



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.



1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019

10 Jahre VBB

**Auf dem besten Weg
in die Zukunft**



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

10 Jahre VBB

Auf dem besten Weg in die Zukunft

| Impressum

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Geschäftsführer: Hans-Werner Franz
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

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

info@vbbonline.de
www.vbbonline.de

VBB-Infocenter

Telefon
(030) 25 41 41 41

Verantwortlich

Geschäftsführer Hans-Werner Franz

Projektleitung

Burkhard Gerken
Holger Gerecke
Brigitta Köttel
Horst Stammler

Realisation

kontur GbR

Druck

MEDIALIS Offsetdruck GmbH

Fotos

Wir danken
BVG/Donath: S. 35, 92
Michael Dittrich: S. 84
DB AG: S. 72 oben
Carsten Dörnbrack: S. 57, 58, 67
Joachim Donath: S. 20, 50, 52, 72 unten, 74, 86 links, 91
EVS Digitale Medien GmbH: S. 28 oben
Tobias Freyberg: S. 74
Sabine Gudath: S. 73
kontur GbR: S. 62, 86 rechts
Kusus + Kusus Architekten: S. 28 unten
Lumino: S. 68
Daniel Modjesch: S. 8, 42 Hintergrund, 46, 56
ODEG: S. 30
Pixelio: S. 42 Vordergrund
Veolia Verkehr GmbH: S. 24, 54

Inhaltsverzeichnis

Grußworte	5
Klaus Wowereit	
Matthias Platzeck	
Maria Krautzberger	
Hans-Werner Franz	
Morgen	
Rahmenbedingungen für den Verkehr	10
Lebensstile der Zukunft Andreas Steinle	
Wie werden wir künftig mobil sein? Prof. Dr. Hartmut H. Topp	
Mobilität in Berlin-Brandenburg	18
Mobile Zukunft in Berlin Ingeborg Junge-Reyer	
Die Zukunft ist erreichbar Reinhold Dellmann	
Die Gesamtverkehrsprognose für Berlin und Brandenburg Jörg Uhlig	
Megatrends für den öffentlichen Nahverkehr Dr. Tobias Heinemann	
Infrastruktur für modernen Verkehr	24
Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Brandenburg Ullrich Mehlmann	
Infrastrukturplanungen des Landes Berlin für ÖPNV und SPNV Dr. Friedemann Kunst	
Mit Bahn und Bus zum neuen Hauptstadtflughafen BBI	
Grenzenlos nach Polen Marcin Jabłoński	
Attraktiver öffentlicher Verkehr	30
Vollständiger Wettbewerb auf der Schiene	
Aktiver Umweltschutz in den Verkehrsunternehmen Michael Ebermann	
Innovative Schienenfahrzeuge für mehr Attraktivität für den Fahrgast Dr. Klaus Baur	
Was wünschen sich die Fahrgäste für die Zukunft? Christfried Tschepe	
Fahrgastrechte im ÖPNV mehr als überfällig Gabriele Francke	
Das Ticket der Zukunft: Chipkarte ersetzt Papier	
Verknüpfte Mobilität	
Sicherheit und Qualität	46
Erlebte Sicherheit – eine Herausforderung für alle Hans-Werner Franz	
Mobilität für alle – Barrierefreiheit im ÖPNV	
Mobilität nach Bedarf – alternative Bedienformen Wolfgang Blasig	
Heute	
Vertragsmanagement	54
Angebotsmanagement	56
Tarif	62
Kommunikation	66
Fahrgastinformation	68
Projekte	72
Qualität	74
Zahlen und Fakten	79
Organe des VBB	82
Verkehrsunternehmen im Verbund	83
Gestern	
Die ersten 10 Jahre	84





Klaus Wowereit

Berlins Regierender
Bürgermeister



Matthias Platzeck

Ministerpräsident des
Landes Brandenburg

Reisen verbindet – und so erfüllt der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nicht nur eine wichtige verkehrliche Funktion in der Region. Er steht auch für das Zusammenwachsen der deutschen Hauptstadtregion.

Einen ersten Anstoß zur Schaffung eines regionalen Verkehrsverbundes hatte der Einigungsvertrag im Jahr 1990 gegeben. Neun Jahre sollte es allerdings dauern, bis das Ziel nach langen Verhandlungen erreicht war. Heute ist der Komfort, irgendwo in der gemeinsamen Region seinen Weg zu beginnen und an seinem Ziel anzukommen und dafür nur einmal eine Fahrkarte kaufen zu müssen, für den Fahrgast längst eine Selbstverständlichkeit. Viele können sich kaum mehr vorstellen, wie umständlich es war, vor der Einführung des Verbundtarifes durch die Region zu reisen. Und so ist der VBB mit seinem Verbundtarif zu einem Herzstück unserer zusammenwachsenden Region geworden.

Der Verkehrsverbund ist auch ein Baustein regionaler Kompetenz für das Thema Verkehr insgesamt. So sind Berlin und Brandenburg auf dem Weg, sich wieder zu einem europäischen Zentrum des Personenverkehrs und der Güterlogistik zu entwickeln. Und schon heute gehört die Region in den Bereichen Verkehrstelematik und Logistik zu den führenden Standorten in Deutschland. Insofern reicht die Bedeutung des Verkehrsverbundes weit über das reibungslose und kundenfreundliche Funktionieren des regionalen Verkehrs hinaus.

41 Verkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg bilden für die Kunden seit nunmehr 10 Jahren mit dem VBB ein großes Ganzes. Flächenmäßig zählt er mit 30.000 km² zu Europas größten Verkehrsverbänden. Die Jahr für Jahr steigenden Fahrgastzahlen dokumentieren den Erfolg der Verbundarbeit.

Gleichwohl bleibt auch für die Zukunft noch viel zu tun. Die Umsteigemöglichkeiten und Anschlüsse im länderübergreifenden Öffentlichen Personennahverkehr durch bessere Vernetzung zu optimieren, ist eine der großen Herausforderungen, denen sich der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen stellt. Gleiches gilt für die Verbesserung der Fahrgastinformation. Über ein neues Netz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen erhalten die Kunden nun fast im gesamten Verbundraum umgehend eine Nachricht, wenn sich am Fahrplan etwas ändert oder Verspätungen eintreten. Dass Letzteres möglichst selten eintritt, wünschen wir uns alle.

Ein reibungslos funktionierendes, verlässliches und kundenfreundliches öffentliches Verkehrssystem sichert nicht nur Mobilität für viele Menschen. Es bringt auch ein wichtiges Stück Lebensqualität und sichert Wirtschaftskraft und Leistungsfähigkeit der Region. Die Länder Berlin und Brandenburg werden daher auch in Zukunft eng kooperieren, um den Fahrgästen zuverlässige Angebote in hoher Qualität zu bieten.

In diesem Sinne danken wir allen beteiligten Akteuren für ihren Einsatz, der den Erfolg des ersten VBB-Jahrzehnts möglich gemacht hat. Für die nächsten 10 Jahre wünschen wir dem VBB ebenfalls viel Erfolg. Und das bedeutet vor allem eines: stets zufriedene Kunden.



Maria Krautzberger

Vorsitzende des VBB-Aufsichtsrats
Staatssekretärin für Verkehr und Stadtplanung Berlin

Die Einrichtung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg war kein Zufall: Schon den Müttern und Vätern des Einigungsvertrags zwischen der Bundesrepublik und der DDR war klar, dass der öffentliche Nahverkehr zwischen dem lange Zeit abgeschotteten Berlin und Brandenburg gut koordiniert werden muss. Auf keinen Fall sollte die wieder gewonnene Freizügigkeit allein dem Autoverkehr zugute kommen.

So haben Berlin und Brandenburg den VBB auf den Weg geschickt, der im Frühjahr 1999 für die Kunden erstmals „erfahrbar“ wurde: Für eine Fahrt von Berlin nach Brandenburg und umgekehrt – völlig egal, von wo nach wo genau – war ab sofort nur noch ein Fahrschein notwendig. Kein anderer Verkehrsverbund in Deutschland und kaum einer in Europa hat ein so großes Bediengebiet.

Zwar war der Bevölkerungszuwachs nicht ganz so rasant wie zunächst vermutet. Dennoch steigen die Pendlerzahlen über die Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg munter weiter. An der grundlegenden Erkenntnis, wie wichtig gut organisierte und abgestimmte Busse und Bahnen in der Hauptstadtregion sind, hat sich nichts geändert, im Gegenteil: Die Jahr für Jahr drängender werdende Debatte über den Klimaschutz zeigt uns, wie wichtig der öffentliche Nahverkehr bleibt.

Dabei darf er sich nicht darauf verlassen, dass steigende Benzinpreise die Autofahrer automatisch nötigen, ihr Gefährt stehen zu lassen. Das Nahverkehrsangebot muss immer attraktiv sein. Dass genügend Busse und Züge fahren, ist die Verantwortung der Länder und Kommunen. Dass sie sicher und pünktlich sind, ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen.

Der VBB bildet hier das Scharnier: Er muss zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und -unternehmen sowie den Aufgabenträgern koordinieren. In Berlin und Brandenburg sind zurzeit 41 verschiedene Unternehmen unterwegs. Selbst innerhalb Berlins brauchen die Unternehmen gelegentlich einen Anstoß des VBB, um miteinander zu sprechen.

Für die Information der Fahrgäste reicht der traditionelle Fahrplanaushang an der Haltestelle oder am Bahnhof schon lange nicht mehr aus. Wenn fast jedes Auto ein Navigationssystem hat, muss der öffentliche Verkehr nachlegen. Die internetgestützte Fahrplanauskunft ist daher schon längst eine Selbstverständlichkeit. Dabei bleibt der VBB aber nicht stehen: Echtzeitdaten helfen, dass ich nicht nur sehe, wann der Zug kommen sollte, sondern auch, wann er tatsächlich kommen wird.

Immer wichtiger wird es, die Qualität von Bussen und Bahnen laufend und streng zu kontrollieren. Der VBB leistet seit einigen Jahren Qualitätsmanagement bei Regional- und S-Bahnen in Berlin und Brandenburg. Dabei geht es nicht in erster Linie darum, den Unternehmen nachzuweisen, was sie falsch machen, um ihnen weniger Geld zahlen zu müssen. Statt dessen gibt der VBB Hinweise, was sie besser machen können. So ist allen geholfen: dem Fahrgast, weil die Leistung besser wird, und der öffentlichen Hand, weil sie weiß, dass ihr Geld gut angelegt ist. Die wettbewerbliche Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr, die der VBB im Auftrag der beiden Länder betreibt, dient denselben Zielen.

Der VBB begnügt sich aber nicht damit, die einmal zugewiesenen Aufgaben solide zu erfüllen, sondern erfindet sich ständig neu. Das belegt die stetig wachsende Zahl seiner Projekte: Da geht es um die Sicherheit im Nahverkehr, um eine verbesserte Verkehrsversorgung dünn besiedelter Regionen, um mehr Austausch mit unseren polnischen Nachbarn, um Überlegungen zu effizienteren Unternehmensstrukturen, um die Integration von Leihfahrrädern in den VBB-Tarif oder um das elektronische Ticketing.

Bei allen diesen Aktivitäten bleibt dem VBB also nicht nur Arbeit für „die nächsten zehn Jahre“, sondern schon weit darüber hinaus ...



Hans-Werner Franz

Geschäftsführer
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

In diesem Augenblick, da Sie dies lesen, fährt irgendwo ein Bus von einer Haltestelle ab, erreicht anderswo ein Zug den Bahnhof. Millionen Menschen nutzen täglich den Öffentlichen Personennahverkehr, um vorwärts zu kommen. Ein Alltag ohne Busse und Bahnen ist auf der ganzen Welt nicht vorstellbar. Und auch zukünftig wird der ÖPNV weiter an Bedeutung gewinnen. Wirtschaftliche Probleme, Ressourcenknappheit und eine drohende Klimakatastrophe zwingen uns zu verantwortungsvollem und nachhaltigem Verhalten.

Unter diesen Prämissen arbeitet der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nunmehr seit 10 Jahren. Dieses Jubiläum ist für uns ein Grund zum Feiern. Der Öffentliche Personennahverkehr in den beiden Ländern ist für unsere Kunden in den letzten Jahren attraktiver geworden. Die ständig steigenden Fahrgastzahlen beweisen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Der einheitliche Verbundtarif und die vielerorts verbesserten Bus- und Bahnanbindungen haben zehntausende Menschen motiviert in den ÖPNV umzusteigen. Das macht uns stolz und spornt uns an, unsere Ziele weit in die Zukunft zu stecken.

Der stetig zunehmende Verkehr in Berlin und Brandenburg verlangt nach neuen Lösungsansätzen. Wir brauchen komfortable und effiziente Mobilität, die künftig weniger gesundheitliche, ökologische und wirtschaftliche Schäden anrichtet als bisher. In den kommenden Jahren werden regional und auch international vernetzte Lösungen für Verkehrsleistungen zu einem Schlüssel der Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft. Zukünftig wird Mobilität nicht mehr durch einen einzelnen Verkehrsträger oder eine bestimmte Technologie effizient erbracht werden können, sondern nur durch eine intelligente Vernetzung. Der moderne Mensch ist flexibel in der Wahl des Verkehrsmittels. Entscheidend für ihn ist die Qualität des Angebots. Die ausschlaggebenden Faktoren sind dabei Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit, niedrige Kosten und nicht zuletzt die Umweltverträglichkeit.

In unserem Buch beschäftigen wir uns vor allem mit Verkehrsmodellen der Zukunft und stellen Ihnen Projekte vor, an denen der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg aktiv beteiligt ist.

Ein Beispiel ist die elektronische Fahrkarte, an der wir mit ganzer Kraft arbeiten. Die Vision ist, dass Fahrgäste künftig in ganz Deutschland mit nur einem Fahrschein problemlos und einfach alle Busse und Bahnen im ÖPNV nutzen können. Unter der Koordination des VBB werden in Berlin und Brandenburg Lesegeräte installiert und unsere Kunden mit neuen Fahrkarten ausgestattet.

