of the personnel such as special qualifications or language skills, but also requirements on operations such as the timetables and best possible connections at the night. Criteria such as availability, timeliness, multi-linguality and perceptibility of passenger information are also stipulated as standards in the transportation agreements, as is a well-developed infrastructure, an integrated safety audit and a functioning operational and cross-company emergency and crisis management.



Neue Mobilität durch zuverlässiges Angebotsmanagement

Gemeinsam mehr bewegen

Der Öffentliche Personennahverkehr ist kein fertiges Produkt – er muss sich ständig weiterentwickeln. Dazu gehören die Überprüfung vorhandener Verkehrswege auf Funktionalität und Wirtschaftlichkeit, die Anpassung an demografische und wirtschaftliche Faktoren sowie die sich konstant verändernden Verkehrsströme. Der VBB reagiert darauf mit vielfältigen Projekten und Maßnahmen, die auf den Erfahrungen und Erkenntnissen seiner 41 Mitgliedsunternehmen beruhen. Das macht den Verkehrsverbund in der Metropolregion Berlin-Brandenburg stark.

Zuwachs in Potsdam-Mittelmark

Bevölkerung und Verkehrsbedarf entwickeln sich in Berlin-Brandenburg durchaus unterschiedlich. Während einige Regionen eher dünner besiedelt sind, erleben z.B. Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf am südwestlichen Stadtrand von Berlin einen Aufschwung. Diese Region des Landkreises Potsdam-Mittelmark hat sich zu einer nachhaltigen Wachstumsregion gemauert. Die Ansiedlung von Wissenschaftsinstitutionen, Unternehmen und Bildungseinrichtungen hat für Bevölkerungszuwachs gesorgt. In diesem Zusammenspiel hat sich auch die Nachfrage im Verkehr verändert. Eine Neustrukturierung, verbunden mit einer Erweiterung des Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr, ist unverzichtbar. Erste Verbesserungen traten im April 2010 in Kraft. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird ein umfangreiches Gesamtpaket umgesetzt. An der Finanzierung beteiligen sich auch die Gemeinden und der Landkreis.

Zu dem neuen Verkehrspaket gehört die bessere Erreichbarkeit der Städte Berlin und Potsdam sowie die Vereinheitlichung des Taktangebots auf allen Linien. Insgesamt wurde das Liniennetz übersichtlicher strukturiert. Hauptlinien für die überregionale und regionale Verbindung werden werktags im 20-Minuten-Takt bedient, Linien für die lokale und regionale Feinerschließung fahren im Stundentakt. Auch wer am Wochenende oder abends unterwegs ist, kann sich über ein deutlich verbessertes Fahrangebot freuen. Ganz wichtig sind dem VBB sichere und gleichzeitig kurze Umsteigeverbindungen zu den Regionalzügen, der S- und U-Bahn sowie den Straßenbahnen in Berlin und Potsdam. Länger als drei bis sieben Minuten wird keiner beim Umsteigen warten müssen. Ähnlich günstige Übergänge gelten für alle wichtigen Busumsteigeverbindungen. Der Einsatz von Rufbussen ergänzt die Palette. Der Rufbus wird eine fahrplanmäßige Route bedienen und ist in den VBB-Tarif integriert. Er fährt dann, wenn er vorher durch einen Anruf in der Mobilitätszentrale angefordert wird. Rufbusse ermöglichen damit eine flexible Anbindung wenig frequentierter Strecken.

New Mobility Through Reliable Service Management

Move more together

Public transportation is not a finished product – it is under continuous development. This includes reviewing existing transportation methods for functionality and profitability, the adaptation to demographic and economic factors as well as the constant shifts in traffic flows. The VBB reacts to this with a multitude of projects and measures, which are based on the experience and knowledge of the 41 member companies. That is what makes the network in the Berlin-Brandenburg metropolitan region so strong.

Growth in Potsdam-Mittelmark

The population and transportation needs in Berlin-Brandenburg develop quite differently. While some regions are quite sparsely populated, for instance, Teltow, Kleinmachnow and Stahnsdorf on the southern border of Berlin are booming. This region of the County of Potsdam-Mittelmark has blossomed into a long-term growth region. The settlement of research institutions, companies and educational institutions assured a growth in population. In this context, the demand for transportation has also changed. A restructuring, connected with an expansion of service in public transportation, is unavoidable. The first improvements went into effect in April 2010. With the change of the timetable in December, a wide-ranging package will be implemented. The communities and the county are participating in the funding.

The new transportation package includes improved accessibility to the cities of Berlin and Potsdam as well as standardisation of the intervals on all the lines. The network of lines was restructured to provide greater clarity. Main lines for the extra-regional and regional connections run in 20-minute intervals on working days, lines for local and regional connections run on an hourly basis. And those people who are out and about on the weekend or evenings are also sure to be happy about a dramatically improved service. For VBB, it is important that there are safe and at the same time short transfer connections to the regional trains, S-Bahn and the underground as well as to trams in Berlin and Potsdam. Nobody has to wait more than three to seven minutes for a connection. Similarly, convenient transfers are also applicable for the important bus routes. The use of call buses rounds out the range of services. The call bus services a scheduled line and is integrated in the VBB fare schedule. The call bus runs when it is previously requested by a call to the Mobility Center. Call buses therefore allow for a flexible connection for less frequently travelled routes.



Untersucht, geplant und umgesetzt

Gut zum Flug – BBI wird bequem erreichbar sein

Vom Eröffnungstag an wird der neue Großflughafen BBI in das Regionalbahnnetz eingebunden sein. Den Zuschlag für den Flughafenexpress zwischen Berlin-Hauptbahnhof und BBI sowie Potsdam und BBI hat der VBB im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung der DB Regio AG erteilt. Weitgehend abgeschlossen sind inzwischen auch die Planungen für die Busanbindung aus dem Südwesten Berlins und den Umlandgemeinden. Wichtigste Achse im Busverkehr wird die Strecke nach Berlin-Rudow sein. Für den Fall von Störungen beim motorisierten Individualverkehr oder öffentlichen Verkehr wird unter Beteiligung des VBB ein verkehrsträgerübergreifendes Störungsmanagement erarbeitet. Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Flughafens zu gewährleisten, Verkehrsströme zu lenken und Reisende zu informieren.

Lausitzer Seenland grenzüberschreitend verbinden

Die Tourismusregion Lausitzer Seenland ist selbst noch im Entstehen. Die Flutung der ehemaligen Braunkohlentagebaugelände wird in wenigen Jahren beendet sein. Doch idyllisch ist es hier schon jetzt. Gemeinsam mit dem sächsischen Verkehrsverbund Oberelbe, den Landkreisen Oberspreewald-Lausitz und Spree-Neiße sowie der Stadt Cottbus wird derzeit an einem Konzept für die öffentlichen Verkehrsmittel gearbeitet, die das Gebiet Besuchern erschließen sollen. Das fertige Konzept wird in die regionale Nahverkehrsplanung aufgenommen werden.

Auf Schienen zum Nachbarn

Die Attraktivität der benachbarten polnischen Regionen hat sich inzwischen herumgesprochen. Auch der Bahnverkehr zwischen Berlin-Brandenburg und Städten östlich der Oder nimmt zu. Auf der Strecke

Studied, planned and implemented

Fast to flight – BBI will be easily accessible

Prior to its opening, the new airport BBI will be linked into the regional rail network. In the framework of a European-wide tendering process, the VBB awarded the contract for the Airport Express between Berlin's main station and BBI as well as Potsdam and BBI to DB Regio AG. The tendering and, in the meantime, the planning for the bus connections from southwestern Berlin and the surrounding communities have also almost been completed. The most important route in the bus traffic is the line to Berlin-Rudow. The VBB is also involved in developing a cross-transportation crisis management in case of disruptions of motor-traffic or public transportation. The goal is to guarantee that the airport can be reached, streams of traffic can be guided and to inform the travellers.

Cross-border Lausitzer Seenland connection

The tourist region Lausitzer Seenland is still in the process of development. The flooding of the former strip-mining pits will be concluded in the next few years. But it is already idyllic. Together with the Saxony Verkehrsverbund Oberelbe, the counties of Oberspreewald-Lausitz and Spree-Neiße as well as the City of Cottbus, a plan for the public transportation is being developed which should make the area accessible for visitors. When completed, the plan will be included in the regional mass transit planning.

To the neighbours by rail

The attractiveness of the neighbouring region of Poland is no secret. And the rail travel between Berlin-Brandenburg and the cities east of the Oder is also increasing. Two additional pairs of trains are planned

Berlin – Poznań sollen nun zwei zusätzliche Zugpaare verkehren. Für diese zusätzlichen Züge ist eine Tarifanerkennung geplant. Ein Betreiber für die Strecke wird mittels Ausschreibung gesucht.

Auch die Bahnstrecke zwischen Berlin und Szczecin soll noch attraktiver werden. In Absprache mit den polnischen Partnern wurde dazu ein Konzept entwickelt, das eine Fahrzeit von unter zwei Stunden zwischen der Stadt an der Spree und der Stadt am Oderhaff, die Senkung des Preises für den Einzelfahrschein sowie eine Anschlussgarantie in Angermünde beinhaltet.

Preiswerter ist seit dem 1. Oktober 2009 die Fahrt zwischen Berlin und Gorzów. Neben dem Einzelfahrschein für 10,50 Euro wurde ein Gruppenticket für bis zu fünf Personen zum Preis von 31,50 Euro entwickelt. Damit können auch Bus und Bahn in Berlin und Gorzów genutzt werden. Die Stadt liegt in der „Grünen Lunge“ Polens und bietet in ihrer nahen Umgebung Landschaftsparks, Naturschutzgebiete und das größte Fledermausreservat Europas.