Die Planungen für die künftige Anbindung an den neuen Hauptstadtflughafen BBI sind Thema im Buch, ebenso wie der Wettbewerb im Regionalbahnverkehr.

Nicht zuletzt geben uns im Jubiläumsbuch Zukunftsforscher Ausblicke auf die künftigen Mobilitätsbedürfnisse in unserer Gesellschaft und speziell im Verbundgebiet Berlin und Brandenburg. Wir wollen vorbereitet sein auf die Herausforderungen des demografischen Wandels in der Region und den damit verbundenen Anforderungen an den ÖPNV.

Dass Sie dieses Buch in den Händen halten, zeigt Ihr Interesse, vielleicht sogar Ihre Leidenschaft für den Öffentlichen Personennahverkehr. Dies teilen wir mit Ihnen. Ich hoffe, dass die folgenden Seiten Ihnen Freude machen und Ihnen neue Aspekte und Sichtweisen auf die zukünftigen Entwicklungen im Bus- und Bahnverkehr ermöglichen.

Abschließen möchte ich mit einem herzlichen Dankeschön an unsere treuen Fahrgäste, an die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen, ohne die die Arbeit der letzten zehn Jahre so nicht möglich gewesen wäre. Und für den mutigen Blick voraus schließe ich mich einem Zitat von Albert Einstein an: „Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben.“

Auf dem besten Weg in die Zukunft



10 Jahre VBB



Wer heute die richtigen Entscheidungen treffen will, muss an das Morgen denken. Deshalb ist beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg die Zukunft allgegenwärtig. Als Trendforschung, Prognose, Planung und vielleicht zuallererst sogar als Vision. Dabei geht es nicht allein um künftige Entwicklungen im Verkehr. Der Blick reicht weiter. Er erfasst demografische und gesellschaftliche Veränderungen, bezieht technische Entwicklungen ebenso ein wie soziale und sieht – so weit es nur geht – alles im Zusammenhang. Der VBB versichert sich dabei der Mitarbeit von Experten sehr verschiedener Fachgebiete. Wichtig sind aber auch die Interessenvertreter der Fahrgäste, denn wenn es um ÖPNV geht, gibt es gleich Millionen von Sachkundigen. Ganz gleich, aus welcher Perspektive, aus welchem Fachgebiet – beim VBB dürfen in Sachen Verkehrsentwicklung alle alles denken.



Andreas Steinle

Geschäftsführer und Leiter des Consulting-Bereichs des Zukunftsinstituts

Lebensstile der Zukunft

Nichts prägt unser Leben in der heutigen, global beschleunigten Gesellschaft so tiefgreifend wie Mobilität. Spätestens seit Beginn des 19. Jahrhunderts sind unsere Kultur und Wirtschaft von einer stetigen Zunahme von Beschleunigung gekennzeichnet. Beschleunigung bedeutet, voran zu kommen und wird zum Synonym für Wachstum und Wohlstand. Nicht von ungefähr lauten die Motivationsmetaphern in Unternehmen: „Jetzt müssen wir Gas geben“ und „einen Gang höher schalten“.

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung unseres Lebens und Wirtschaftens im 21. Jahrhundert. Von unserer unternehmerischen Mobilität hängt unmittelbar ab, ob wir in Zukunft konkurrenzfähig bleiben. Unsere private Mobilität entscheidet darüber, ob wir an gute Jobs kommen und unsere Lebensqualität steigern können.

Mobilität ist jedoch nicht nur Segen. Ein hohes Maß an Bewegung bedeutet auch Zeitaufwand und Stress. Letzteres wird von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als größte Bedrohung der Menschheit gesehen. Selbst Grundschüler fühlen sich heute gestresst, weil sie Terminkalender wie Manager haben.

Mobilität und Stress werden künftig nicht weniger werden. Die Lebensstile der Zukunft bringen nämlich vor allem eins mit sich: Vielfalt. Lebensstile individualisieren sich und damit erhöht sich soziale wie physische Mobilität. Familien verteilen sich auf mehrere Städte. Weihnachten in einer Patchworkfamilie wird zur logistischen Höchstleistung. Wer heute seine

Berufsausbildung beginnt, steht vor einer Heerschar an Möglichkeiten. Wie schreibt ein Teilnehmer des Schreibwettbewerbs des Jugendteils „Jetzt.de“ der Süddeutschen Zeitung so treffend:

„Wir kennen so viele Möglichkeiten zur Lebensgestaltung wie keine Generation vor uns ... Wir haben die Freiheit, unser Leben so zu gestalten und zusammen zu puzzeln, wie wir es für richtig halten. Das klingt ziemlich toll. Aber hat uns schon mal jemand gefragt, ob das auch toll ist.“ (Jetzt.de 2007, aus: Essaywettbewerb „Macht Freiheit einsam?“)

| **Mobilität und Pluralisierung von Lebensstilen**

Mobilität bedeutet Möglichkeiten, die angesichts der Pluralisierung von Lebensstilen explosionsartig steigen.

In der Zukunft stehen wir vor der Herausforderung, soziale wie physische Mobilität in eine neue Balance zu bringen. Zum einen aus psychologischen Gründen: Wer schnell lebt, braucht Phasen der Entschleunigung. Das ist der Grund, warum immer mehr Menschen plötzlich auf dem Jakobsweg pilgern gehen.

Zum anderen gibt es die ökologische Notwendigkeit. Bisher erschien uns die möglichst schnelle, einfache und komfortable Überwindung von Distanzen als etwas Selbstverständliches. Seit wir jedoch mit den globalen Problemen der Klimaveränderung, CO²-Emissionen und Ressourcenknappheit konfrontiert sind, ist die Lage komplizierter geworden. Wir werden es uns aus ökologischen Gründen künftig nicht mehr leisten können, für 19,90 Euro mit dem Billigflieger für ein Shoppingwochenende nach Mailand zu fliegen.

Der ÖPNV kann vor dem Hintergrund einer intelligenteren Mobilitäts-Balance eine wichtige Rolle spielen. Um Zeit zu sparen, um Stress zu reduzieren, um die Umwelt zu schonen und die Lebensqualität in den Städten zu erhöhen. Individuelle Mobilität im privaten

Rahmenbedingungen für den Verkehr

PKW wird zwar auch in Zukunft eine dominante Stellung einnehmen. Die Menschen wollen nicht auf ihr rollendes Wohnzimmer verzichten. Allein das Wissen, jederzeit losfahren zu können, das berauschende Gefühl der Unabhängigkeit wird dauerhaft die Attraktivität ausmachen, ein Auto zu besitzen. Trotzdem kann der ÖPNV seine Stellung ausbauen, dass die Menschen häufiger Bahn oder Bus anstelle des Autos nehmen. Auch dies hängt mit dem gesellschaftlichen Wandel und den neuen Lebensstilen zusammen, die sich herausbilden.

In alternden Gesellschaften, wie wir sie in Europa und den entwickelten Industrienationen haben, gewinnen die Städte an Attraktivität. Das Haus auf dem Land macht zu viel Arbeit, das kulturelle Angebot ist weit weg und die medizinische Infrastruktur ist dürftig. Für viele ist das ein Grund, die Innenstadt oder zumindest Stadtrandlage dem Haus im Grünen vorzuziehen – zumal, wenn die Städte gleichzeitig grüner werden. Vielerorts erleben wir eine Art Verdörflichung der Städte in dem Sinne, dass Uferpromenaden für den Autoverkehr gesperrt und neue Parks angelegt werden. Die Städte sollen für die Menschen und nicht für die Autos da sein. Auf Mobilität will trotzdem keiner verzichten. Für diese Bedürfnislage muss der ÖPNV neue Antworten finden.

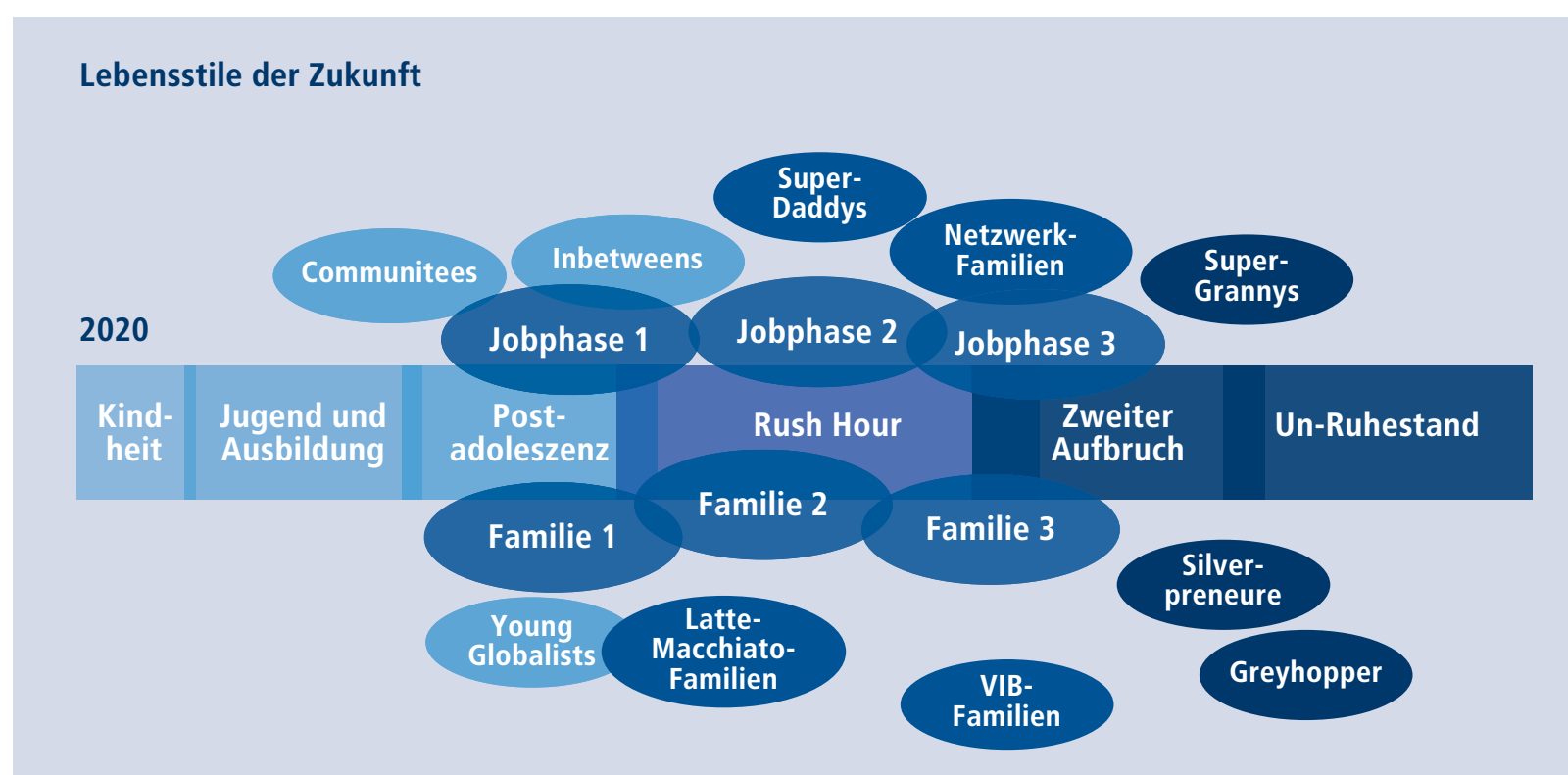
Im Folgenden sollen die zentralen Veränderungen in den verschiedenen Altersgruppen der Gesellschaft skizziert werden und deren Folgen für das Entstehen neuer Mobilitätsbedürfnisse. Grundlage für diese Überlegungen bildet die im Zukunftsinstitut herausgegebene Studie „Lebensstile 2020 – Eine Typologie für Gesellschaft, Konsum und Marketing“.

| Die Jüngeren:

Der ÖPNV als Knotenpunkt im Freundesnetzwerk

Die Jüngeren sind in ihrem Lebensgefühl stark von den wirtschaftlichen Turbulenzen der jetzigen und letzten Wirtschaftskrise der New Economy geprägt. Hinzu kommen Erfahrungen wie der Terroranschlag auf das World Trade Center, Arbeitslosigkeit, auseinanderbrechende Familien und fragile Identitäten. Wenn sie mit einer Gewissheit aufwachsen, dann ist es die: Nichts ist sicher. Nichts gilt für ewig. Jedoch ist dies für die junge Generation kein Grund zur Resignation. Sie wissen, dass Unsicherheit, Diskontinuität und Umbrüche zur Normalität gehören. Protest, Verweigerung, Null-Bock sind nicht mehr die Insignien der Jugend von morgen. Anpassung oder Ja-Sagen ebenso nicht. Die Jungen entwickeln Realitätssinn und Pragmatismus: Sie möchten ihre (globale) Realität mitgestalten und entwickeln so ihre eigenen Strategien, mit den Unwägbarkeiten des modernen Lebens umzugehen.

Eine zentrale Strategie ist, der größeren Unsicherheit im Leben mit höherer Mobilität und intensiverem Networking zu begegnen. Sie weiten ihr Freundesnetzwerk als soziales Sicherheitsnetz aus. Das prägt vor allem die sogenannten CommuniTeens. Den Bedingungen der Erwachsenenwelt halten sie ihr starkes Verlangen nach Gemeinschaft entgegen. CommuniTeens sind Kollektivistinnen und Individualisten zugleich, die sich in einer globalisierten Welt via Internet und Mobiltelefonen ihre Gemeinschaftsorte nach Interessen und Themen aussuchen. Was die CommuniTeens entscheidend von ihren Vorgängergenerationen unterscheidet, ist, dass sie in einer Internetwelt groß geworden sind. Das Internet gehört zu einem wesentlichen und wichtigen Bestandteil ihrer Sozialisation. Die virtuelle Welt ist für sie jedoch keine „Zweite →



Welt“, in die sie sich flüchten, sondern ein Hilfsmittel, um die Kontakte und Bekanntschaften aus dem analog-realen Leben zu ordnen, zu verwalten und zu pflegen. Die CommuniTeens haben eine ausgeprägte Sehnsucht nach Kollektiven und Netzen, in denen sie das Bedürfnis nach Wärme, Identität und Verankerung ausleben können.