Erfahrungen austauschen

Berlin-Brandenburger Erfahrungen bringt der VBB als projektleitender Partner in das EU-Projekt CAPRICE ein. Ziel ist der Austausch von Erfahrungen sowie ein Know-how-Transfer zwischen ausgewählten europäischen Metropolen und Verkehrsverbänden unter Einbeziehung ortsansässiger Verkehrsunternehmen. Beteiligt sind neben Berlin und Brandenburg die Regionen Paris, Vilnius, Warschau sowie Bukarest. 2009 wurde die inhaltliche Projektarbeit mit drei Workshops begonnen. In Vilnius wurden „Finanzierung und Organisation von ÖPNV-Betrieb und Infrastruktur“ thematisiert, in Warschau „Verkehrsverträge und Ausschreibungen“. Der dritte Workshop des Jahres befasste sich mit dem Thema „Grüne Mobilität und ökoeffiziente Antriebe“. Im Jahr 2010 werden in weiteren Workshops die Bereiche Fahrgastinformation, Tarif und Einnahmenaufteilung sowie nachhaltige Verkehrsplanung diskutiert.

for the route Berlin-Poznań. A fare agreement is planned for these additional trains. An operator for the route will be sought through a tendering process.

The route between Berlin and Szczecin is also planned to be made more attractive. In agreement with the Polish partners, a concept has been developed which will reduce travel time to less than two hours between the city on the Spree and the city on the Oderhaff, reduce the price for single tickets and contain a guaranteed connection in Angermünde.

The trip between Berlin and Gorzów became less expensive as of 1 October 2009. Along with the individual ticket price of 10.50 euros, a group ticket for up to 5 persons was developed for a price of 31.50 euros. This ticket also allows for the use of buses and trains in Berlin and Gorzów. The city is located in Poland's "green lung" and offers parks, nature reserves and Europe's largest bat reserve.

Exchange experiences

The VBB, as the project lead partner, brings its experience in Berlin and Brandenburg into the EU CAPRICE Project. The goal is the exchange of experiences and know-how transfer between selected European metropolitan areas and transportation networks with the inclusion of local transportation companies. Along with Berlin and Brandenburg, the regions of Paris, Vilnius, Warsaw and Bucharest are involved. The actual project work began in 2009 with three workshops. In Vilnius the subject of "Financing and organisation of public transportation operations" was dealt with and in Warsaw "Transportation agreements and tendering". The third workshop of the year dealt with the subject of "Green mobility and eco-efficient drive systems". In 2010, the areas of passenger information, fares and distribution of income as well as sustainable traffic planning will be discussed.



Dynamic Light

Werden Sie z
Stadtgespräch

... mieten Sie
diese
Werbefläche

39.95 5

[DEGESTA]

www.stadtgespräch

In Burg werden Anschlüsse gesteuert

Fortschritt im Öffentlichen Personennahverkehr hat drei Buchstaben: ZAM – sie stehen für Zentrales Anschlussmanagement und meinen eine praxisorientierte IT-Systemlösung zur Sicherung von Anschlüssen zwischen Verkehrsmitteln unterschiedlicher Unternehmen. Damit können Verkehrsunternehmen selbstständig auf zentral verfügbare Online-Daten zugreifen und Anschlüsse planen und steuern. Gleichzeitig können aus diesem System Verkehrsinfos für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste gewonnen werden. Das Projekt wurde im vorigen Jahr zwischen der Buslinie 47 von Cottbusverkehr und dem Bus 500 von der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mit der Schnittstelle Burg/Spreewald ausprobiert. Und es hat sich bewährt. Ein neuer Forschungsantrag zur Fortführung des Projekts wurde bereits gestellt.

Bus und Bahn – ein starkes Team

Die Umsteigemöglichkeit bei Bahn und Bus wurden im vorigen Jahr in einem unabhängigen Qualitäts- und Bewertungsverfahren von den Fahrgästen besser benotet als zuvor. Die jährliche Datenerhebung zum Vor- und Nachlauf an Verknüpfungspunkten fließt in die turnusmäßigen Abstimmungen von Bus und Bahn ein. Aufgabenschwerpunkt bleibt das Zusammenführen von vertakteten Buslinien auf Hauptrelationen und der Bahn. Neue Zubringerlinien, neu gebaute Vorplätze und Bahnsteige wurden durch die Verteilung eines Flyers an alle Haushalte in Herzberg (Elster), Rehfelde, Wittenberge, Joachimsthal, Erkner und Beelitz-Heilstätten bekannt gemacht. Für Strausberg und Hoppegarten-Neuenhagen wurden Ortsflyer mit den Verknüpfungen zur S-Bahn veröffentlicht.

Connections controlled in Burg

Progress in public transportation is abbreviated CCM, which stands for Central Connection Management and a practice-oriented IT system solution to assure connections between the various modes of transportation from different companies. With this, transportation companies can independently access centrally available online data and plan and steer connections. At the same time, traffic information for the transportation company and passengers can be retrieved from the system. The project was tested last year with bus line 47 of Cottbusverkehr and bus 500 of the Dahme-Spreewald regional transportation company with the interface Burg/Spreewald. And it proved itself successful. A new research application for the continuation of the project has been submitted.

Buses and trains – a great team

Last year, in an independent quality and assessment survey, passengers rated transfers between trains and buses higher than ever before. The annual survey of early and late arrivals at junctions is included in the regular coordination of buses and trains. The focus remains on the merging of regularly scheduled bus primary lines and the railways. New feeder lines, newly constructed bus bays and platforms were publicized with flyers to households in Herzberg (Elster), Rehfelde, Wittenberge, Joachimsthal, Erkner and Beelitz-Heilstätten. For Strausberg and Hoppegarten-Neuenhagen flyers were published with the S-Bahn connections.

Ziesar und Belzig besser angeschlossen

Mehr und regelmäßige Anschlüsse zwischen Bus und Bahn gibt es seit Dezember 2009 in der Region zwischen Ziesar und Belzig im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Damit wird die Optimierung des Busverkehrs in dieser dünn besiedelten Region fortgesetzt, ohne dabei die Gesamtleistungen zu reduzieren. Seit dem Fahrplanwechsel 2009 wird auch die Erreichbarkeit der Kreisstadt Belzig aus Richtung Ziesar vor allem durch den Einsatz von Rufbussen verbessert.

Ziesar and Belzig better connected

Since December of 2009 there have been more connections and more regular connections between buses and trains in the region between Ziesar and Belzig in the County of Potsdam-Mittelmark. This continues the optimization of the bus transportation in this sparsely populated region, without reducing the overall service. Since the timetable change in 2009, the accessibility of the county seat of Belzig from the direction of Ziesar has been improved, primarily through the use of call buses.



Stabile Tarife, überzeugende Angebote

Stabile Fares, Convincing Service

Maßgeschneiderte Angebote bei stabilen Tarifen

Die Fahrgäste stehen im Mittelpunkt der Arbeit des VBB. Dieser Anspruch wird weiterhin konsequent umgesetzt: mit dem Erhalt von Bewährtem und mit neuen Angeboten, um weitere Menschen von den Vorzügen des Öffentlichen Personennahverkehrs zu überzeugen.

Das System der Tarife und Angebote wird ständig an die Bedürfnisse der Kunden und die Erfordernisse des Marktes angepasst. Es ist also sehr flexibel. Erhalten bleibt jedoch, was sich bewährt hat. Und die Grundstruktur des VBB-Tarifs hat sich sehr bewährt. Der Mix aus Einzelfahrausweisen, verschiedenen Zeitkarten, Sonderangeboten für spezielle Nutzergruppen sowie den ABC-Stadttarifen in Berlin, Potsdam, Brandenburg an der Havel, Frankfurt (Oder) und Cottbus gehört zum eingeführten Standard.

Wie ein guter Maßschneider Hose oder Jackett seinem Kunden auf den Leib schneidert, werden die Angebote den Bedürfnissen der Nutzergruppen angepasst. Ein gutes Beispiel dafür ist das VBB-Abo 65plus für Senioren, das erfolgreich auf dem Markt platziert werden konnte.

Tailor-made services with stabile fares

Passengers are the focus of attention in VBB's work. We consistently work to implement this claim – we aim to convince more people of the advantages of public transportation by maintaining time-tested practices and with new services.

The systems of fares and services is constantly being adapted to the needs of the customers and the requirements of the market. It is also very flexible. But that which has proven itself is retained. And the basic structure of the VBB fares has proven itself. The mixture of individual tickets, various passes, special offers for user groups and the ABC city fares in Berlin, Potsdam, Brandenburg an der Havel, Frankfurt (Oder) and Cottbus are part of the familiar standard.

Just like a tailor-made pair of pants or jacket are custom-made for the customer, the offers are adapted to the needs of the user groups. A good example of this is the VBB-Abo 65plus for senior citizens, which has been successfully positioned in the market.

VBB-Abo 65plus – neues Angebot auf Erfolgskurs

Der demografische Wandel ist auch für den öffentlichen Nahverkehr eine Herausforderung. Schon heute ist rund ein Fünftel der Bewohner im Verbundgebiet 65 Jahre und älter, in zehn Jahren gehört fast ein Viertel in diese Altersgruppe. Die Wünsche der Älteren wurden analysiert und erkannt: Auch ältere Menschen möchten fahren, wo und wann immer sie wollen – preiswert und spontan.

Zeitkarten aus dem normalen Sortiment lohnen sich jedoch oft nicht für Senioren, die nicht mehr regelmäßig zwischen Wohnung und Arbeitsstätte pendeln oder andere tägliche Verpflichtungen haben. Ihre Fahrtwünsche sind zeitlich und räumlich viel flexibler. Einzelfahrausweise zu kaufen, ist schon ein wenig aufwendiger, wenn man öfter unterwegs ist. Eine Marktforschung aus dem Jahre 2008 zeigte, dass die meisten in der entsprechenden Altersgruppe günstige und bequeme Tickets sehr wohl nutzen würden – wenn es sie denn gäbe! Der Aufsichtsrat hat deshalb die Einführung eines völlig neu strukturierten Seniorentickets beschlossen: Das Angebot VBB-Abo 65plus startete am 1. April 2009 – ohne Aprilscherz und mit überwältigendem Erfolg!

Großer Zuspruch von Anfang an

Die zentrale Idee: Das VBB-Abo65plus ist rund um die Uhr im gesamten Verbundraum gültig, also in Berlin und im ganzen Land Brandenburg. Weder zeitlich noch räumlich sind irgendwelche Einschränkungen zu beachten, auch nicht in Bezug auf bestimmte Verkehrsmittel!

Für nur 47 Euro im Monat kann jeder ab 65 Jahren mit dem Ticket fahren (bei Einmalzahlung für 547 Euro im Jahr). Schon vor dem Start gab es über 45.000 Bestellungen.

VBB-Abo 65plus – new offer on successful course

Demographic changes also represent a challenge for public transportation. Even now, about one-fifth of the population of the service area is 65 or older; in ten years almost a quarter of the population will be in this age group. The wishes of the elderly were analyzed and determined; the elderly also want to be able to travel wherever and whenever they wish – inexpensively and spontaneously.

The standard type of pass is not, however, generally worth it for senior citizens who no longer regularly commute between home and work or do not have other daily obligations. Their transportation needs are much more flexible with regard to time and space. Buying individual tickets is a bit more troublesome when you travel frequently. A market research study from 2008 showed that most persons in this age group would take advantage of inexpensive and convenient tickets – if they only existed! The Supervisory Board therefore decided to introduce a completely new ticket for senior citizens. The VBB-Abo 65plus was launched on 1 April 2009 and has been an astounding success, and that is no April Fool's joke.

Popular right from the start

The basic idea is that the VBB-Abo 65plus is valid around the clock for the entire region, i.e. for Berlin and the entire State of Brandenburg. There are absolutely no limits with regard to the time or the area, not even for the mode of transportation.

For just 47 euros a month, anybody over the age of 65 can ride with the ticket (or 547 euros with a single payment). There were already 45,000 orders for the ticket before it was launched.







220 V

92

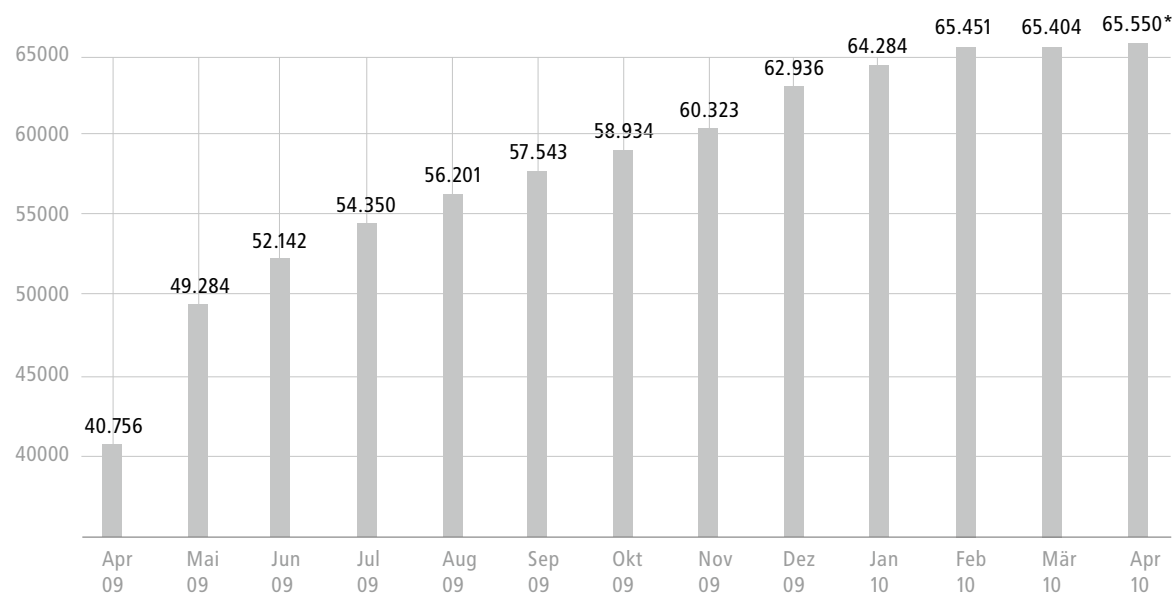
Bemerkenswert dabei: Rund zwei Drittel der Besteller waren vorher keine Abo-Kunden. Sie nutzen nun erstmals ein Abo- oder Zeitkartenangebot. Das ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg, den Anteil der Dauerkunden weiter zu erhöhen.

Zwei große Verkehrsunternehmen, die S-Bahn Berlin GmbH und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR, machen bislang bei den Abos den Löwenanteil aus: 98 Prozent der Bestellungen gingen dort ein. Um die Vorteile gerade für die ländlichen Regionen in Brandenburg zu erläutern, entwickelte der VBB gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur eine Beilage, die allen im Land erscheinenden Tageszeitungen beifügt wurde.

A remarkable factor was that about two-thirds of the persons who ordered the ticket had not previously had a pass. They were using such a subscription or pass for the first time. That is an important step along the path toward increasing the number of regular customers.

Two large transportation companies, the S-Bahn Berlin GmbH and the Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) represent the lion's share of the subscriptions to date – 98 percent of the orders go to them. To explain the benefits to the rural regions in Brandenburg, the VBB, along with the Ministry for Infrastructure, has developed an insert for the daily newspapers in the state.

Ein Riesenerfolg: Verkauf VBB-Abo 65plus | A real success: Sales of VBB-Abo 65plus



* nach Vorabmeldung der Verkehrsunternehmen |

* According to preliminary information from the transportation companies

Ein Abo mit Mehrwert

Rentner, die niemals Zeit haben, sind schon fast sprichwörtlich. Über ihre täglichen Besorgungen und Arztbesuche hinaus, sind Senioren viel unterwegs. Deshalb hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für das VBB-Abo 65plus ein begleitendes Bonusheft mit attraktiven Rabatten für Ausflüge, Aktivitäten und Übernachtungen im Gültigkeitsgebiet entwickelt. Das Heft wird über den Verkehrsverbund, die Verkehrsunternehmen sowie weitere Kooperationspartner kostenlos an die Abonnenten verteilt. Im Frühjahr 2010 startete eine zweite Auflage mit weiteren interessanten Angeboten.

A subscription with added value

Retirees, it is said, never have any time. Beyond their daily errands and visits to the doctor, senior citizens get around. That is why the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg developed a bonus package for the VBB-Abo 65plus with attractive discounts for outings, activities and overnights in the region. The book of coupons is available to subscribers at no cost through the Verkehrsverbund, the transportation companies as well as other partners. In the spring of 2010, a second book of coupons with additional interesting offers was published.

Alle Fahrgäste im Blick

Steig ein – fahr mit!

Einfach und praktisch: Gerade für Spontanreisende ist die *4-Fahrten-Karte* ideal. Sie bietet eine Alternative zu Einzelfahrausweis und Zeitkarte. Seit April 2008 im Programm, liegt der Verkauf bei stattlichen 300.000 bis 340.000 pro Monat, mit weiter steigender Tendenz.

Das *Freizeit-Ticket für Auszubildende und Schüler* ergänzt die Schülerjahreskarte oder Abo-Karte für Auszubildende. Damit sind Schüler und Azubis über den Geltungsbereich ihrer Schüler- oder Azubi-Karte hinaus in ganz Berlin und Brandenburg preiswert mobil: um ihre freie Zeit zu genießen, Freunde zu besuchen, ins Kino oder in den Club zu gehen.

Mit dem *Schülerferienticket* können Schülerinnen und Schüler mit einem Schülerschein aus Berlin oder dem Land Brandenburg bis zur 13. Klasse für wenig Geld ganz Brandenburg und Berlin erleben – die ganzen schönen Sommerferien lang. Neu in 2010: Auch Schüler von außerhalb, die Berlin und Brandenburg besuchen, können das Ticket nutzen.

A package for every passenger

Climb on – head off!

Easy and practical – the *4-ride ticket* (4-Fahrten-Karte) is ideal, especially for spontaneous travelers. It represents an alternative to individual tickets and passes. Available since April 2008, sales are an impressive 300,000 to 340,000 per month, and climbing.

The *leisure-ticket for pupils and apprentices* (Freizeit-Ticket für Auszubildende und Schüler) supplements the student annual pass or the subscription ticket for trainees. With this, students, trainees and pupils can travel inexpensively throughout the entire Berlin and Brandenburg region to enjoy their free time, visit friends, go to the cinema or a club.

With the *school vacation ticket* (Schülerferienticket), pupils with a school ID from Berlin or Brandenburg, can travel throughout all of Berlin and Brandenburg for very little – the whole summer holiday. New in 2010: pupils visiting Berlin and Brandenburg can also use the ticket.



Studierende gut unterwegs

Studierende in Berlin und dem Land Brandenburg haben es gut: Semestertickets gibt es mittlerweile für über 30 Universitäten und Hochschulen in Berlin und Brandenburg. Je nach Vereinbarung mit der Einrichtung gilt das Semesterticket im Bereich Berlin ABC (Einrichtungen in Berlin und seinem unmittelbaren Umland) oder im gesamten VBB-Gebiet (übrige Einrichtungen im Land Brandenburg). Damit sind Studierende für wenig Geld mobil.