Internet, Handy & Co. sind für die CommuniTeens indes weit mehr als einfache Mittel zur Kommunikation – sie sind wie eine Nabelschnur zur Welt, die für einen 24-stündigen Fluss an Kommunikation und Informationen sorgt. CommuniTeens sind eine neue Mediengeneration: Für sie müssen Medien in erster Linie Interaktivität gestalten können, also Communities bilden. In dem Maße wie Medien mobil werden, wird Mobilität selber zum aktiven Prozess des Community-Building. Auf diese Verhaltensweise können Mobilitätsanbieter aktiv eingehen. Und zwar in einem Maß, das darüber hinausgeht, in Bus und Bahn Internetempfang zu haben. Ein innovatives Angebot macht die amerikanische Fluggesellschaft Virgin America mit ihren „SuperFly Wednesdays“. Während des Flugs, der zu einer attraktiven Ausgeh-Stadt führt, können sich die jungen Fluggäste in In-Flight-Chatrooms bereits kennenlernen und nach der Landung gemeinsam in einen Club gehen, für den das Flugticket die Eintrittskarte ist. Auch der ÖPNV bringt Menschen zusammen – ein Potenzial, das sicher noch nicht ausgeschöpft ist.

| **Moderne Familien: ÖPNV als Lifestyle-Angebot der urbanen Nachhaltigkeits-Avantgarde**

Familie befindet sich in einem Prozess der Neuerfindung. Die Journalistin Stefanie Rosenkranz schrieb jüngst im STERN: „Die klassische Familie ist für die Gesellschaft ähnlich wie der Videorekorder für die Unterhaltungsindustrie ein Auslaufmodell.“ Das bedeutet jedoch nicht, dass die Familie ausstirbt. Ganz im Gegenteil: Der Wunsch nach Familie war noch nie so stark ausgeprägt wie dieser Tage. Doch auch Familienformen vervielfältigen sich. Wir brauchen damit auch weiter gefasste Definitionen von Familie wie diese: Familie ist da, wo man ungefragt zum Kühlschrank gehen kann. Viele junge Paare entsagen dem klassischen Modell, wonach man mit dem ersten Kind aufs Land zieht, der Mann einen gut bezahlten Job hat und die Frau die Kinder hütet.

Eine wachsende Zahl junger Eltern entscheidet sich bewusst dafür, in der Stadt zu bleiben, weil dort das Jobangebot und die Kinderbetreuungsmöglichkeiten besser sind. Die so genannten Latte-Macchiato-Familien zeichnen sich dadurch aus, dass sie ihren gewohnten urbanen Lifestyle – Latte Macchiato im Straßencafé, Pizzaservice, Cocktailbar – ins Familien-



leben transferieren. Sie ziehen nicht aufs Land, weil sie mobil sein wollen und das städtische Angebot an Unterhaltung und Konsum wahrnehmen möchten. Sie zählen sich nicht zum Establishment, wenden sich aber auch nicht ideologisch gegen die Arrivierten: Konservative Werte, der Hang zu einer neuen Bürgerlichkeit und gleichzeitig idealistische Selbstverwirklichung bei hohem Genussanspruch sind im Latte-Macchiato-Lebensstil keine Widersprüche. Sie handeln umweltbewusst, sind allerdings ideologiefrei und offen, was beispielsweise technische Innovationen angeht. Latte-Macchiato-Familien sind typische Vertreter eines gesunden, nachhaltigen und hedonistischen Lebensstils, der auf den breiten Mainstream abstrahlt.

Für diese jungen Familien ist Mobilität eine Selbstverständlichkeit und notwendige Voraussetzung für ihren Lebensstil. Das betrifft auch die individuelle Mobilität. Dabei geht es ihnen nicht um Status im Sinne eines großen Autos, sondern um Status, der darüber erzielt wird, sich intelligent und mobilitätsoptimiert zu verhalten. D.h. die komfortabelste und gleichzeitig ökologischste Lösung zu finden. So wie die Telekommunikationsanbieter Festnetz, Internet und Handy als Komplettangebot mit Flatrate anbieten, würden sie sich ähnliches von ihrem Mobilitätsdienstleister erwarten: Das ÖPNV-Ticket, das bundesweit gültig ist. Der reduzierte Taxitarif, wenn man die U-Bahn verpasst hat. Betreuungsangebote fürs Kind im Rahmen eines Geschäftstermins. Diese Services kosten natürlich. Doch in der Zukunftsgesellschaft wird das Doppelverdiener-Modell der Standard sein und viele Paare werden Geld gegen Zeitvorteile tauschen.

| **Die jungen Alten: Der ÖPNV als Anbieter sozialer Mobilität**

Bis zum Jahr 2030 wird jeder dritte Bundesbürger älter als 60 Jahre sein. Die „Älteren“ bilden in Zukunft das Gros der Gesellschaft. Ein Faktum, das hier zu Lande bisher große Besorgnis ausgelöst und die Apo-

Rahmenbedingungen für den Verkehr

kalyptiker auf den Plan gerufen hat. Die Annahmen, die zu den Untergangsszenarien führen, basieren jedoch auf Alters-Mythen, die mit tradierten Sichtweisen zusammenhängen: Berufliche Passivität, Siechtum und Altersarmut waren gestern. Eine wachsende Zahl von jungen Alten sind lebenslustig, aktiv und reisen um die Welt oder machen sich im Unruhestand unternehmerisch selbstständig. Altern wird zum zweiten Aufbruch, die Rente zur Durchgangsstation für die Eroberung neuer Horizonte. Es sind insbesondere die Frauen, die die verlängerte Lebensspanne und die neuen Freiheiten zu nutzen wissen. Anders als die Männer, die häufig durch ihre berufliche Normbiografie jahrzehntelang auf die Arbeit fixiert waren, haben sie ein breites Interessenspektrum. Das gilt vor allem für die so genannten Super-Grannys.

Super-Grannys sind erfahrene und selbstbewusste Frauen jenseits des 55. Lebensjahres, die den sogenannten dritten Lebensabschnitt aktiv und selbstbestimmt gestalten möchten. Die Umwälzungen der 68er-Bewegung haben die Super-Grannys unmittelbar miterlebt. Sie weichen mit ihrer Lebensphilosophie deutlich von den Biographien ihrer Mütter und Großmütter ab, die sich in der Regel selbstlos für die Familie aufopferten. Ihre Träume, ihre Art sich zu kleiden und ihr Freizeitverhalten unterscheiden die Super-Grannys signifikant von ihren Vorgängerinnen. Sie bevölkern den öffentlichen Raum, vor allem die Institutionen der klassischen Kultur wie Theater, Kino, Konzert. Sie setzen auf positive Altersattribute wie Reife und Erfahrung, um das zu bekommen, was sie wollen, nämlich möglichst viel vom Leben. Die französische Schauspielerinnen Fanny Ardant (58), Truffaut-Schauspielerinnen und bekannt aus dem Kinoerfolg „8 Femmes“, bringt das Super-Granny-Gefühl sehr schön auf den Punkt: „Das Alter ist wie eine Meereswelle, lauf nicht ängstlich davon – wirf dich hinein.“

Für Super-Grannys ist der späte Unruhestand verbunden mit erhöhter Reiselust. Ihr überdurchschnittlich ausgeprägtes Fernweh dringt allmählich zu den Reiseanbietern durch. Studiosus beispielsweise verkaufte sein anspruchsvolles Programm jahrelang an die breite Masse, musste kürzlich aber feststellen, dass sage und schreibe 80 Prozent des Umsatzes mit den 50plus-Generationen eingefahren wird. Wie das Statistische Bundesamt ermittelt hat, ist der Anteil der Konsumausgaben, die von „Seniorenhaushalten“ für Reiseaktivitäten ausgegeben werden, im Vergleich aller Haushalte am höchsten. Der ÖPNV kann sich diese Reiselust zunutze machen – mit innovativen Angeboten, die gleichermaßen den höheren Komfortansprüchen und der gestiegenen Abenteuer- und Entdeckungslust der jungen Alten entgegenkommen. Die Aufgabe besteht dann nicht mehr darin, Menschen von A nach B zu bringen, sondern Menschen zusammenzuführen und ihnen einzigartige Augenblicke zu bescheren. ■



Andreas Steinle

Der Dipl.-Kommunikationswirt ist Geschäftsführer des Zukunftsinstituts in Kelkheim/Frankfurt und verantwortet dort den Consulting-Bereich des Unternehmens, der nationale wie internationale Kunden in Strategie- und Innovationsprozessen betreut. Bevor Andreas Steinle 2005 zum Zukunftsinstitut wechselte, war er als Geschäftsführer des Hamburger Trendbüros tätig. In Berlin lehrte er neben seiner beruflichen Tätigkeit am Institut für Sprache und Kommunikation der Technischen Universität.



Anzeige

Partner seit der ersten Stunde.

- > ÖPNV-Planungen, betriebstechnologische Planungen
- > Verkehrsanalysen, Prognosen, Erhebungen, Datenbanken
- > Integrierte Verkehrs- und Regionalplanung
- > Strategie- und Wirtschaftlichkeitsberatung, Wettbewerb

PROZIV · Verkehrs- & Regionalplaner · Dr. Günzel, Salzwedel & Graf
Partnerschaftsgesellschaft · Warschauer Straße 59a · 10243 Berlin
Telefon 030-29 33 96 90 · Email post@proziv.de · www.proziv.de

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Wir finden Wege.



Bild 1: Die vier Säulen des Mobilitätsverbundes (Huwer, 2003)

Prof. Dr. Hartmut H. Topp
Planungsbüro R+T, Darmstadt
imove TU Kaiserslautern

Wie werden wir künftig mobil sein?

Wir schreiben das Jahr 2024. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat sich anlässlich seines 25-jährigen Jubiläums in Mobilitätsverbund umbenannt. Seit seinem letzten Jubiläum im Jahre 2009 hat unsere Mobilität noch leicht zugenommen, sie ist aber jetzt anders strukturiert: Mobilität wird nicht mehr in Kilometern gemessen, sondern orientiert sich an Erreichbarkeit, an Chancen der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und an den Wahlmöglichkeiten von Zielen und Verkehrsmitteln. Mobilität ist heute, im Jahr 2024, mit geringerem Verkehrsaufwand verbunden als 2009. Das bedeutet, geringerer Aufwand an Energie, Zeit und Kosten, weniger Umweltbelastung, Gefährdung und Stress. Erreichbarkeit und Nähe in dichten, gemischt genutzten Stadtquartieren bieten hohe Mobilität mit wenig Verkehr (Topp, 1994), zu Fuß und mit dem Fahrrad oder mit dem Mobilitätsverbund (Bild 1), ohne Abhängigkeit vom Auto.

Wir leben heute, im Jahr 2024, mitten im Übergang vom Öl- zum postfossilen Zeitalter. Im Rückblick wird deutlich, dass der Peak Oil, der Zeitpunkt der höchsten Ölförderung, bereits 2009 erreicht war (Campbell/Heapes, 2008/Drechsel, 2008). Die sprunghaft steigende Ölnachfrage der Schwellenländer traf auf ein stagnierendes Angebot. Das trieb den Preis in die Höhe, und das markierte den eigentlichen Strukturbruch (Würdemann/Held, 2006), lange bevor das Öl zu Ende geht.

Die Zeiten billiger Mobilität sind spätestens seit 2009 vorbei; das billige Öl zum Jahreswechsel 2008/09 war eine der vielen Episoden im Auf und Ab. Neben

dem Ölpreis wirkt seit 2014 die Maut für alle Kraftfahrzeuge auf allen Straßen; Berlin hat innerhalb des S-Bahn-Rings City-Maut nach Londoner und Stockholmer Vorbild eingeführt. Die auch in Berlin praktizierte Querfinanzierung von mehr ÖPNV aus der City-Maut lässt sich mit dem Prinzip Verkehr finanziert Verkehr gut begründen oder einfach damit, dass der ÖPNV dem notwendigen Teil des Autoverkehrs die Straße freihält. Ein Teil der früher nicht gedeckten externen Kosten des Verkehrs aus Umwelt- und Gesundheitsschäden werden 2024 den Verkehrsteilnehmern angelastet.

| Wer zahlt die Zeche?

Steigende Verkehrskosten treffen den Autoverkehr mehr als den Mobilitätsverbund aus zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV und Car-Sharing (Bild 1). Sie waren nie populär, aber sie waren ein Schlüssel zu Kostenwahrheit und zu mehr Markt im Verkehr, vor allem haben sie zu einem neuen Gleichgewicht von Mobilitätsanforderungen und Verkehrsverhalten geführt. Hier hat sich der ÖPNV als Teil des Mobilitätsverbundes für eine rationalere, mehr kostenorientierte Verkehrsmittelwahl positioniert. So konnten Mobilitätsverbund und elektrische Mobilität von den veränderten Kostenstrukturen profitieren. Soziale Härtefälle werden – dem früheren Wohngeld ähnlich – abgefedert.

Die in den 1990er Jahren begonnenen Entwicklungen innerstädtischer Brachen – ehemaliger Industrie-, Bahn-, Militär- und Hafengebiete – sind abgeschlossen. Sie haben zusammen mit den steigenden Verkehrskosten für Automobilität den Trend zurück in die Stadt (Brühl et al, 2005) verstärkt. Dichte, mischgenutzte, fußgänger- und fahrradfreundliche Stadtquartiere mit gutem ÖPNV gehen nicht nur mit Energie, Zeit und Verkehr sparsam um, sie bieten auch Urbanität, Kultur und ein kommunikatives Umfeld. Trotz der seit Jahren sinkenden Immobilienpreise außerhalb der Städte bleibt der Preisvorteil des Wohnens im Umland bei hohen Verkehrskosten buchstäblich auf der Strecke.