Mobilität gesichert

Das Mobilitätsticket Brandenburg ist eine Monatskarte, die sich an Menschen mit sehr geringen Einkünften richtet und zur Hälfte des regulären Preises ausgegeben wird. Die berechtigten Personen sind im Tarif klar definiert. Dazu gehören zum Beispiel Bezieher von Arbeitslosengeld II. Das Land Brandenburg zahlt dabei den Verkehrsunternehmen den Ausgleichsbetrag zum normalen Monatskartenpreis.

Über den Tellerrand hinaus denken

Erfahrungen anderer nutzen und selbst gute Erfahrungen weitergeben – von solch einem Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen und -verbänden können wir lernen. Bereits 2007 gab es einen gut besuchten, informativen ersten Workshop zum Thema Tarif und Vertrieb mit Experten aus dem Bundesgebiet. Zum 10-jährigen VBB-Jubiläum ging der Blick über die Grenzen Deutschlands hinaus. Der VBB lud zu einem internationalen, hochkarätig besetzten Workshop nach Berlin ein. Am 14. Oktober 2009 tauschten sich Fachleute aus Deutschland, Spanien, Österreich, Frankreich, Großbritannien und Finnland vor allem über Fragen zur Tarifpolitik sowie zu innovativen Marketingansätzen und Vertriebslösungen aus. Es ging um Erfahrungen und Ideen zu Kundenbindung und neuen technischen Vertriebsmöglichkeiten.

Students on the go

Students in Berlin and Brandenburg have it good. There are now semester passes for more than 30 universities and colleges in Berlin and Brandenburg. Depending on the arrangement with the institution, the semester ticket applies for the Berlin ABC area (institutions in Berlin or its immediate surroundings) or the entire VBB region (the other institutions in the State of Brandenburg). That makes students mobile for little money.

Mobility assured

The Brandenburg Mobility Ticket is a monthly pass aimed at people with a very low income and is issued at half the regular price. The authorized persons are clearly defined by the fare, for instance, persons receiving certain unemployment benefits. The State of Brandenburg pays the transportation companies the difference to the price of a normal monthly pass.

Thinking outside the box

Taking advantage of others' experiences and sharing one's own good experiences – we can learn from such exchanges with other transportation companies and associations. As early as 2007, the first workshop on the subject of fares and sales was held with experts from throughout Germany. By the 10th anniversary of the VBB, the vision had been expanded to beyond the national borders. The VBB invited others to a top-notch gathering of international experts in Berlin. On 14 October 2009, specialists from Germany, Spain, Austria, France, Great Britain and Finland came to discuss questions about pricing policy and innovative marketing methods and sales solutions. Experiences and ideas for customer-bonding and new technologies for sales were considered.

Die Tagung hat gezeigt: Der VBB ist auf einem guten Weg. Er liegt mit seinen Angeboten und Ideen voll im Trend: Fahrgäste binden, neue Fahrgäste gewinnen, Fahren einfach machen.

Das eTicket kommt

„Alles ist erreichbar“: Das Motto ermutigt den Verbund, neue Wege zu gehen. Ein weiteres wichtiges Thema ist dabei die Vereinfachung des Vertriebs der Fahrausweise. Hier soll das elektronische Ticketing künftig noch bestehende Hemmschwellen abbauen und den Kunden den Zugang zum System des Öffentlichen Personennahverkehrs erleichtern. Das Ziel: einfach einsteigen und mitfahren! Die Probe aufs Exempel können Kunden in Berlin und Brandenburg schon sehr bald machen – die Praxiserprobung wird im Frühjahr 2011 in Berlin, Potsdam, Brandenburg an der Havel mit dem jeweiligen Umland sowie in Frankfurt (Oder) beginnen. Dabei übernimmt eine Chipkarte zunächst für Abonnements die Funktion des Tickets. Das von der Bundesrepublik Deutschland geförderte Projekt INNOS (innovatives, interoperables EFM-Hintergrundsystem zur Einführung des elektronischen Tickets in Deutschland) verfolgt diesen Ansatz. Parallel dazu entwickelt der VBB gemeinsam mit dem RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und dem VVO (Verkehrsverbund Oberelbe) ein interoperables eTicket Hintergrundsystem. Mittelfristig soll ein elektronisches Ticket aus Berlin dann auch in anderen deutschen Ballungsräumen verwendet werden können.

The conference clearly demonstrated that the VBB is on the right path. It is right on the mark with its services and ideas – bond passengers, win over new passengers, make riding easy.

The eTicket is coming

“It's possible to go anywhere.” That motto encourages the Verbund to try new approaches. Another important issue in that regard is the simplification of the sales of tickets. In the future, the electronic ticket should serve to reduce existing inhibitions and ease the access for customers to the public transportation system. The goal? Just climb on board and head off! Customers in Berlin and Brandenburg can try it out in the near future. The trial runs will begin in Berlin, Potsdam, Brandenburg an der Havel and Frankfurt (Oder) with their surrounding areas in the spring of 2011. A chip card will assume the function of tickets for subscription-holders. The INNOS Project (innovative, interoperable EFM-backgroundsystem for the introduction of the eTicket in Germany), supported by the German government, is following this approach. Parallel to that, the VBB is developing an interoperable eTicket system together with RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) and the VVO (Verkehrsverbund Oberelbe). In the mid-term, an electronic ticket from Berlin could also be used in other German metropolitan areas.



Kommunikation – Service für die Kunden

Kommunikation für mobile Bürger

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. In der pulsierenden Metropolregion Berlin-Brandenburg ist Mobilität die Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung des Gemeinwesens. Der Öffentliche Personennahverkehr übernimmt im Zusammenspiel der Fortbewegungsmöglichkeiten eine wesentliche Rolle. Danach handeln der Verkehrsverbund und seine Mitgliedsunternehmen. Die wichtigen Zielgruppen immer im Boot zu haben, ist Aufgabe von Kommunikation und Marketing des Verbunds: Schaffen wir gemeinsam zuverlässige und komfortable Angebote – und sprechen wir darüber.

Kundenorientierte aktuelle und effiziente Information über Angebote und Tarife des Öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin-Brandenburg – das ist der Weg, um die Dienstleistungen des ÖPNV als Qualitätsmerkmal der Region zu etablieren und den Bürgern die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu erleichtern. Der VBB organisiert die unternehmensübergreifende Kommunikation und koordiniert das Marketing im Verbund. Viele Flyer, Fahrplanbücher oder Aushänge der einzelnen Verkehrsunternehmen sind bereits mit den übergreifenden Designelementen gestaltet, die einen hohen Wiedererkennungswert haben. Dabei stellt sich der VBB auf seine unterschiedlichen Zielgruppen mit spezifischer Ansprache ein.

Dazu gehören die Fahrgäste und potenziellen Fahrgäste sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum. Dazu gehören alle Bürgerinnen und Bürger, Besucherinnen und Besucher aus der Region und aus dem In- und Ausland.

Communication – Service for the Customers

Communication for mobile citizens

Mobility is a basic need. Mobility is a prerequisite for the successful development of the community in the vibrant metropolitan region of Berlin-Brandenburg. Public transportation assumes an important role in the interaction of modes of transportation. The Verkehrsverbund and its member companies act accordingly. Keeping the important target groups on board is the task of communication and marketing for the Verkehrsverbund – together we create reliable and comfortable services – and we talk about them.

Customer-oriented, up-to-date and efficient information about Berlin-Brandenburg public transportation services and fares – that is the way to public transportation service as a quality for the region and to make it easier for the citizens to take advantage of the mass transit system. The VBB organizes cross-company communication and coordinates the marketing of the network. Many flyers, schedules or announcements from the individual transportation companies are already being designed with the common design elements, which provide a high degree of recognition. At the same time the VBB uses a specific form of address to reach its various target groups. This includes passengers and potential pas-

senger in both rural and urban areas. This includes residents and visitors from the region and from Germany and abroad.





10 Jahre VBB – auf bestem Weg in die Zukunft

Die Sonne schien, als am 4. April 2009 der 10. Geburtstag des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg am Bahnhof Griebnitzsee mit einem bunten Familienfest gefeiert wurde. Ein geschichtsträchtiger Ort, denn hier wurde 1999 der Startschuss für den größten Verkehrsverbund Deutschlands gegeben. In seinem Einzugsgebiet leben rund 6 Millionen Menschen. 41 Verkehrsunternehmen haben sich zusammengeschlossen.

10 Jahre VBB bedeuten 10 Jahre einheitlicher Verbundtarif, eine stetig wachsende Zahl von Fahrgästen sowie vielerorts bessere Bus- und Bahnverbindungen sowie Umsteigemöglichkeiten. Die Fahrgastzahlen haben sich in dieser Zeit um fast 20 Prozent erhöht. Das spricht für den integrierten öffentlichen Nahverkehr im VBB. Die Möglichkeit, mit nur einem Fahrschein das gesamte Verbundgebiet befahren zu können, erleichtert die Nutzung der Bahnen und Busse des Nahverkehrs erheblich. Die Angebote des gemeinsamen Verbundtarifes decken auch die unterschiedlichsten Bedürfnisse der Fahrgäste in Berlin und Brandenburg ab.