Rahmenbedingungen für den Verkehr

| Wer braucht noch ein Auto?

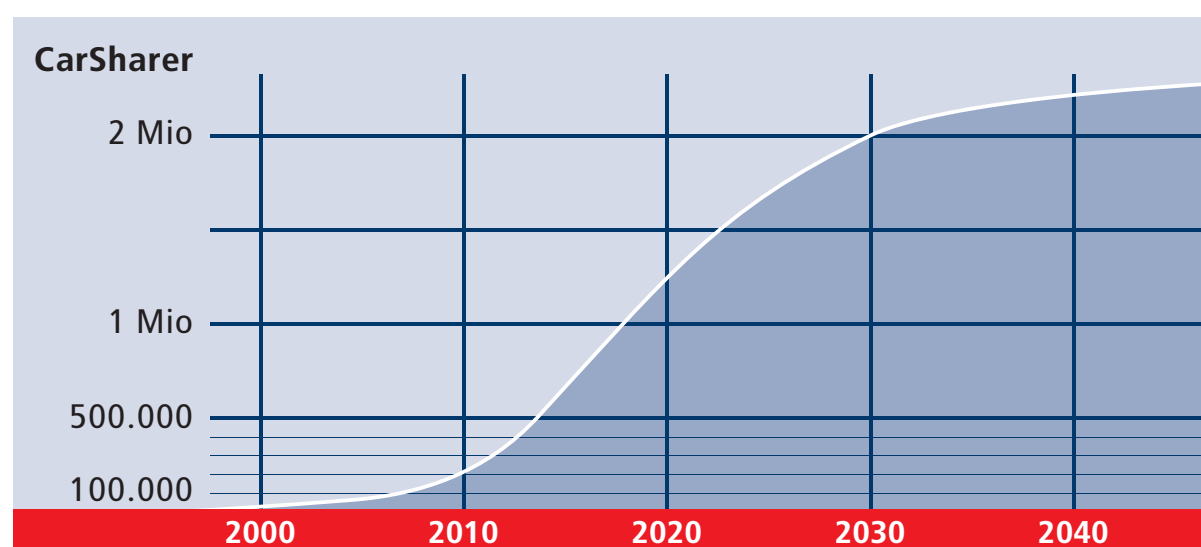
Innerhalb der Kernstädte kommt ein Haushalt gut mit einem Auto aus und – wer will – auch ohne: Car-Sharing, gekoppelt mit ÖPNV ist hier inzwischen eine vollwertige Alternative. Das zeigen die Beispiele autoarmer Stadtquartiere, wie Tübinger Südstadt oder Freiburger Vauban. Robuste städtische Strukturen ohne Abhängigkeit vom Auto mit mehr Mobilität bei weniger Verkehr wurden attraktiver und autoabhängiges Wohnen draußen uninteressant. Die städtebaulichen Leitbilder von Innenentwicklung, kompakter Stadt und dezentraler Konzentration haben Wirkung entfaltet. Draußen, jenseits des ehemaligen Speckgürtels, abseits der Mittelzentren liegen heute die Sanierungs- und Umbaugebiete.

In peripheren ländlichen Räumen ist ÖPNV in der klassischen Form des Buslinienverkehrs bei abnehmender Bevölkerung und Einbruch des Schülerverkehrs schon länger nicht mehr darstellbar. Große Teile von Nord-Brandenburg sind 2024 allein auf Privat-Auto, Fahrgemeinschaften und Anruf-Sammeltaxi angewiesen. Fahrzeugortung, Fahrtwunschanmeldung, Disponierung und Abrechnung erfolgen automatisch über virtuelle Mobilitätszentralen. Das senkt die Wirtschaftlichkeitsschwelle flexibler Bedienformen. Trotzdem stellt sich die Frage, wie ÖPNV im ländlichen Raum bei weiterer Ausdünnung der Bevölkerung und bei Rückzug des Staates aus der Daseinsvorsorge finanziert werden kann.

Die Motorisierung in Deutschland hat 2008 mit 665 Autos pro 1.000 Erwachsene ihren Gipfel erreicht und ist nach mehrjähriger Stagnation seit 2015 leicht rückläufig. Das sind auch für das Berliner Umland realistische Zahlen. In Berlin selbst allerdings haben jetzt über 60% der Haushalte keinen Pkw – 2009 waren es bereits fast 50% –, damals wie heute die höchsten Werte in Deutschland. Neben sozialen Komponenten spiegelt sich hier die hohe Qualität des Mobilitätsverbundes.

Die demografische Entwicklung und regional sehr unterschiedliche Zu- und Abwanderung haben die räumlichen Disparitäten verstärkt: Seit langem gibt es schrumpfende, stagnierende und wachsende Regionen nebeneinander. Das trifft auch für das VBB-Gebiet (Bild 2) zu: Dank ihrer Hauptstadtfunktion ist die europäische Metropolregion Berlin-Brandenburg – 18% der Fläche des VBB-Gebiets und 75% der Bevölkerung – leicht gewachsen. Probleme der ÖPNV-Bedienung machen die großen schrumpfenden ländlichen Räume außerhalb der Metropolregion.

2009 saßen im morgendlichen Berufsverkehr in einem fünfsitzigen Auto im Mittel nur 1,2 Personen, im Freizeitverkehr waren es 1,9 – mit verheerenden Energie- und CO²-Bilanzen. Das hat sich geändert: Car-Sharing, Pendlernetze und Mitfahrzentralen haben Konjunktur, telematische Dienste senken die Einstiegshürden, kostensparender Verkehr beflügelt neue Allianzen: vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund und Car-Sharing als vierte Säule des Mobilitätsverbundes (Bild 1).



| Wer kommt am Besten voran?

Der Mobilitätsverbund entwickelte eine gleichwertige, aber deutlich preiswertere Alternative zum Privat-Auto. Der ÖPNV wurde Dienstleister für integrierte Mobilität aus einer Hand. Car-Sharing wuchs und erreichte gegen 2010 die Steilstrecke der logistischen Kurve der Marktdurchdringung (Bild 3: Topp, 2005) mit heute 1,5 Millionen Car-Sharern in Deutschland. Der Ersatz des Zweitwagens durch den Zeitwagen von Car-Sharing, das Mitfahren im Pendlernetz oder Wohnen ohne eigenes Auto sind gängige Optionen. Der Mobilitätsverbund ist 2024 die Mobilitätsgarantie für alle. →

Bild 3: Entwicklung von Car-Sharing in Deutschland (Topp, 2005)



Bild 2: VBB-Gebiet und Metropolregion Berlin-Brandenburg

2024 sind die Systemgrenzen zwischen Auto, Fahrrad, Bus und Bahn aufgehoben: Sie sind physisch vernetzt und informatorisch-organisatorisch integriert. Kommunikations-Technologien haben die Transport-Technologien durchdrungen und einen Innovations-schub ausgelöst; physische und virtuelle Mobilität wuchsen zusammen. Mobilitätspakete, wie sie bereits 2004 in Freiburg und Hannover eingeführt wurden, sind umfassende Informations- und Dienstleistungsangebote integrierter Mobilität. Sie gelten für Bus und Bahn, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mietauto und Taxi, Straßen- und Parkgebühren, Telefon und Internet und selbst Flugtarife werden so abgerechnet.

| Was bedeutet Flexibilität?

Zeitstrukturen lösten sich auf: Arbeitszeiten wurden flexibler, Telearbeit ist 2024 weit verbreitet, die Übergänge zwischen Arbeit und Freizeit sind fließend. Lebensstile wurden individueller und spontaner. Die individuellen Formen physischer Mobilität zu Fuß, mit Fahrrad und Auto – jetzt häufig als Car-Sharing – und multimodale Mobilität mit dem richtigen Verkehrsmittel zur richtigen Zeit gewannen an Bedeutung. Das Fahrrad ist zum Symbol für Unabhängigkeit, Individualität und sportlich gesunde Lebensweise geworden. Schon Anfang dieses Jahrhunderts war das Fahrrad der große Gewinner: So hat der Fahrradverkehr in Berlin von 2006 bis 2008 um 20% zugenommen (Strauss, 2008); gleichzeitig verzeichnete der ÖPNV beachtliche Zuwächse (Markgraf/Wagner, 2008). Aus Autofahrern wurden multimodale Verkehrsteilnehmer, die kompetent das gesamte Mobilitätsangebot nutzen und physische und virtuelle Mobilität kombinieren.

Die Preise für Energie sind in den letzten Jahrzehnten massiv gestiegen. Das hat die Energieeffizienz in Industrie und Verkehr mehr als verdoppelt. Die staatlichen Wirtschaftsbilanzen wurden vom Brutto-Sozialprodukt auf das Öko-Sozialprodukt umgestellt (Topp, 2009). Diese volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, die Naturverbrauch und Umweltbelastung als Kostenfaktoren ansetzt, hat – im Zusammenwirken mit der ökologischen Steuerreform – zu neuen ökonomischen Rahmenbedingungen für Verkehr und Energie geführt.

Steigende Preise für fossile Energien machten regenerative Energien wettbewerbsfähig und dienten als Impuls für die Energiewende. Die Umstellung des Verkehrs mit seinen Zigmillionen mobilen Verbrauchsstellen war technologisch und wirtschaftlich anspruchsvoll. Der ÖPNV übernahm mit Schienenverkehr und Elektro-Bussen eine Vorreiterrolle. Für den Weg weg vom Öl wurden 2009 drei Antriebskonzepte diskutiert: Brennstoffzelle, reiner Elektroantrieb und Plug-In-Hybrid. Durchgesetzt hat sich der Elektroantrieb, nachdem mit den Lithium-Ionen-Batterien bei Gewicht, Kosten und Reichweite um 2012 der Durchbruch gelang. Die Massenproduktion Batterie-elektrischer Autos begann um 2015. Heute, im Jahre 2024, fährt etwa ein Drittel der Autos elektrisch. Der Anteil grünen Stroms aus regenerativen Energien am Strom-Mix in Deutschland konnte deutlich von 15,3% im Jahre 2008 auf jetzt über 50% gesteigert werden.

| Was ist realistisch?

Wir blenden zurück ins Jahr 2009 und fragen uns, wie wir 2024 mobil sein werden, wie realistisch ist mein – recht optimistisches – Szenario? Es könnte ja auch ganz anders kommen. Es gibt keine großen Würfe oder einfache Rezepte für nachhaltige, postfossile Mobilität, aber virtuelle Mobilität, mehr Markt im Verkehr, Mobilitätsverbund und postfossile, emissionsfreie Autos können uns dem näher bringen.

Mein Szenario enthält Elemente, die in ganz unterschiedlichem Maße einer Steuerung durch Planung und Politik zugänglich sind. Da gibt es Megatrends, wie die weltweit steigende Nachfrage nach Öl, teurer werdende Mobilität, den demografischen Wandel, Verschmelzung physischer und virtueller Mobilität, Durchdringung der Verkehrssysteme mit Kommunikations-Technologien. Diese Megatrends sind nicht steuerbar, aber Planung und Politik müssen frühzeitig Weichen stellen und Hebel bedienen, um sie moderierend zu begleiten. So wird eine sozial- und wirtschaftsverträgliche Umsetzung von mehr Markt im Verkehr durch Kostenwahrheit – in Stufen und Geschwindigkeit – zur zentralen Herausforderung der Politik. Klimaschutz und Peak Oil führen zur wichtigsten Herausforderung für Energie- und Fahr-

Quellen

- Brühl, Hasso et al (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung Nr. 41. Berlin
- Drechsel, Wolfgang (2008): Peak Oil – der Anfang vom Ende des Erdöl-Zeitalters. Stadtverkehr Nr. 7/8
- Kemfert, Claudia (2008): Die andere Klima Zukunft – Innovation statt Depression. Murmann-Verlag, Hamburg
- Markgraf, Thomas/Wagner, Michael (2008): Mobilität im Umbruch – Öffentlicher Verkehr und das Ende des billigen Erdöls. Der Nahverkehr 26, Nr. 9
- Strauss, Stefan (2008): Treten statt Gas geben. Berliner Zeitung vom 8. Juli 2008
- Topp, Hartmut H. (1994): Ansatz zur Reduktion des Verkehrsaufwandes – Weniger Verkehr bei gleicher Mobilität? Internationales Verkehrswesen 46, Nr. 9
- Topp, Hartmut H. (2005): Die Potenziale von Car-Sharing – Mehr Chancen des Öffentlichen Personennahverkehrs im Mobilitätsverbund mit Car-Sharing. Der Nahverkehr 23, Nr. 9
- Topp, Hartmut H. (2009): Beweglich bleiben: Mobilität an der Schwelle zum postfossilen Zeitalter. Internationales Verkehrswesen 61, Nr. 1/2
- Würdemann, Gerd/Held, Martin (2006): Auf dem Weg zur postfossilen Mobilität. Informationen zur Raumentwicklung Nr. 8

Rahmenbedingungen für den Verkehr

zeugtechnik: die Umstellung des Verkehrs auf regenerative Energien, das postfossile grüne Auto. Unsere dichten, Nutzungsgemischten Städte sind verkehrlich und energetisch günstig. Stadt- und Regionalplanung müssen das fördern als Voraussetzung für Nähe und für Muskelkraft-Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad und als Grundlage von Urbanität. Verkehrsplanung schließlich muss die Verkehrsmittel des Mobilitätsverbundes – als vollwertige Alternative zum Privat-Auto – physisch vernetzen und informatorisch-organisatorisch integrieren.

Die Wege zu postfossiler, emissionsfreier Mobilität und die Umrüstung von Siedlung in postfossile Stadt stellen hohe Anforderungen an Politik, Planung und Technik. Allerdings handelt es sich auch um ein enormes Investitions- und Wachstumsprogramm als Motor für Wirtschaft und Arbeitsmarkt (Kemfert, 2008) und um die Chance besserer und gesünderer Mobilität mit weniger Verkehr.