Querdenken erwünscht

Wie wird sich der öffentliche Nahverkehr zukünftig entwickeln? Dieser Frage stellte sich der Jubiläumskongress unter dem Titel „Auf dem besten Weg in die Zukunft – Trends und Szenarien für den ÖPNV“. Auf dem zweitägigen Kongress im April 2009 diskutierten Politiker und Fachleute aus dem In- und Ausland über zukünftige Herausforderungen. Querdenken war ausdrücklich erwünscht, auch Wissenschaftler aus der Zukunfts- und Altersforschung kamen zu Wort. Jugendliche präsentierten ihre Vorstellungen von einem modernen Nahverkehr ganz unkonventionell in witzigen Dialogen und Rollenspielen. Das zeitgleich erschienene Jubiläumsbuch „10 Jahre VBB Auf dem besten Weg in die Zukunft“ spiegelte diese spannende Vielfalt wider. Auf allen Materialien präsent und mit Wiedererkennungswert zum VBB-Logo: das Signet „10 Jahre – Wir sagen Danke.“

10 years of VBB – the right route to the future

The sun was shining when, on 4 April 2009, the Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg celebrated its 10th anniversary with a colourful family festival at the Griebnitzsee station, a historical location where the kick-off was held in 1999 for Germany's largest transportation network. About 6 million persons live in the area serviced. A total of 41 transportation companies are members of the network.

Tens years of VBB mean 10 years of uniform transportation fares, a constantly growing number of passengers and in many places improved bus and rail connections as well as junctions. The number of passengers has increased by almost 20 percent in this period. That speaks for the integrated public transportation system in the VBB. The possibility to travel throughout the entire network with just a single ticket makes the use of buses and trains significantly easier. The services included in the joint network fare also cover the varying needs of the passengers in Berlin and Brandenburg.

Lateral thinking wanted

How will mass transit develop in the future? The anniversary congress raised this question under the title of "On the right route to the future – trends and scenarios for public transportation". During the two-day congress in April 2009, politicians and experts from Germany and abroad discussed the challenges of the future. Thinking outside the box was on the agenda. Scientists doing research on the future and gerontology made presentations. Young people presented their ideas about a modern mass transportation in unusually witty dialogues and role-plays. The anniversary publication, which appeared at the same time, reported on this variety of thought. All the materials carried the VBB logo and "10 Jahre – Wir sagen Danke." (10 years – We say 'Thanks').

Jubiläen sind bei einem Erfolgsmodell wie dem Verkehrsverbund natürlich auch Anlass zum Feiern. Neben dem Fest auf dem Bahnhof Griebnitzsee sagte der VBB beim „Tag für die Fahrgäste“ in Prenzlau am 11. Juli 2009 „Danke für 10 Jahre Vertrauen in den Verkehrsverbund“. Er nutzte diese Gelegenheit, um über seine Arbeit zu informieren und Fragen zu beantworten. Ehrensache, dass ein kostenloser Busshuttle der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) zwischen dem Bahnhof Prenzlau und dem Festgelände unterwegs war.

Immer gut informiert

BAIM plus

Verschiedene Forschungsprojekten zielen auf eine bessere Fahrgastinformation. „BAIM plus“ (Barrierefreie Information für mobilitätseingeschränkte Personen) will die aktive und selbstständige Teilnahme aller Menschen am öffentlichen Personenverkehr erreichen. Der VBB ist einer der sechs Partner des durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Projekts. Zu den Schwerpunkten gehört die Entwicklung eines Informationssystems, das von allen Zielgruppen optimal genutzt werden kann.

Gut informiert mit cairo

Auf die integrierte Nutzung von Ortungstechniken zielt „cairo“ (context aware intermodal routing), ein Vorhaben, das von der DB Fuhrpark GmbH initiiert wurde. Ziel ist es, den Kunden ortsbezogene aktuelle Informationen zur Situation im Fernverkehr (Deutschen Bahn AG) und im Öffentlichen Personennahverkehr (VBB) zu übermitteln. Der Verkehrsverbund beteiligt sich mit der Verbesserung des Datenmaterials für die Visualisierung von Fahrtrouten in der mobilen Applikation.

Anniversaries of successful models such as the Verkehrsverbund are, of course, also a reason to celebrate. Along with the celebration at the Griebnitzsee station, the VBB said "Thanks for 10 years of trust in the network" at the "Passenger Day" in Prenzlau on 11 July 2009. The VBB used the opportunity to provide information about its work and to answer questions. It was a point of honour that the Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) provided a free bus shuttle from the Prenzlau station to the fairgrounds.

Always well-informed

BAIM plus

Various research projects are directed at improving passenger information. "BAIM plus" (Barrier-free Information for Mobility-impaired persons) aims to achieve the active and independent participation of everybody in public transportation. The VBB is one of six partners in the project sponsored by the Federal Ministry of Economics and Technology. One of the focal points is the development of an information system that can be optimally used by all the target groups.

Well-informed with "cairo"

Cairo (context aware intermodal routing) aims at the integrated use of tracking technology and is a project that was initiated by the DB Fuhrpark GmbH. The aim is to provide customers with location-based real-time information about the situation in long-distant transportation (Deutsche Bahn AG) and in public transportation (VBB). The Verkehrsverbund is participating in the improvement of the data for the visualization of routes in mobile applications.

Für aktuelle Daten im Netz

Der Internetauftritt VBBonline.de wird derzeit auf eine neue technische Basis gestellt. Die Informationen können so künftig leichter gepflegt und angepasst werden. Auf aktuelle Entwicklungen und eventuelle Störungen im Verkehrssystem kann der VBB dann noch schneller reagieren und die Fahrgäste darüber informieren.

Kartenset für „janz weit draußen“ und „janz nah“

Sie sind beliebt und immer schnell vergriffen: die VBB-Karten. Im Jubiläumsjahr 2009 gaben VBB und Pietruska Verlag gemeinsam ein Jubiläumset aus 11 Radwander- und Freizeitkarten heraus. Abgebildet waren Rad- und Ausflugsrouten, die mit Bus und Bahn leicht erreichbar sind. Die Karten im Maßstab 1:75.000 informieren über touristische Sehenswürdigkeiten, Freizeitangebote, sehenswerte Bauwerke, Gaststätten – und natürlich über die ÖPNV-Anbindung. Auch der ADFC-Fahrrad-Stadtplan Berlin im Maßstab von 1:30.000 ist darin enthalten. Alle Karten wurden im Jahr 2010 neu produziert. Des Weiteren erschien die lang geplante Karten-Sonderausgabe „ÖPNV und Verwaltung“ (Maßstab 1:75.000 und 1:200.000). Sie wird an alle Behörden und Schulen in Berlin und Brandenburg abgegeben. Die Karte zeichnet sich durch die Kombination von ÖPNV-Informationen und administrativen Einheiten wie der Berliner Stadtbezirke sowie Brandenburger Landkreise und Ämter aus.

Infocenter stets zu Diensten

Zu einem festen Anlaufpunkt für alle Fragen des ÖPNV in Berlin und Brandenburg hat sich das VBB-Infocenter entwickelt. Im Jahr 2009 wurden fast 70.000 Anrufe bearbeitet. Über 3.600 Kundenanfragen wurden per E-Mail, Fax oder Brief beantwortet. Monatlich besuchten etwa 100 Kundinnen und Kunden das Infocenter in der 10. Etage des Hochhauses am Hardenbergplatz in Berlin, um Produkte wie Fahrpläne, Radwanderkarten und Kartensets zu kaufen.

Up-to-date data in the network

The VBBonline.de portal is currently being migrated to a new technical basis. The information will be easier to update and adapt. The VBB will then be able to react even more quickly to disruptions in the transportation system and to inform passengers about these disruptions.

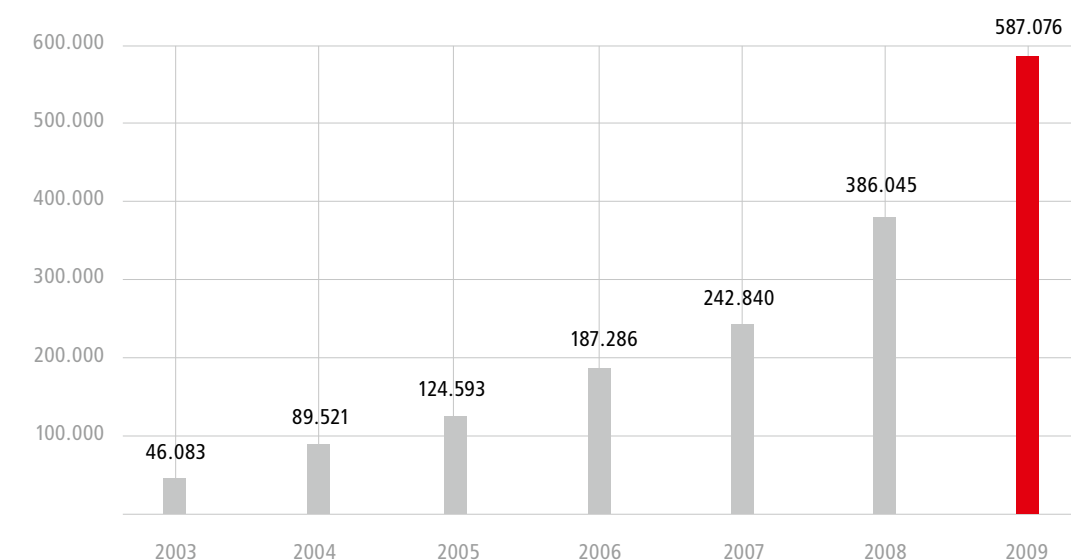
Maps for here and there

They are extremely popular and out of stock in no time. In 2009 VBB and the Pietruska Verlag published an anniversary set of 11 maps for hiking and leisure time activities. The maps were for bicycle paths and day trips that could be easily reached with buses and trains. In a scale of 1 to 75,000 the maps provide information about sights, leisure time activities, interesting structures, restaurants and, of course, public transportation connections. The ADFC Berlin Bicycle Map (scale: 1 to 30,000) is also included. All the maps have been updated and reprinted in 2010. In addition, the long-planned special edition map "ÖPNV und Verwaltung" (Public Transportation and Administration, scale: 1 to 75,000 and 1 to 200,000) appeared. This is issued to all public authorities and schools in Berlin and Brandenburg. The map is unique due to its combination of public transportation information and governmental entities such as the Berlin districts and the Brandenburg counties and agencies.