Ich gratuliere dem VBB zum 10-jährigen Bestehen und wünsche uns allen, dass mein optimistisches Szenario für 2024 zum 25-jährigen Jubiläum des VBB wirklich wird. ■

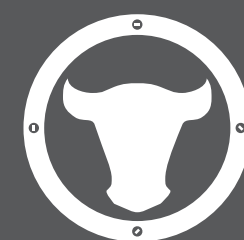
Prof. Dr. Hartmut H. Topp

Nach dem Studium im Fach Bauingenieurwesen an der TU Berlin und der Uni Karlsruhe und der Dissertation 1973, war er als Beratender Ingenieur in Frankfurt am Main tätig und betrieb anschließend ein eigenes Planungsbüro in Darmstadt. Von 1981 bis 2007 war Hartmut H. Topp Professor für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern und von 1991 bis 1993 Dekan des Fachbereiches Architektur, Raum- und Umweltplanung, Bauingenieurwesen. Er ist Mitglied im Kuratorium Internationale Bauausstellung (IBA) Hamburg 2013.



Anzeige

Entscheiden Sie sich **ZUG**unsten
unserer besonders **BAHN**brechenden
und **sTRAM**m kalkulierten Leistungen.
Ihre Zufriedenheit ist unser **BUS**iness.



manitours

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum und ebenso
viel Energie für die kommenden 10 Jahre,
Ihre Agentur manitours!

Agentur manitours _ Agentur für Live- und Mediale Kommunikation

www.manitours.de

Corporate Design _ Print Design _ Corporate Publishing _ Internet/Digitale Medien _ Video/DVD _ Give Aways
Promotion _ Events _ Incentives _ Tagungen _ Catering

Ingeborg Junge-Reyer

Berliner Bürgermeisterin und Senatorin für
Stadtentwicklung des Landes Berlin

Mobile Zukunft in Berlin

Das zehnjährige Jubiläum des VBB bietet eine gute Gelegenheit, einen Ausblick in die „mobile Zukunft“ Berlins zu wagen. Ein solches Unterfangen ist Wagnis und Reiz zugleich: Wagnis, weil die lokalen und regionalen Entwicklungen in starkem Maße von Rahmenbedingungen abhängen, deren Entwicklung über längere Zeit – zumal in der heutigen weltwirtschaftlichen Lage – schwer einschätzbar ist; Reiz, weil gerade die Verkehrspolitik ohne auf lange Sicht angelegte Strategien für die Zukunft nicht auskommt.

Es erfordert daher auch ein gewisses Maß an Spekulation, sich vorzustellen, welche Rahmenbedingungen Mobilität und Verkehr im Jahr 2040 beeinflussen werden:

Ich stelle mir Berlin als eine Metropole vor, der es gelungen ist, ihre eigene Struktur mit vielen Zentren und individuellen Orten zu festigen. In den Randgebieten ist die Stadt an den Verkehrskorridoren noch gewachsen. Die Bevölkerung ist noch internationaler und – zumindest im Durchschnitt – deutlich älter.

Menschen unterschiedlicher Herkunft und unterschiedlichen Einkommens leben immer noch in verschiedenen Quartieren, aber die sozial-räumliche Entmischung der Stadtgesellschaft hat sich nicht weiter verstärkt. Trotz solider Wirtschaftsleistung ist die Stadt immer noch zu sparsamem Umgang mit öffentlichem Geld verpflichtet.

Energie wird überproportional teurer geworden sein, weil die Ressource Mineralöl knapper und kostbarer ist und Ersatzstoffe nicht kostengünstig verfügbar sind.

Etwas mehr Spekulation ist jedoch nötig, um sich die Konsequenzen vorstellen zu können. Ich rechne damit, dass Energieeinsparung und Klimaschutz – wo immer möglich – längst zu Schwerpunktthemen städtischer Politik geworden sind: beim Bau und in der Nutzung von Gebäuden, im Gewerbe und natürlich auch im Verkehr. Sehr wahrscheinlich ist auch, dass die Kosten insbesondere für den motorisierten Verkehr deutlich höher geworden sind. Es ist auch anzunehmen, dass die Kosten des Verkehrs allen Nutzerinnen und Nutzern der Verkehrsmittel stärker in Rechnung gestellt werden. Davon könnte der Öffentliche Personennahverkehr durch seine relativ niedrigen Energiekosten profitieren.

Welchen Stadtverkehr erwarte und wünsche ich mir für Berlin unter diesen Bedingungen?

Es wird noch mehr Rad- und Fußverkehr geben als heute. Die Stadt braucht diesen Verkehr, und er profitiert von den günstigen Bedingungen in der Stadt. Auch der Anteil von Bahnen und Bussen am Gesamtverkehr wird sich weiter erhöhen. Die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel steigt, denn die Angebote können flexibler auf die veränderte Nachfrage reagieren. Die Tarife sind im Vergleich zum privaten Pkw günstiger geworden und öffentliche Fahrräder ebenso wie öffentliche Pkws („Car-Sharing“) sind vielerorts verfügbar und in das öffentliche Verkehrsangebot voll integriert.

Selbstverständlich wird auch der Kfz-Verkehr noch eine große Rolle spielen. Wegen der hohen Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebots und der erweiterten Wahlmöglichkeiten wird dieser sich sehr viel stärker auf den „notwendigen Verkehr“ beschränken: Der private Pkw wird nur dann genutzt, wenn öffentliche Verkehrsmittel den Fahrtzweck weniger gut erfüllen. Allerdings kann man sich auch den Kfz-Verkehr der Zukunft anders vorstellen als heute: Kleinere, leisere, sauberere Fahrzeuge mit einem erheblichen Anteil von Elektrofahrzeugen. Ich vermute, dass Berlin den Rekord der niedrigsten Motorisierung unter den deutschen Großstädten halten und noch ausbauen kann.

Die Tatsache, dass der Wettbewerb zwischen eigenem Auto und den Verkehrsmitteln des „Umweltverbundes“ (Öffentlicher Personennahverkehr, Fahrrad, Fußgängerinnen und Fußgänger) zu Gunsten des Umweltverbundes entschieden werden konnte, hat vor allem damit zu tun, dass innerhalb des öffentlichen Verkehrsangebotes in der Stadtregion mehr Wettbewerb herrscht. Dadurch hat die Qualität noch deutlich zugenommen.

Hier sehe ich die Ergebnisse der beharrlichen Anstrengungen des VBB, der dafür gesorgt hat, dass die Verkehrsregion Berlin-Brandenburg im Standortwettbewerb der europäischen Metropolräume die besten Noten für ihr öffentliches Verkehrsangebot erhält. ■

**Ingeborg Junge-Reyer**

Nach ihrem Studium an der Berliner Verwaltungsakademie war sie bis 1999 im Bezirksamt Berlin-Kreuzberg, zuletzt als stellvertretende Bezirksbürgermeisterin, tätig. Anschließend wechselte sie als Staatssekretärin in den Berliner Senat. Seit 2004 ist Ingeborg Junge-Reyer Senatorin für Stadtentwicklung. Sie ist Mitglied der SPD.

Mobilität in Berlin-Brandenburg

Reinhold Dellmann

Minister für Infrastruktur und Raumordnung
des Landes Brandenburg

Die Zukunft ist erreichbar

Prognosen für die Zukunft sind immer unsicher – vor allem je weiter der zeitliche Horizont gesteckt wird. Manche Voraussagen treten aber auch ein. So wie vor 10 Jahren vorausgesagt wurde, dass ein großer Verkehrsverbund der Länder Berlin und Brandenburg ein Erfolgsmodell sein wird.

Heute ist der VBB aus der täglichen Abwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs nicht mehr wegzudenken. Die Koordination und Integration der unterschiedlichen Aufgabenträger und Verkehrsdienstleister in den hochkomplexen Themen- und Aufgabenfeldern aus Tarifpolitik, Fahrplänen, Bestellorganisation, Fahrgastinformationen, Vertrieb, Einnahmen- und Ausgabenverteilung, Marketing und Qualitätskontrolle verlangt eine starke, kompetente und tatkräftige Belegschaft.

Daher insbesondere auch Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der VBB GmbH. Mit deren Kompetenz gelingt es, den Verkehr in Bussen und Bahnen mit hoher Kundenzufriedenheit zu organisieren. Der VBB hat sich als verlässliche Regieebene für die Aufgabenträger und zu einer starken integrativen Kraft für den ÖPNV in der Region entwickelt.

Mit dem VBB konnte für die Region vieles erreicht werden, zum Beispiel: Einführung Verbundtarif, Integration des Zweckverbandes ÖPNV Lausitz-Spreewald (ZÖLS), Regietätigkeit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), neue innovative Projekte der Verkehrsbedienungs (IMPULS 2005), zahlreiche Abstimmungen zur Anschlussicherung im Tagesgeschäft, Einführung flächendeckender Fahrgastinformationen in Echtzeit, bundesweites Modellvorhaben zur Einführung des E-Ticketing (INNOS), Einführung sozialverträglicher Tarifangebote (Mobilitäts-, Schülerfreizeit- und Seniorenticket), Qualitätskontrollen und -management sowie Vergabeverfahren für die Bestellung von SPNV-Leistungen.

Mit der aktuellen Ausschreibung zum Stadtbahnnetz hat der VBB die Aufgabe übernommen, das derzeit bundesweit größte Wettbewerbsverfahren zu organisieren. Diese Übergangsphase auf dem Weg zum Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehrsmarkt mit zu gestalten, ist eine wesentliche Aufgabe und ein Schwerpunkt der kommenden Jahre. Die Zukunft des ÖPNV in der Region ist eng an die demografische Entwicklung gebunden. Für die wirtschaftliche und soziale Ent-

faltung des Landes ist ein verlässliches und attraktives Verkehrsangebot im ÖPNV wichtig. Der schienengebundene Verkehr bildet dabei das stabile Rückgrat.

Zukünftig gilt es, neue Angebotsformen für eine sozialverträgliche Mobilität, insbesondere im ländlichen Raum zu finden und zu organisieren. Flexible Angebote müssen eingeführt und entsprechende Zugangserleichterungen geschaffen werden. Eigeninitiative und bürgerschaftliches Engagement wie z. B. bei Bürgerbussen ist dabei hilfreich und wird vom VBB unterstützt.

Der Weg des E-Ticketing und die weiteren digitalen Dienste bewirken hoffentlich auch genügend freie Ressourcen, um dem menschlichen Faktor wieder mehr Gewicht und sichtbare Präsenz in der Verkehrsbedienungs geben zu können. Mit den durch die Ausschreibungen festgelegten Qualitätszielen sollen wieder in allen Zügen Zugbegleitpersonal eingesetzt werden. Hier oder mit dem Modellversuch des „Begleitservice“ stellt der Verbund die richtigen Weichen für die Zukunft und für mehr Arbeitsplätze in der Region.

Mit einem geschärften Blick auf die Infrastruktur hat der VBB auch hier die Aufgabe, die Rahmenbedingungen für den Verkehr zu beeinflussen. Der forcierte Ausbau einer barrierefreien Infrastruktur nutzt vielen Menschen und unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung. Die Schnittstellen des ÖPNV, die Bahnhöfe und Haltepunkte müssen funktionsgerecht und serviceorientiert ausgestattet sein.

Im Interesse einer erfolgreichen Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in der Region erwarte ich von allen Beteiligten, insbesondere von den Beschäftigten des VBB, als auch den Gesellschaftern und Verkehrsunternehmen auch weiterhin eine effiziente, sachliche und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Ziel, einen guten und bezahlbaren ÖPNV zur Zufriedenheit der Kunden in der Region zu gewährleisten.

Dann ist in Zukunft auch alles erreichbar! ■

Reinhold Dellmann

Nach der Berufsausbildung war er als Fahrdienstleiter bei der Deutschen Reichsbahn tätig und absolvierte gleichzeitig ein Studium an der Verkehrshochschule Dresden, um anschließend in verkehrswissenschaftlichen Einrichtungen zu arbeiten. Nach 1990 engagierte er sich für die SPD in der Kommunalpolitik. 2004 wurde Reinhold Dellmann zum Staatssekretär im brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung und 2006 zu dessen Minister berufen.





Jörg Uhlig
PTV Planung Transport Verkehr AG

Die Gesamtverkehrsprognose für Berlin und Brandenburg

In der Metropolregion Berlin-Brandenburg hat sich seit dem Jahr 1990 das Verkehrsverhalten wie in keiner anderen Region Deutschlands verändert. Heute pendeln täglich etwa 170.000 Brandenburger zur Arbeit nach Berlin und etwa 70.000 Berliner fahren zur Arbeit nach Brandenburg. Auf Grund der engen Wechselbeziehungen zwischen Berlin und Brandenburg ist eine länderübergreifende Betrachtung der Verkehrsentwicklung erforderlich. Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich deshalb entschlossen, für den Prognosehorizont 2025 eine Gesamtverkehrsprognose (GVP) zu erstellen.

Die Festlegung auf 2025 sichert die für Entscheidungen zu Infrastrukturausbauplänen erforderliche Langfristigkeit der Untersuchung, ohne dass die mit zunehmendem Prognosehorizont wachsende Unschärfe der Ergebnisse relevant wird. Die Ausführung der Leistungen wurde an die PTV AG vergeben. Die Ergebnisse der Gesamtverkehrsprognose 2025 Berlin-Brandenburg sind Grundlage für Konzeptionen zum Neu- oder Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und ihre Dimensionierung, die Verbesserung der räumlichen Erschließungs- und Verbindungsqualitäten sowie die Gestaltung der Verkehrsangebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

| Verkehrsmodell

Die Gesamtverkehrsprognose 2025 Berlin-Brandenburg basiert auf einem Verkehrsmodell, welches das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum für den aktuellen Stand (Analyse) und die zukünftige Entwicklung (Prognose) vollständig abbildet. Der Planungsraum Berlin und Brandenburg sowie die angrenzenden Regionen wurde in 3.411 voneinander abgegrenzte Teilräume, die Verkehrsbezirke, strukturiert und mit Raumstrukturdaten für das Analysejahr 2005 und den Prognosehorizont 2025 hinterlegt. Zudem sind im Modell die Schienen und Straßennetze sowie ergänzende Rad- und Fußwegstrecken berücksichtigt. Das Netz für den öffentlichen Personenverkehr basiert auf dem Straßennetzmodell, das um die Schienenwege des öffentlichen Personenverkehrs ergänzt wurde. Die wesentlichen Netzelemente des öffentlichen Verkehrs sind Haltestellen, Linien und Fahrplandaten. →



PTV. Die Verkehrsoptimierer.