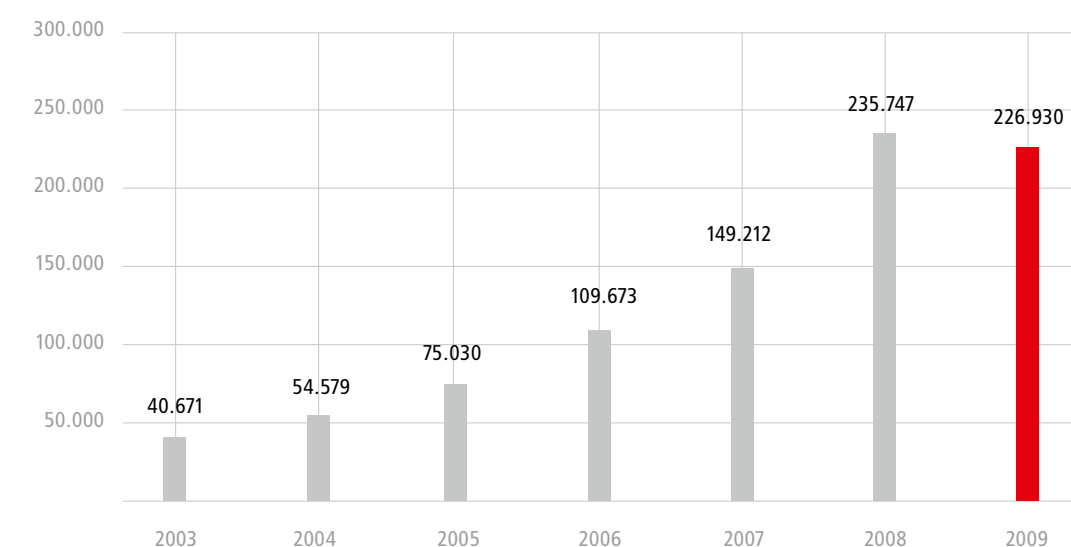
Infocenter always at your service

The VBB Infocenter has developed into a fixed point of contact for any questions concerning public transportation in Berlin and Brandenburg. Almost 70,000 calls were handled in 2009. More than 3,600 customer queries were answered via e-mail, telefax or letter. About 100 customers visited the Infocenter on the 10th floor of the high-rise on Hardenbergplatz in Berlin each month for the purpose of buying products such as timetables, maps of bicycle paths and other maps.

Zugriffszahlen VBB-Fahrinfo.de |
VBB-Fahrinfo.de hits



Zugriffszahlen VBBonline.de |
VBBonline.de hits





Verkehrswege auf einen Blick

Vielen Pendlern ist of gar nicht bewusst, wie zuverlässig, schnell und preisgünstig sie ihren Arbeitsort mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können. Deshalb werden alle wichtigen Neuigkeiten über den Nahverkehr einer Region in Faltblättern zusammengefasst. Ob neue Busverbindungen oder neue Fahrpläne, die Anwohner erhalten diese Infos frei Haus. Im Jubiläumsjahr 2009 erschienen diese Infoblätter unter anderem für Wittenberge, Rehfelde, Strausberg, Joachimsthal und Herzberg (Elster).

Fahrgäste gestalten mit

Die Wünsche, Interessen und Sichtweisen seiner Kunden sind dem VBB wichtig. In verschiedenen Gremien wie im Fahrgastforum oder dem SPNV-Beirat wird die Meinung der Fahrgäste angehört und diskutiert. Eine wesentliche Funktion haben die ehrenamtlichen QualitätsScouts. Jeder, der häufig öffentliche Verkehrsmittel in Berlin-Brandenburg benutzt, hat die Chance, einer dieser 350 QualitätsScouts zu werden. Sie beobachten die gesamte Reisekette mit den Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Die QualitätsScouts erkennen auf ihren regelmäßigen Fahrten Details, die sonst eventuell erst verspätet erkannt würden. Sie unterstützen damit die Verbesserung der Qualität des Nahverkehrs.

Nachgefragt: „BB Panorama“

Es hat eine große Fangemeinde – nicht nur unter den Fahrgästen in Berlin und Brandenburg: „BB Panorama“, das Magazin zur Mobilität im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Das Kundenmagazin wird an über 1.800 Stellen im Verbundgebiet kostenlos vertrieben – in Bahnhöfen, Verkehrsmitteln und an anderen Orten mit viel Publikumsverkehr. Das Heft erscheint vierteljährlich in einer Auflage von 65.000 Exemplaren – voll mit interessanten Informationen zum Öffentlichen Personennahverkehr und touristischen und kulturellen Angeboten der Region.

Routes at a glance

Many commuters are not aware of just how reliably, quickly and inexpensively they can get to work with public transportation. That is why all the important news about mass transit in the region is summarized in flyers. Whether it is new bus lines or new timetables, the residents receive this information delivered to their door. In 2009, these flyers were distributed in, amongst other places, Wittenberge, Rehfelde, Strausberg, Joachimsthal and Herzberg (Elster).

Passengers help out

The wishes, interests and perspectives of its customers are important to VBB. Passengers' opinions are heard and discussed in various groups such as the Passenger Forum or the SPNV Council. The voluntary QualityScouts play an important role. Anyone who frequently uses public transportation in Berlin-Brandenburg has the opportunity to be one of these 350 QualityScouts. They observe the entire chain of travel with the junctions between the various transportation companies in the network area. The QualityScouts detect details in their regular routes that otherwise might only be detected later. Their eagle eyes therefore support the improvement of the quality of mass transit.

In demand: “BB Panorama“

It is extremely popular – and not only with the passengers in Berlin and Brandenburg – “BB Panorama“, the mobility magazine for the Berlin-Brandenburg transportation network. The customer magazine is available free of charge at more than 1,800 locations throughout the region – at stations, in buses and trains and at many other places where people are in transit. The magazine appears quarterly and has a circulation of 65,000; it is full of interesting information about public transportation and tourist and cultural offerings in the region.

Neu: „BB Perspektiven“ für Profis

Der Newsletter richtet sich an Entscheidungsträger, Fachleute und Interessierte aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Die Pilotausgabe erschien am 17. Juli 2009, vorgesehen ist eine vierteljährliche Erscheinungsweise. Kurz, interessant und spannend informiert der Newsletter über aktuelle Ereignisse aus dem Nahverkehr, erläutert Hintergründe und Zusammenhänge aktueller Debatten. Interessenten können sich unter VBBonline.de/newsletter anmelden.

Nahverkehr und Tourismus

Brandenburg ist ein weites Land voll landschaftlicher Schönheit. Nicht jeder weiß, wie gut viele touristische Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Es gibt einige gute Beispiele der Vernetzung von Tourismus- und Verkehrsangeboten, zum Beispiel den jährlichen Event „48 Stunden Fläming“, an dem die öffentliche Mobilität Bestandteil der Freizeitaktivität ist.

Für Touristen, die mit dem Flieger in Schönefeld landen, ist die Tourist-Information auf dem Flughafen Schönefeld, die der VBB gemeinsam mit der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH betreibt, ein hilfreicher Anlaufpunkt. Hier können sie sich informieren, wie sie ihre Ziele am besten erreichen, und auch gleich die passenden Fahrtickets erwerben.

Um die Möglichkeiten gemeinsamen Vorgehens weiter zu verbessern, beteiligt sich der VBB an Veranstaltungen wie Reisemärkten und Tourismusmessen in der Region. Er engagierte sich auch auf der Fachtagung „Nahverkehr und Tourismus“ im Januar 2009. Mehr als 200 Teilnehmer informierten sich hier über die Chancen gemeinsamen Handelns bei Nahverkehr und Tourismus. Die Nachfrage touristischer Ziele lässt sich durch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln – und die Information über diese Erreichbarkeit – deutlich steigern. Diese gewonnene Erkenntnis soll sich künftig in einer engeren Zusammenarbeit beider Bereiche widerspiegeln.

New: “BB Perspektiven“ for pros

The newsletter is directed at decision-makers, experts and interested parties from politics, government and business. The pilot issue appeared on 17 July 2009 and is intended to be issued on a quarterly basis. The newsletter provides brief, interesting and exciting information about current events in mass transit, provides background information and context for ongoing discussions. Interested parties can register to receive a copy at VBBonline.de/newsletter.

Mass transit and tourism

Brandenburg is a large state full of scenic attractions. Not everybody knows how easily many of the tourist attractions can be reached with public transportation. There are many examples of the connection of tourism and transportation services, for instance, the annual event “48 hours of Fläming” where public mobility is a part of the leisure time activity.

For tourists arriving by plane in Schönefeld, the tourist information at Schönefeld Airport, which is operated jointly by the VBB and the Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, is a helpful starting point. Here you can obtain information about how to best reach your destination and purchase the right tickets.

To further improve the possibilities for cooperation, VBB participates in events such as travel markets and tourism fairs in the region. It worked with the conference “Nahverkehr und Tourismus” (Mass Transit and Tourism) in January 2009. More than 200 participants informed themselves about the opportunities for joint activities in mass transit and tourism. The demand for tourist attractions can be significantly increased by means of increasing the access through public transportation – and the information about the public transportation. This knowledge should be reflected in a close cooperation of the two sectors in the future.