Software und Consulting für nachhaltige Lösungen!



Lotta hat gut lachen – auch in Zukunft!

Optimieren Sie Ihr Verkehrsnetz mit erstklassigen Beratungsdienstleistungen und der intelligenten Softwaresuite PTV Vision. Setzen Sie damit einen Maßstab für nachhaltige Verkehrslösungen. Nur mit zukunftsorientierten Konzepten können wir langfristig unsere Ressourcen schonen und gleichzeitig unsere Mobilität bewahren.

Setzen Sie auf Know-how von PTV:

Transport Consulting

- ▶ Verkehrsplanung
- ▶ ITS und Verkehrssteuerung
- ▶ ÖPNV-Planung
- ▶ Verkehrsökonomie
- ▶ Verkehrserhebungen
- ▶ Straßenentwurf
- ▶ Verkehrstechnik

Software

- ▶ PTV Vision mit VISUM als Planungs- und Informationssystem und VISSIM zur mikroskopischen Verkehrsflusssimulation
- ▶ PTV TrafficPlatform für Verkehrslage und -prognose im Verkehrsmanagement

Kontaktieren Sie uns!

PTV Planung Transport Verkehr AG
 Stumpfstraße 1, 76131 Karlsruhe
 Tel.: +49 721 96 51-0
 E-Mail: traffic@ptv.de
www.ptv.de



| Szenarienbetrachtung

Im Rahmen der Gesamtverkehrsprognose 2025 Berlin-Brandenburg wurde zunächst ein Verkehrsmodell für das Ausgangsjahr 2005 entwickelt und kalibriert. Mit dieser Modellierung wurde der Ist-Stand der Strukturdaten, der Verkehrsnetze, des Angebotes, der Verkehrsverhaltensdaten und des stattfindenden Verkehrs abgebildet.

Davon ausgehend wurden zwei Basisszenarien entwickelt, die den Prognosehorizont 2025 repräsentieren und den jeweiligen Präferenzen der Länder Berlin und Brandenburg hinsichtlich der Angebotsentwicklung im ÖPNV entsprechen.

Die Merkmale dieses Szenarios können in den Grundzügen wie folgt beschrieben werden: Die Raumstrukturdaten sind durch einen Rückgang bei den Einwohnern, Erwerbstätigen und Beschäftigten charakterisiert. Dem steht eine Zunahme der Verkaufsraumflächen gegenüber. Für den öffentlichen Personenverkehr sind in Brandenburg alle Maßnahmen entsprechend dem Landesverkehrsplan 2008–2012 berücksichtigt. Weiterhin sind alle Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes (vordringlicher Bedarf und Maßnahmen mit Planungsrecht) enthalten. Für Berlin wurden die Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung übernommen, welche Linienanpassungen infolge von Infrastrukturmaßnahmen sowie Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr, bei der S- und U-Bahn sowie den Metrolinien der Straßenbahn vorsehen.

| Verkehrsaufkommen

Die Entwicklung der Verkehrsaufkommen hängt maßgeblich von der Entwicklung der Merkmale der Raumstruktur ab. Hier sind z.T. gegenläufige Entwicklungen festzustellen.

Für den Prognosehorizont 2025 wird eine Steigerung des Motorisierungsgrades unterstellt. Die damit verbundene Steigerung der Pkw-Verfügbarkeit führt zu einer Erhöhung des spezifischen Verkehrsaufkommens. Der Rückgang der Einwohner, insbesondere in den hochmobilen Altersklassen der 18- bis 64-Jährigen, bedingt einen Rückgang des spezifischen Verkehrsaufkommens. Dieser kann auch durch das Anwachsen der Einwohner in den Altersklassen der über 64-Jährigen und die dort zu verzeichnenden Mobilitätsgewinne nicht kompensiert werden. Insgesamt kommt es bei einem Rückgang der Gesamteinwohnerzahlen zu einer Verringerung des gesamten Personen-Verkehrsaufkommens. Bis zum Prognosehorizont 2025 wird ein Rückgang des vom Raum Berlin-Brandenburg ausgehenden Verkehrsaufkommens im straßengebundenen Wirtschafts- und Güterverkehr erwartet. Diese Entwicklung ist maßgeblich auf den prognostizierten Rückgang der Anzahl der Beschäftigten

insgesamt und die Veränderung des Branchenmixes zurückzuführen. Gleichzeitig jedoch wird ein Anstieg des Durchgangsverkehrs durch die Länder Berlin und Brandenburg erwartet.

| Modal Split Personenverkehr

Die Entwicklung der Anteile der einzelnen Verkehrsarten im Personenverkehr wird zu differenzierten Ergebnissen führen. Bezogen auf das gesamte Planungsgebiet Berlin und Brandenburg werden die Anteile des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zurückgehen. Der ÖPNV wird seinen Anteil leicht steigern können. Für den Fahrradverkehr zeichnet sich eine gegenüber dem ÖPNV deutlichere Steigerung der Anteile ab. Der Fußgängerverkehr wird seinen Anteil auf konstantem Niveau halten. Innerhalb einzelner Teilräume wird diese Entwicklung in unterschiedlicher Ausprägung, teilweise sogar entgegen den hier für den gesamten Untersuchungsraum aufgezeigten Trends verlaufen. Vertiefte Aussagen darüber bleiben weiteren Auswertungen der erfolgten Berechnungen vorbehalten.

Zum Zeitpunkt der Endredaktion für diesen Beitrag ist die Auswertung der Berechnungsergebnisse im Projekt Gesamtverkehrsprognose 2025 Berlin-Brandenburg noch nicht abgeschlossen. Dieser Bericht beschränkt sich deshalb auf die Beschreibung der angewandten Methode und eine qualitative Darstellung der ersten Ergebnisse. ■

Jörg Uhlig



Dipl.-Ing. Jörg Uhlig (40) studierte Verkehrsingenieurwesen an der TU Dresden und ist heute Leiter der Abteilung Transport Planning in der Dresdner Niederlassung der PTV Planung Transport Verkehr AG. Er befasst sich mit Integrierter Verkehrsplanung und rechnergestützter Verkehrsnachfrageberechnung. Aus seiner Feder stammen der Integrierte Landesverkehrsplan Sachsen 2020 sowie die hier dargestellte Gesamtverkehrsprognose 2025 für Berlin und Brandenburg.

Mobilität in Berlin-Brandenburg

Dr. Tobias Heinemann

Geschäftsführer S-Bahn Berlin GmbH

Megatrends für den öffentlichen Nahverkehr

In Berlin-Brandenburg haben der öffentliche Nahverkehr und seine Betreiber in den vergangenen zehn Jahren einen enormen Wandel vollzogen. Mit Hilfe der öffentlichen Hand wurden die Netze und Angebote auf die Bedürfnisse der wiedervereinten Stadt und der Region abgestimmt. Die großen „Player“ haben sich von „Verkehrsverwaltungen“ zu kundenorientierten Dienstleistern entwickelt.

Auf diesem erfolgreichen Wandel können und dürfen sich die für den ÖPNV Verantwortlichen nicht ausruhen, denn zukünftige Umfeldentwicklungen und Kundenanforderungen verlangen agile, anpassungsfähige Unternehmen. Sie müssen sich auf die Megatrends Klimawandel, demografischer Wandel, Tourismus und Digitalisierung einstellen. Bereits heute gelten die öffentlichen Verkehrsmittel als besonders klimafreundlich und Ressourcen schonend. So verbraucht die S-Bahn Berlin – bei einer entsprechenden Umrechnung – nur noch 1,2 l Diesel auf 100 km und auch bei der Energieerzeugung wird nur die Hälfte des CO²-Ausstoßes einer vergleichbaren Pkw-Fahrt emittiert.

Doch nicht nur das Klima ändert sich. Auch unsere Gesellschaft befindet sich im Wandel. Die Bevölkerungspyramide steht bereits auf dem Kopf: bis 2010 wird mehr als die Hälfte der Bundesbürger über 50 Jahre alt sein. Daher ist es für die Verkehrsunternehmen besonders wichtig, die Bedürfnisse dieses Kundenkreises ernst zu nehmen. Die Senioren von heute sind mobiler denn je. Mit dem neuen VBB-Abo 65plus sind sie nun preiswert und unkompliziert in der Region unterwegs.

Berlin ist Tourismusmagnet Nummer eins in Deutschland: Die Stadt zieht Gäste aus der ganzen Welt an und ist als weltoffene Metropole bekannt. Zwischen 2000 und 2006 ist die Zahl der Übernachtungen um 75 % gestiegen. Auf die Besucher hat sich die S-Bahn Berlin bestens vorbereitet: Nicht nur die Zugansagen sind mehrsprachig, auch die Fahrplanauskunft vor Ort und im Internet sowie die Menüführung an den Automaten. Außerdem haben es Reisende dank Angeboten wie der Welcome-Card und der CityTourCard leicht: Zu einem Pauschalpreis haben sie entweder 48 oder 72 Stunden freie Fahrt und erhalten zusätzlich bei mehr als 100 touristischen oder kulturellen Highlights bis zu 50 % Ermäßigung auf den regulären Eintrittspreis.

Unabhängig von Zielgruppe und Standort wirkt der Megatrend Digitalisierung. Für über 80% der Bevölkerung ist das Handy der ständige Begleiter geworden, auch über das Telefonieren hinaus. Neben Musikhören und SMS versenden gibt es noch mehr, z. B. Informationen zu Fahrplänen oder aktueller Betriebssituation. Die barrierefreie Fahrplanauskunft sowie das Online-Abo sind in Planung. „Touch In, Touch Out“ lautet das neue Vokabular beim Reisen. Touch & Travel ist ein einfaches eTicketing-Verfahren, das die Deutsche Bahn seit 2007 in einem bundesweiten Pilotprojekt testet. Auch die S-Bahn Berlin beteiligt sich daran. Dabei halten Fahrgäste ihr Handy mit NFC-Schnittstelle an einen blauen Touchpoint am Startbahnhof und checken zum Fahrtantritt ein. Am Ende der Reise checkt der Gast am Zielbahnhof aus – fertig. Zwar ist die NFC-Technik bei Handys noch nicht weit verbreitet, aber der Technologiemarkt ist sich einig: Die Marktdurchdringung entsprechender Geräte soll bald bei 40 bis 50 % liegen.

Berlin ist eine Stadt im ständigen Wandel, gerade in der Stadtentwicklung. Große Vorhaben sind für die nächsten Jahre geplant, die viel Verkehr in Berlin erzeugen werden. Damit dieser Verkehr so umweltgerecht wie möglich abgewickelt wird, erarbeiten Unternehmen und Aufgabenträger Konzepte, um neue Kunden zu gewinnen. Der wichtigste Neuzugang im Streckennetz wird in Schönefeld gebaut: Voraussichtlich im November 2011 geht dort der neue Berlin Brandenburg International Airport in Betrieb und zwei brandneue S-Bahn-Stationen mit ihm. Denn: 22 Millionen erwartete Fluggäste für das Jahr 2012 sind auch 22 Millionen potenzielle Fahrgäste für den Nahverkehr. Eine wichtige Netzergänzung für die S-Bahn ist die geplante S21 vom Nordring (Gesundbrunnen/ Westhafen) zum Hauptbahnhof und Potsdamer Platz. Durch die neue S21 wird sich die Fahrzeit vom Nordring zur zentralen Station Berlins spürbar verkürzen. Der öffentliche Nahverkehr partizipiert an der lebendigen Stadtentwicklung und reagiert flexibel auf sie. Er befördert sie – im wahrsten Sinne des Wortes. Das macht ihn fit für die Zukunft. ■

Dr. Tobias Heinemann

Seit Mai 2007 ist Dr. Tobias Heinemann Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH und Regionalleiter der Region Berlin/Brandenburg der DB Stadtverkehr GmbH. Seit Januar 1999 in verschiedenen Funktionen bei der Deutschen Bahn AG, war er zuletzt Leiter Marketing der DB Regio AG in Frankfurt. Tobias Heinemann hat Rechtswissenschaften studiert und promoviert.





Ulrich Mehlmann

Abteilungsleiter Verkehr im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Brandenburg

Die Qualität der Schieneninfrastruktur bleibt ein wichtiges Merkmal für ein gutes Angebot im Schienenpersonennahverkehr. In den vergangenen Jahren hat sich auf den vorhandenen Strecken viel getan und zum Positiven entwickelt.

Beispielsweise kann auf die Investitionen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit verwiesen werden. Das betrifft die Strecken Hamburg–Wittenberge–Berlin, die Schnellfahrstrecke Hannover–Rathenow–Berlin, Magdeburg–Brandenburg an der Havel–Berlin, Leipzig/Halle–Jüterbog–Berlin. Aber auch in den Regionalnetzen wurde ausgebaut, so beispielsweise die Strecken Rathenow–Brandenburg an der Havel, Jüterbog–Beelitz, Angermünde–Schwedt (Oder), Basdorf–Groß Schönebeck und der Prignitz-Express zwischen Wittenberge, Wittstock (Dosse), Neuruppin und Hennigsdorf. Die Fahrgäste profitieren dabei vor allem von kürzeren Fahrzeiten und modernisierten Zugangsstellen. In Folge der Ausbauten sind die Fahrgastzahlen auf diesen Strecken deutlich gestiegen. Beeindruckend sind die Zuwächse beim Prignitz-Express. Dort konnte im Zusammenspiel von Infrastrukturausbau und Angebots- und Qualitätsverbesserung beispielsweise im Abschnitt Neuruppin–Wittstock (Dosse) die Nachfrage von unter 200 Fahrgästen am Tag auf inzwischen über 1.000 Fahrgäste mehr als verfünffacht werden.

Der Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur sind aus Sicht des Landes Brandenburg jedoch bei weitem noch nicht abgeschlossen. Vielmehr

müssen gemeinsam mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Anstrengungen fortgesetzt werden, eine den Erfordernissen des Eisenbahnverkehrs angepasste Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Zu den wichtigsten Maßnahmen der nächsten Jahre zählen die folgenden Projekte:

Anbindung Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)

Zur Anbindung des neuen Flughafens BBI werden insgesamt drei Strecken neu gebaut. Die Westanbindung führt von der Abzweigung Glasower Damm am Berliner Außenring zum neuen Bahnhof unter dem Terminal und ermöglicht Fahrten Richtung Potsdam, Blankenfelde und in den Berliner Nord-Süd-Fernbahntunnel. Für Züge in Richtung Königs Wusterhausen und Berlin Ostkreuz, sowohl über Berlin-Schöneweide als auch über Berlin-Karlshorst, ist die Ostanbindung vorgesehen. Zudem wird die S-Bahn vom derzeitigen Bahnhof Schönefeld bis zum neuen Terminalbahnhof verlängert.

Die Westanbindung, die S-Bahn-Strecke und der neue Terminalbahnhof sind derzeit im Bau. Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafenterminals ist auch die Fertigstellung der Bahnanbindung vorgesehen.

Berlin–Lübben–Cottbus

Nach langen Verhandlungen mit allen Beteiligten ist es gelungen, dass die Strecke von Berlin nach Cottbus in den nächsten Jahren für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt wird. Dadurch kann die Fahrzeit Cottbus–Berlin im Regionalverkehr von gegenwärtig ca. 90 auf unter 70 Minuten verkürzt werden.

Darüber hinaus ermöglicht der Streckenausbau die Umsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes mit guten Umsteigebeziehungen in Königs Wusterhausen zum Flughafen BBI, kürzeren Fahrzeiten von Senftenberg nach Berlin und dadurch wiederum neuen Anschlussbeziehungen in Südbrandenburg.

Infrastruktur für modernen Verkehr

Berlin–Oranienburg–Rostock

Die Strecke von Berlin nach Rostock wird in den kommenden Jahren ausgebaut. Dazu wird unter anderem die derzeitige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h im Abschnitt von Birkenwerder nach Rostock auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h erhöht. Verkehrliches Ziel ist es, im Fernverkehr eine Fahrzeit zwischen Rostock und Berlin von unter 2 Stunden zu erreichen, der Regionalverkehr wird auf dieser Strecke um 40 Minuten im Vergleich zum Fahrplan Mai 2006 beschleunigt. Es ist geplant, dieses Ziel bis zum Jahr 2013 zu erreichen. Die endgültige Fertigstellung des Vorhabens ist jedoch nicht vor 2014 zu erwarten.

Berlin–Elsterwerda–Dresden

Die Strecke ab Blankenfelde nach Dresden als Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans geht nunmehr in die Umsetzung. Dazu wird die Strecke zunächst für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Langfristig ist ein weiterer Ausbau für eine Geschwindigkeit von 200 km/h vorgesehen. Alle Ausbaumaßnahmen für 160 km/h berücksichtigen die bautechnische Option für 200 km/h. So ist vorgesehen, die Bahnübergänge zu beseitigen und durch niveaufreie Kreuzungen zu ersetzen.

Zusammen mit dem ebenfalls geplanten Lückenschluss zum Wiederaufbau der Dresdner Bahn in Berlin kann die Fahrzeit zum Beispiel von Elsterwerda nach Berlin im Regionalverkehr von heute zwei Stunden auf weniger als 90 Minuten verringert werden. Hierdurch wird eine deutliche Attraktivitätssteigerung gegenüber der heute auf dieser Strecke sehr vernachlässigten Infrastruktur erwartet.

Berlin–Küstrin-Kietz Grenze

Der im Land Brandenburg liegende Abschnitt der sogenannten Ostbahn zwischen Strausberg und Küstrin-Kietz soll in den kommenden Jahren für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut werden. Der Ausbau gliedert sich in fünf Bauabschnitte. Der erste Abschnitt von Küstrin-Kietz bis zur Grenze nach Polen wurde bereits im Dezember 2006 in Betrieb genommen. Mit dem fünften Bauabschnitt Rehfelde–Strausberg endet der Ausbau nach gegenwärtiger Planung Ende 2012. Parallel sollen auch die Bahnhofsanlagen Seelow-Gusow, Rehfelde, Müncheberg und Strausberg neu- bzw. umgebaut werden. In Müncheberg bleibt der Übergang für die Reisenden an die Buckower Kleinbahn erhalten.

In Berlin ist darüber hinaus nach 2012 die Verlängerung der Ostbahn über Lichtenberg bis zum neuen Regional- und S-Bahnhof Ostkreuz vorgesehen. Dort kann dann direkt in die Züge und S-Bahnen der Berliner Stadtbahn und zur Ringbahn umgestiegen werden.

Königs Wusterhausen–Grunow

Seit 2007 wird dieser Streckenabschnitt im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen schrittweise für 80 km/h ausgebaut. Nach Abschluss der noch offenen Maßnahmen wie Durchlässe, Brücken und Bahnübergänge soll sich die Fahrzeit im Abschnitt Königs Wusterhausen–Beeskow von heute 78 auf ca. 60 Minuten reduzieren.

Eberswalde–Frankfurt (Oder)

Für die Strecke Eberswalde–Frankfurt (Oder) wird ein abgestimmtes Betriebs- und Infrastrukturkonzept angestrebt. Mit gezielten Infrastrukturmaßnahmen sollen Abläufe optimiert und die Fahrzeiten verringert werden.

Zugangsstellen

Bei den Strecken Jüterbog–Beelitz Stadt und Löwenberg–Templin werden die Zugangsstellen modernisiert. Darüber hinaus werden u.a. folgende Stationen neu-, um- oder ausgebaut: Ahrensfelde-Rehhahn, Bad Saarow-Klinikum, Pritzwalk, Velten.

Durch die Realisierung dieser Infrastrukturprojekte und den damit verbundenen neuen Betriebskonzepten mit kürzeren Fahrzeiten und besseren Anschlüssen werden viele zusätzliche Anreize zur Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs in Brandenburg gegeben. Eine entsprechend hohe Fahrgastnachfrage trägt dazu bei, den Bestand des Schienennetzes auch in Zukunft zu sichern.

Neben diesen Strecken und Stationen besteht auch weiterer Bedarf zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung der direkten Einbindungen nach Berlin, insbesondere im nördlichen und südlichen Bereich.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die konsequente Beseitigung von entstehenden Mängeln. Die Steigerung der Qualität der Schieneninfrastruktur als elementare Voraussetzung für einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr muss auch weiterhin ein gemeinsames Ziel aller Beteiligten sein. ■

Ulrich Mehlmann

Studium in Magdeburg in der Fachrichtung Maschinenbau, anschließendes Studium der Datenverarbeitung. Ab 1968 Führungstätigkeiten bei verschiedenen Unternehmen im Verkehrssektor und im Bereich Fahrzeugtechnik, ab 1986 Stadtrat für Energie in Potsdam, seit Bildung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr/Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung im Jahr 1990 Abteilungsleiter Verkehrspolitik, seit 2004 Abteilungsleiter Straßenwesen, Straßenverkehr, seit 2008 Abteilungsleiter Verkehr





Dr. Friedemann Kunst
Abteilungsleiter Verkehr in der
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Infrastrukturplanungen des Landes Berlin für ÖPNV und SPNV

Nach den gewaltigen Anstrengungen beim Wiederaufbau, Neubau und bei der Ergänzung der Schieneninfrastruktur seit der Wende verfügt Berlin heute über ein gut ausgebautes Netz mit erheblichen Kapazitätsreserven, das auch noch steigenden Mobilitätsbedürfnissen im Wesentlichen genügen kann.

Die im Folgenden aufgeführten Projekte zur Netzergänzung dienen der Abrundung des Gesamtnetzes, indem sie verbliebene Erschließungsdefizite beseitigen oder in Stadträumen mit hoher Nachfragedichte die Attraktivität des ÖPNV vergrößern. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr hat im Jahr 2003 das grundlegende Ziel formuliert, dass die Sicherung des Infrastrukturbestandes (mit erheblichem Sanierungsrückstand) Priorität vor Netzerweiterungen hat. Angesichts des bestehenden und absehbaren Finanzrahmens für Erhalt und Betrieb von ÖPNV-Infrastruktur ist dieses Ziel weiterhin aktuell. Vor diesem Hintergrund wird das eine oder andere der im Folgenden aufgelisteten Projekte bei der begonnenen Neubearbeitung des Stadtentwicklungsplanes (StEP) Verkehr noch einmal auf den Prüfstand gestellt.

Gleichwohl sind im ÖPNV die folgenden Projekte zur Ergänzung der Schieneninfrastruktur in unterschiedlichen Stadien der Bearbeitung:

| **Regionalbahn**

Nach der Inbetriebnahme des Nord-Süd-Fernbahntunnels und der Fernbahnhöfe Gesundbrunnen, Hauptbahnhof und Südkreuz sollen in den nächsten Jahren

im Fernbahn- bzw. Regionalbahnnetz nur noch kleinere Infrastrukturmaßnahmen realisiert werden. Neben den Maßnahmen zur Anbindung des Flughafens BBI durch Regionalbahn/Flughafenexpress gehören dazu

- die Verlängerung der Ostbahn/Wriezener Bahn von Lichtenberg zum Ostkreuz zur Verknüpfung der östlichen Vororte bzw. Großwohngebiete und dem Oderland mit der Stadt- und der Ringbahn. Durch einen zentralen Umsteigepunkt am Ostkreuz können viele Ziele in Berlin schneller und bequemer erreicht werden. Hierzu soll die bestehende eingleisige Strecke auf 2,2 km saniert und in den modernisierten Bahnhof Ostkreuz eingebunden werden. Die Realisierung soll zeitgleich mit dem Bahnhofsumbau abgeschlossen werden.
- die Einbindung der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB, „Heidekrautbahn“) nach Berlin zur besseren Anbindung der Berliner Großwohngebiete (Märkisches Viertel/Hohenschönhausen) an das Berliner Umland durch Reaktivierung/Erweiterung des Netzes der NEB.

Es wird noch geprüft, ob

- die Reaktivierung der Stammstrecke von Schönwalde nach Berlin-Wilhelmsruh, ggf. weiter nach Gesundbrunnen,
- die Durchbindung von Karow bzw. Karower Kreuz nach Gesundbrunnen oder
- die Durchbindung von Karow nach Lichtenberg über Hohenschönhausen den verkehrlich und volkswirtschaftlich größten Nutzen erbringt.

Für die Reaktivierung der Stammstrecke ist ein Ausbau des derzeitigen Industrieanschlussgleises für den Personenverkehr, der Anschluss an die Fernstrecke nach Gesundbrunnen in Wilhelmsruh und die Errichtung eines neuen Bahnsteigs am S-Bhf Wilhelmsruh erforderlich. Für die Durchbindung nach Gesundbrunnen oder Lichtenberg sind zwei Weichen südlich des Bahnhofs Karow erforderlich.

- Bau eines Turmbahnhofs am Karower Kreuz als erste Stufe der geplanten Nahverkehrstangente über den Berliner Außenring (BAR) zur direkten Verknüpfung des BAR mit der Stettiner Bahn/Heidekrautbahn. Dadurch kann ein durchgehendes Nahverkehrsangebot über den nord-

Infrastruktur für modernen Verkehr

östlichen BAR zunächst über Lichtenberg–Ostkreuz–Schöneweide, später dann auch über den südöstlichen BAR mit den Bahnhöfen Biesdorf Süd, Spindlersfeld und Grünau zum Flughafen BBI eingerichtet werden. Die Infrastrukturmaßnahme besteht im Neubau des Turmbahnhofes. Die mögliche Inbetriebnahme liegt nach 2011.

| S-Bahn

Das Berliner S-Bahnnetz soll innerhalb der nächsten Jahre durch folgende geplante Neubaustrecken einen vorläufigen Endausbau erreichen:

- Verlängerung von Bhf Schönefeld (alt) zum Terminalbahnhof BBI zur Anbindung der südöstlichen Berliner Bezirke an den Flughafen BBI.
Vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen:
 - Umbau von zwei Gleisen des Berliner Außenrings für den S-Bahnbetrieb westlich des bestehenden Bahnhofs Flughafen Schönefeld (Länge ca. 7,7 km) und Einführung in den unterirdischen Terminalbahnhof sowie
 - Neubau des Terminalbahnhofs,
 - Inbetriebnahme der Gesamtstrecke mit Bahnhof zeitgleich mit der Eröffnung vom BBI.
- S-Bahnstrecke Nordring (Wedding bzw. Westhafen)–Berlin Hauptbahnhof–Potsdamer Platz (S21) zur Herstellung einer direkten Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und den nördlichen und südlichen Berliner Bezirken mit der S-Bahn.
 - Neubau der Strecken von den S-Bahnhöfen Westhafen und Wedding zum Hauptbahnhof (Inbetriebnahme geplant 2014/2015) und weiter bis zum vorhandenen Nord-Süd-Bahntunnel am Potsdamer Platz (Inbetriebnahme etwa 2023/24) auf insgesamt 4,3 Kilometern.
 - Weiterhin sind langfristig noch zwei Neubaustrecken der S21 vom S-Bhf Potsdamer Platz bis zum U-Bhf Gleisdreieck und vom S-Bhf Julius-Leber-Brücke über die sogenannte Cheruskerkurve zum Bhf Südkreuz (Ringbahn) geplant. Dadurch wird ein Umsteigen zur U-Bahn Linie 1 und die Durchbindung von den in Nord-Süd-Richtung verkehrenden S-Bahnlinien auf den Südring in Richtung Osten möglich.
- Verlängerung Spandau–Falkensee, Teilstrecke bis Hackbuschstr. zur besseren Anbindung und Erschließung des Bezirkes Spandau mit der S-Bahn.
 - Wiederaufbau der S-Bahnstrecke nach Falkensee im ersten Teilabschnitt bis Hackbuschstr. auf ca. 3,5 km.
 - Teilweiser Neubau eines zweiten Streckengleises.
 - Neubau der Bahnhöfe Nauener Str. und Hackbuschstr.

| U-Bahn

- Die wichtigste Infrastrukturmaßnahme im Berliner U-Bahnnetz ist die Verlängerung der U5 über den Alexanderplatz hinaus bis zum Hauptbahnhof. Sie wird die Großsiedlungen im Osten direkt mit der Mitte verbinden und mit dem erzielbaren Zeitgewinn die Attraktivität des ÖPNV erheblich steigern. Der Teilabschnitt vom Hauptbahnhof zum Pariser Platz mit dem

U-Bhf „Deutscher Bundestag“ wird als U55 im Sommer 2009 in Betrieb gehen. Der ca. 2 km lange Abschnitt bis Alexanderplatz soll 2010 bis 2017 gebaut werden.