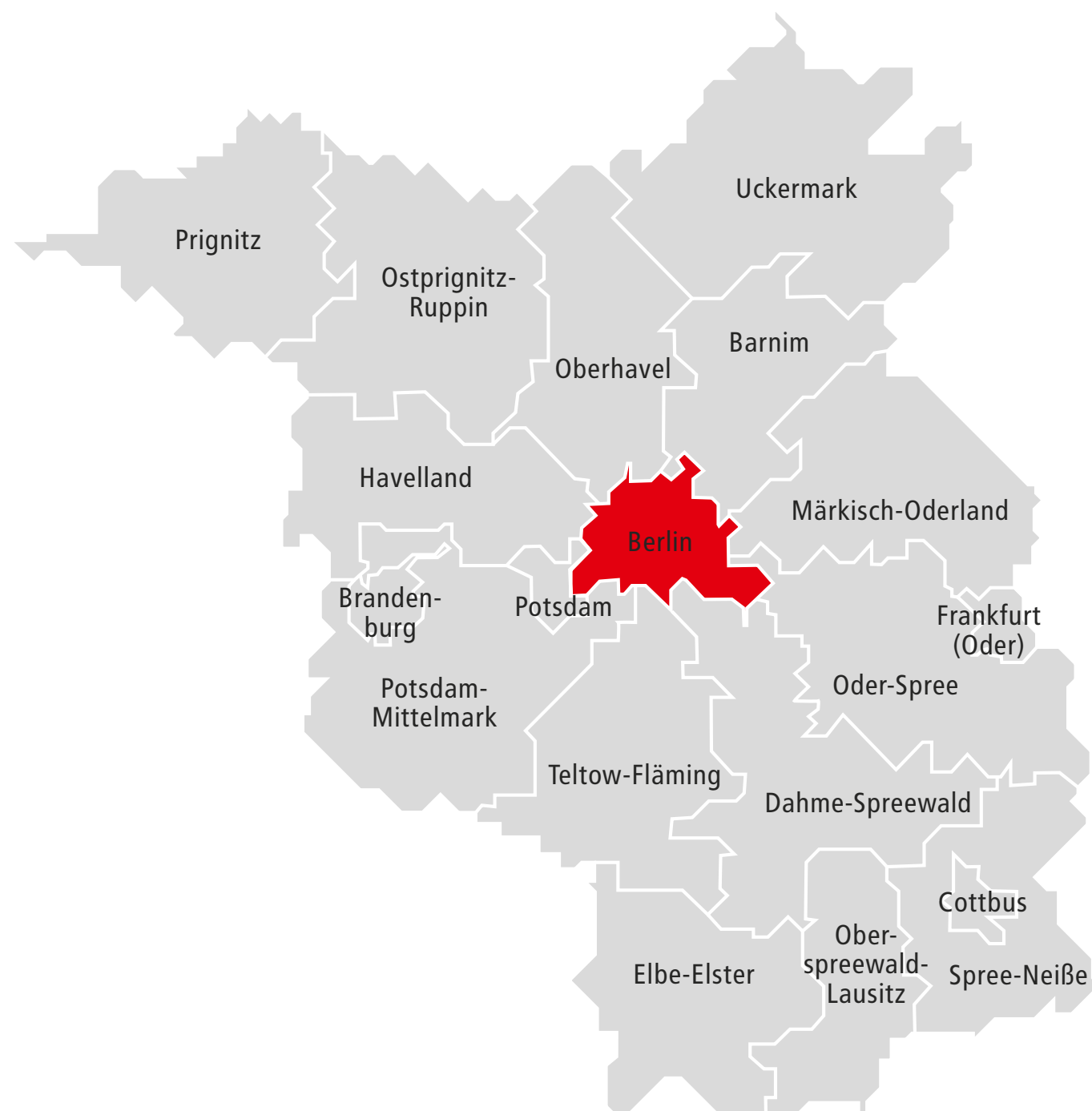




Zahlen und Fakten

Facts and Figures

Verbundgebiet | Network area



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

Eisenbahnverkehrsunternehmen Railway companies

DB AG	DB Regio AG, Regio Nordost	Potsdam
NEB	NEB Betriebsgesellschaft mbH	Berlin
ODEG	ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	Berlin
OLA	Ostseeland Verkehr GmbH (Marke: Märkische Regiobahn)	Berlin
PEG	Prignitzer Eisenbahn GmbH	Putlitz
S-Bahn	S-Bahn Berlin GmbH	Berlin

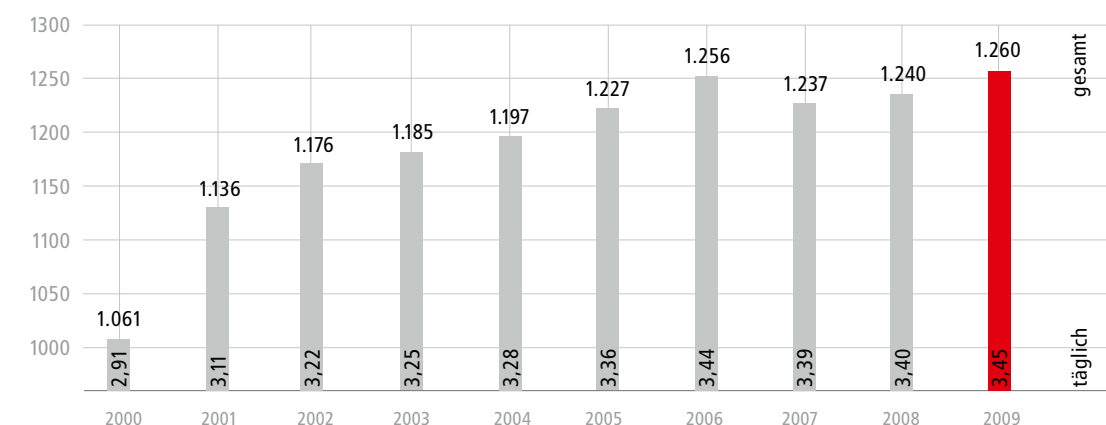
Bus-, U-Bahn- und Straßenbahnverkehrsunternehmen Bus, underground and tram companies

Anger	Günter Anger Güterverkehrs GmbH & Co. Omnibusvermietung KG	Potsdam
Behrendt	Fritz Behrendt OHG	Lehnin
BEX/BVB	Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Bus-Verkehr-Berlin KG	Berlin
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH	Eberswalde
BMO	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH	Strausberg
BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH	Fürstenwalde
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe, AöR	Berlin
CV	Cottbusverkehr GmbH	Cottbus
Glaser	Omnibusverkehr Armin Glaser	Wiesenburg
Herz	Herz-Reisen GmbH	Zossen
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	Potsdam
Lange	Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	Görzke
Lehmann	Omnibusunternehmen Günter Lehmann e.K.	Falkenberg
NLS	DER NIEDERLAUSITZER – Reisebüro Günther Pietzsch	Klettwitz
NV	Neißeverkehr GmbH	Guben
Obst	Omnibusbetrieb Obst	Bad Liebenwerda
ORP	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH	Kyritz
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH	Oranienburg
Reich	Arno Reich GmbH	Jüterbog
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH	Luckau
SAT	Sabinchen Touristik GmbH	Treuenbrietzen
SBN	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg
SVF	Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)	Frankfurt (Oder)
SRS	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH	Schöneiche b. Berlin
STE	Strausberger Eisenbahn GmbH	Strausberg
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH	Schwedt
•	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	Finsterwalde
VBBr	Verkehrsbetriebe Brandenburg a. d. Havel GmbH	Brandenburg a. d. Havel
VGB	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH	Belzig
VGP	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH	Perleberg
VG OSL	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH	Senftenberg
ViP	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH	Potsdam
VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH	Luckenwalde
Wetzel	Omnibusbetrieb Wetzel	Cammer
WS	Woltersdorfer Straßenbahn GmbH	Woltersdorf

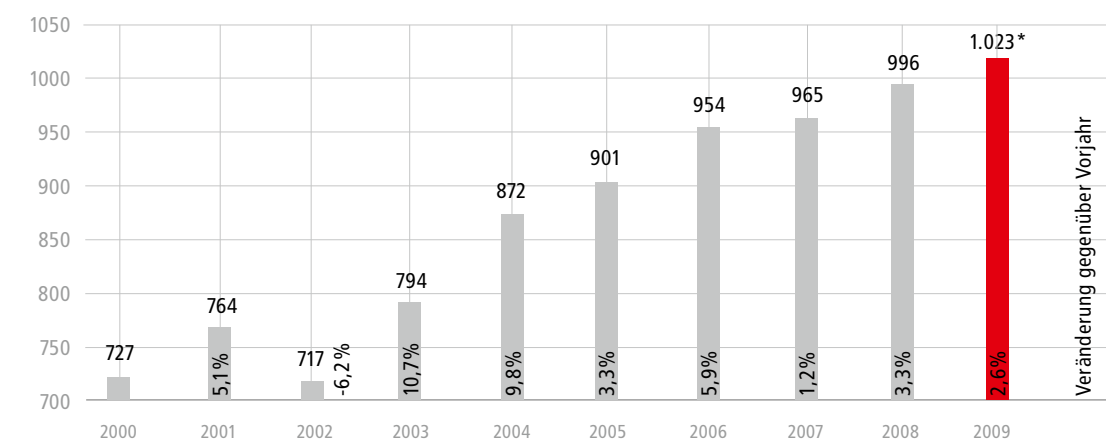
Mitglieder des VBB-Aufsichtsrates (Stand 3. Juni 2010)
Members of the VBB Supervisory Board

Vorsitzender:	Peer Giesecke Landrat	Landkreis Teltow-Fläming
1. stellvertr. Vorsitzender:	Rainer Bretschneider Staatssekretär	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
2. stellvertr. Vorsitzende:	Maria Krautzberger Staatssekretärin	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Mitglieder:	Carsten Billing	Landkreis Spree-Neiße
	Carsten Bockhardt Erster Beigeordneter	Landkreis Barnim
	Peter Edelmann Beigeordneter	Stadt Frankfurt (Oder)
	Alexander Erbert	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
	Burkhard Exner Bürgermeister	Landeshauptstadt Potsdam
	Egmont Hamelow Erster Beigeordneter	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
	Rudolf Keseberg Ministerialdirigent	Ministerium des Innern
	Dr. Friedemann Kunst Senatsdirigent	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
	Joachim Künzel Senatsrat	Senatskanzlei
	Stephan Loge Landrat	Landkreis Dahme-Spreewald
	Holger Lossin Erster Beigeordneter	Landkreis Prignitz
	Hans-Werner Michael Ministerialrat	Ministerium der Finanzen
	Dr. Heike Richter	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
	Steffen Scheller Bürgermeister	Stadt Brandenburg an der Havel
	Gernot Schmidt Landrat	Landkreis Märkisch-Oderland
	Dr. Burkhard Schröder Landrat	Landkreis Havelland
	Karl-Heinz Schröter Landrat	Landkreis Oberhavel
	Günter Schulz Senatsrat	Senatsverwaltung für Finanzen
	Dietmar Schulze Landrat	Landkreis Uckermark
	Christian Stein Erster Beigeordneter	Landkreis Potsdam-Mittelmark
	Eberhard Stroisch	Landkreis Elbe-Elster
	Frank Szymanski Oberbürgermeister	Stadt Cottbus
	Manfred Zalenga Landrat	Landkreis Oder-Spree

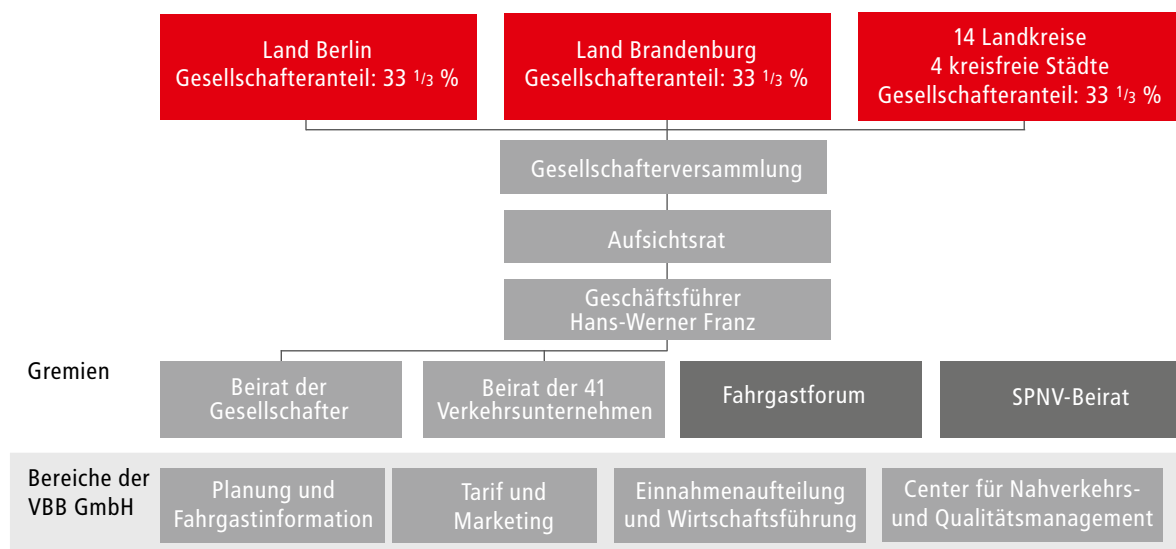
Entwicklung Verbundfahrgastzahlen (in Mio.) |
Development of network passengers (in millions)



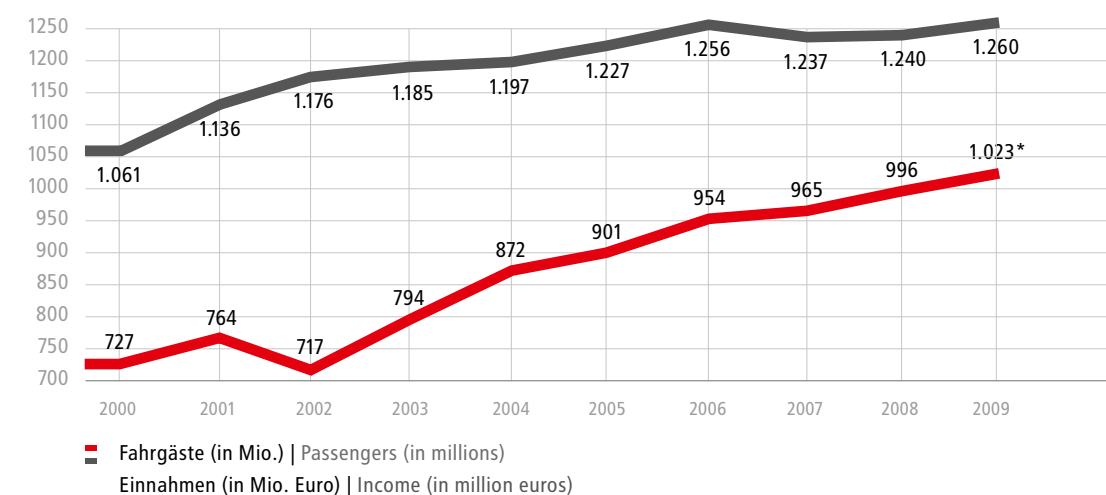
Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen (in Mio. Euro) |
Development of fare income (in million euros)



Die Struktur der VBB GmbH | Structure of the VBB GmbH



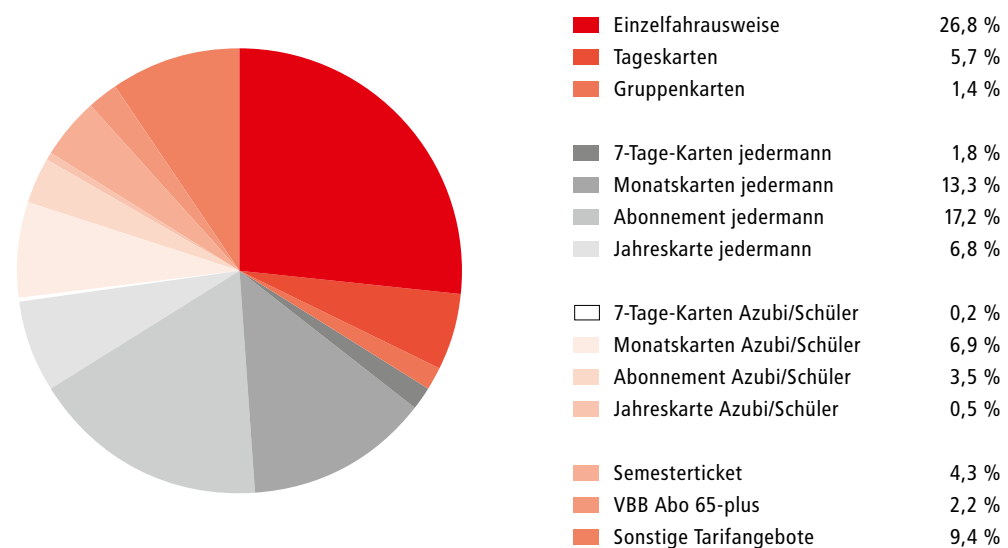
Gegenüberstellung der Entwicklungen Verbundfahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen |
Comparison of the development of passengers and fare income (in millions)



Stand: 03.05.2010

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

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



Stand 2009

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

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

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

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

* Vertraglich vereinbarte Verkehrsleistung |
Contractually agreed service

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

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

Einwohnerzahl in Mio. | Inhabitants (in millions)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
2000	3,382	2,602	5,984
2001	3,388	2,593	5,981
2002	3,392	2,582	5,975
2003	3,388	2,575	5,963
2004	3,388	2,568	5,956
2005	3,395	2,559	5,955
2006	3,404	2,548	5,952
2007	3,416	2,536	5,952
2008	3,361	2,539	5,900
2009	3,432	2,523	5,954
Fläche in km ²	891	29.476	30.367
Einwohnerdichte (2009)	3.852	86	196

Haltestellen 2009 | Stops 2009

Haltestellen und Bahnhöfe je bedientes Verkehrssystem Stops and stations per transportation system	Berlin	Brandenburg	VBB
Regional- und Fernbahnhöfe Regional and long-distance stations	21	309	330
S-Bahnstationen S-Bahn stations	133	33	166
U-Bahnstationen Underground stations	173	–	173
Straßenbahnhaltestellen Tram stops	380	230	610
Bushaltestellen Bus stops	2.937	9.580	12.517
Fährhaltestellen Ferry stops	11	2	13

Linien 2009 | Lines 2009

VBB Linien VBB lines	Berlin	Brandenburg	VBB
Regionalverkehr Regional traffic	18	40	40
S-Bahn S-Bahn	15	10	15
U-Bahn Underground	10	–	10
Straßenbahn Tram	22	22	44
Bus Bus	185	778	905
O-Bus O-bus	–	2	2
Fähre Ferry	6	1	7
Linien in Berlin und Brandenburg insgesamt Total:	256	853	1.023



Impressum | Imprint

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin

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

info@VBBonline.de, VBBonline.de

VBB-Infocenter

Telefon: (030) 25 41 41 41

Verantwortlich | Responsible persons

Geschäftsführer | Managing Director: Hans-Werner Franz

Projektleitung | Project Leader

Brigitta Köttel

Realisation | Realization

FLASKAMP AG Consulting & Campaigning

Druck | Print

Druckerei ARNOLD

Fotos | Photos

Andreas Rost

Hans Hocheheim



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.