- Darüber hinaus ist von erheblicher Bedeutung die Verschiebung vom U-Bhf Warschauer Str. um ca. 100 m an den S-Bhf Warschauer Str. heran. Dadurch sollen die langen, teilweise unsicheren Umsteigewege zwischen U- und S-Bahnhof verkürzt werden.
- Wünschbare Projekte sind die Verlängerung vom U-Bahnhof Krumme Lanke zum Mexikoplatz und die Eröffnung eines U-Bahnhofes Magdeburger Platz mit denen ein Netzschluss zwischen U- und S-Bahn bzw. zwischen U- und Straßenbahn hergestellt werden könnte. Ob sie auch finanzierbar sind, soll im Zusammenhang mit der Überarbeitung des StEP Verkehr geprüft werden.

| Straßenbahn

Der Maßnahmenkatalog des StEP Verkehr enthält neben den bereits in Betrieb gegangenen und in Bauvorbereitung befindlichen Straßenbahnmaßnahmen (insbesondere Invalidenstraße) noch weitere sechs zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung vorgesehene Vorhaben, die ganz oder zunächst teilweise realisiert werden sollen:

- Alexanderplatz–Leipziger Str.–Potsdamer Platz –Kulturforum zur Entlastung der U-Bahnlinie 2.
- Hauptbahnhof–U-Bhf Turmstraße zur Erschließung des Stadtteils Moabit.
- Wissenschaftsstadt–Schöneweide, Sterndamm zur Stimulierung der Stadt- und der Wirtschaftsentwicklung im Entwicklungsgebiet Johannisthal/Adlershof durch Erschließung des Stadtgebietes mit der Straßenbahn.
- Müggelschlösschenweg zur Verbesserung der Straßenbahnbindung des Salvador-Allende-Viertels durch Errichtung einer tangentialen Verbindung von diesem Viertel über den Bhf Spindlersfeld bis nach Adlershof.
- Johannisthal–U-Bhf Zwickauer Damm zur Anbindung der Straßenbahn an die U-Bahnlinie 7 und Verbindung der Stadtgebiete Johannisthal und Rudow.
- Treskowstraße–Bahnhof Mahlsdorf zur erheblichen Verbesserung der Umsteigequalität zwischen Straßenbahn und S-Bahn. ■

Dr. Friedemann Kunst

Studium in Stuttgart und Berlin: Stadt- und Regionalplanung, Schwerpunkt Verkehrsplanung. Zweites Staatsexamen in Hannover, anschließend Tätigkeit im Stadtentwicklungsreferat München. Ab 1978 wissenschaftlicher Assistent und Lehrbeauftragter am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin, Promotion 1984. Seit 1985 beim Senat von Berlin in unterschiedlichen Funktionen. Tätigkeitsschwerpunkte: Stadtentwicklungsplan Verkehr, Radverkehrsstrategie, Wirtschaftsverkehrskonzept, Verkehrssicherheitsprogramm. Leiter des Referates Grundsatzaufgaben der Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklungsplanung. Seit Mitte 2007 Abteilungsleiter Verkehr in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.





Berlin–Bangkok, Potsdam–Peking, Zossen–Zagreb

Mit Bahn und Bus zum neuen Hauptstadtflughafen BBI

Berlin im Jahre 2015. Von Berlin geht es umsteige-frei in ferne Länder vom neuen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International (BBI). Und direkte ÖPNV-Verbindungen bringen Flugreisende ebenso wie Beschäftigte und Besucher des Flughafens schnell und bequem aus der Hauptstadtregion bis direkt unter das Flughafenterminal und zurück.

Aus der Berliner Innenstadt fährt der Flughafen-Express alle 15 Minuten mit 160 km/h in nur 20 Minuten zum Flughafen BBI und zurück. Über die neu gebaute Strecke der Dresdner Bahn wird die Fahrt vom Hauptbahnhof über Potsdamer Platz und Südkreuz zum Flughafen zum Katzensprung. Moderne Züge, welche speziell für den Einsatz als Flughafen-Shuttle ausgestattet werden, ermöglichen eine bequeme Fahrt.

Neben dem Flughafen-Express fährt auch die S-Bahn zum Flughafen. So werden auch die östlichen und südlichen Stadtbezirke im 10-Minuten-Takt auf direktem Wege mit dem Flughafen verbunden. Ermöglicht wird dies durch die Verlängerung der bestehenden Strecke nach Schönefeld bis direkt unter das Flughafenterminal.

Nicht nur aus Berlin ist der Flughafen BBI gut zu erreichen, auch aus dem Umland gibt es direkte Linien aus allen Himmelsrichtungen zum Flughafen. In Richtung Westen fährt ein stündlicher Regionalzug in die Landeshauptstadt Potsdam. In Richtung Osten geht es nach Königs Wusterhausen mit direktem Anschluss in Richtung Cottbus. In Richtung Norden wird Eberswalde erreicht, mit Halten beispielsweise in Berlin-Schöne-weide, Ostkreuz, Lichtenberg und Bernau (bei Berlin). In Richtung Süden fahren die Züge auf der Dresdner Bahn nach Zossen und Wünsdorf-Waldstadt und haben dort Anschluss nach Elsterwerda. Mit nur einem Umstieg können außerdem viele weitere Ziele in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Polen erreicht werden.

Das Zugangebot wird zudem durch zahlreiche Buslinien ergänzt, die Stadtteile und Gemeinden im Umfeld des Flughafens anbinden, welche nicht vom Schienenverkehr erreicht werden. Schwerpunkt der Busanbindung ist die Buslinie zum U-Bahnhof Rudow über welche wiederum Neukölln und weitere Berliner Stadtteile nahe der U7 an den Flughafen angebunden werden. Die Buslinien in den Südwesten Berlins sowie in Richtung der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming runden das ÖPNV-Angebot ab. ■

Baustelle – Schaustelle:
der BBI-Infotower



Infrastruktur für modernen Verkehr

Marcin Jabłoński

Marschall der Wojewodschaft Lubuskie

Grenzenlos nach Polen

Hauptziel der Verkehrspolitik der Wojewodschaft Lubuskie ist es, ein nachhaltiges Verkehrssystem durch gute Rahmenbedingungen für einen effektiven und sicheren Personen- und Güterverkehr zu erreichen. Eines der wichtigen Ziele ist ebenfalls eine Stärkung der Bahnverbindungen mit Brandenburg. Dabei ist uns bewusst, dass die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region nur mit einer gut entwickelten Infrastruktur möglich ist.

Die Bahnlinien haben eine hohe strategische Bedeutung für die Wojewodschaft. Daher sind wir bestrebt, alles zur Verbesserung des Zustands zu unternehmen. Das letzte Nadelöhr zwischen Berlin und Warschau ist seit Dezember 2008 mit dem Neubau der Brücke über die Oder beseitigt. Die Modernisierung des Rückgrades des Bahnnetzes unserer Wojewodschaft, die Hauptverkehrslinie CE-59 (Szczecin–Zielona Góra–Wrocław) aus Mitteln des Operativen Programms für Infrastruktur und Umwelt ist in Planung. Darüber hinaus ist im Rahmen des Operativen Regionalprogrammes von Lubuskie die Modernisierung von drei für unsere Wojewodschaft bedeutsamen Bahnlinien geplant. Eine davon ist die Strecke Gorzów Wielkopolski–Kostrzyn, für die wir auch wieder eine direkte Verbindung mit Berlin anstreben.

Für eine nachhaltige Wojewodschaftsentwicklung haben wir ähnliche Maßnahmen auch im Süden der Region vorgenommen. Die Selbstverwaltung der Wojewodschaft Lubuskie sowie die Kreis- und Gemeindeverwaltungen auf der polnischen und deutschen Seite haben die Möglichkeit der intensiveren Nutzung des historischen Streckenverlaufs Wrocław–Berlin über Żagań, Żary, Forst erkannt. Auf Grund des sich verschlechternden technischen Zustandes auf dem polnischen Abschnitt sind schnell Maßnahmen gegen den weiteren Verfall zu ergreifen. Unser nächstes Projekt sind daher die Verbesserungen auf dem am stärksten betroffenen Abschnitt zwischen Miłkowice und Forst mittels EU-Förderung aus dem Programm der Grenzübergreifenden Zusammenarbeit. Grundlegende Schwierigkeiten aus Sicht der Wojewodschaftselbstverwaltung resultieren aus Vorschriften, die die Organisations- und Finanzierungsbedingungen internationaler Verbindungen regeln. Die geltenden Gesetze besagen, dass Verträge über Dienstleistungen im Personenverkehr, die im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem Gebiet der Republik Polen erbracht werden, durch den zuständigen Verkehrsminister abzuschließen sind. Um

den Selbstverwaltungen die Initiative zur Gestaltung dieser Personenverkehre zu ermöglichen, haben wir eine Gesetzesnovellierung initiiert. Ein gravierendes technisches Problem sind die Unterschiede der Bahnsicherheitssysteme beider Länder, die uns bislang eine flexible Nutzung des Bestandes an Schienenfahrzeugen für grenzüberschreitende Verbindungen unmöglich machen. Die Zulassung zum Einsatz fremder Fahrzeuge ist derzeit in beiden Ländern kompliziert und langwierig. Eine Lösung sehen wir im Erwerb beidseitig zugelassener Fahrzeuge, was eine direkte Verbindung über die Grenze ermöglichen würde.

Als Organisator des regionalen Bahnverkehrs unternehmen wir auch kostenneutrale Maßnahmen wie die Fahrplanoptimierung. Zu diesem Zweck hat das Marschallamt die Zusammenarbeit mit dem VBB verfestigt. Im Ergebnis ist seit dem 14. Dezember 2008 die Verknüpfung der polnischen und deutschen Züge in Kostrzyn deutlich verbessert. Äußerst wichtig ist für uns ebenfalls die Tarifintegration und die Einführung sogenannter gemeinsamer Fahrkarten auf wichtigen grenzüberschreitenden Strecken.

Auf unsere Initiative hin sind in den letzten Jahren Fahrplanänderungen vorgenommen worden, die die Nutzung schneller grenzüberschreitender Verbindungen für die Einwohner der Region ermöglichen. Es wurden grenznahe Züge Zielona Góra–Frankfurt (Oder) und Żagań–Cottbus sowie ein zusätzlicher Halt des Berlin-Warszawa-Expresses am Umsteigeknoten Świebodzin eingerichtet. Darüber hinaus haben wir zusammen mit dem VBB ein Projekt zur direkten Zugverbindung der beiden Partnerstädte Zielona Góra und Cottbus über Guben initiiert. Ich rechne damit, dass wir mit gemeinsamer Kraft rasch die technischen und gesetzlichen Barrieren überwinden werden. Ich hoffe, dass die weitere Zusammenarbeit mit unseren Partnern des VBB in weiteren Projekten fruchtbar sein und das Verbindungsnetz unserer Region mit dem benachbarten Brandenburg bereichern wird. ■

Marcin Jabłoński

Seit September 2008 Marschall der Wojewodschaft Lubuskie. Zuvor war er Landrat des Kreises Ślubice (2007–2008), Vize-Bürgermeister von Ślubice (2006–2007 sowie 1994–1998), Vorstandsvorsitzender der Wärmeversorgungswerke GmbH in Ślubice (2002–2007), erster Vize-Wojewode von Lubuskie (1999–2001) sowie 1998 Vize-Wojewode von Gorzów Wielkopolski.

Marcin Jabłoński hat Germanistik sowie Management studiert. Außerdem hat er die Aufbaustudiengänge Recht und Administration sowie Verwaltung kommunaler Betriebe und ein MBA-Studium abgeschlossen. Er ist vereidigter Übersetzer für die deutsche Sprache.





Fluch oder Segen?

Vollständiger Wettbewerb auf der Schiene

Wir schreiben das Jahr 2014. Der Nahverkehr auf der Schiene in der Region Berlin/Brandenburg ist vollständig im Wettbewerb vergeben. Damit ist vollendet, was die gewählten Volksvertreter im Bundestag über 20 Jahre zuvor, im Jahr 1993, „aufs Gleis“ gesetzt haben. Der Bahnsektor wurde in den dazwischenliegenden Jahren aus der staatlichen Eigenproduktion in ein wettbewerbliches Umfeld geführt.

Alles deutet darauf hin, dass dieser Wechsel der Branche gut bekommen ist. Ein „Zurück“ zu den Staatsbahnzeiten strebt niemand mehr an. Auch das „ein bisschen Wettbewerb“ hat sich aus ökonomischen Gründen als unsinnig erwiesen. Die einzige Alternative zum Wettbewerb wären ländereigene Bahnen, die direkt vom Eigentümer entsprechend gesteuert werden, doch dies ist weder sinnvoll noch durchsetzbar.

| Der Wettbewerb und die Politik

Die Aufgabenträger haben die Wahl: Sie können entweder ein eigenes Unternehmen mit der Erbringung der Leistungen exklusiv beauftragen oder diese Leistungen ausschreiben und im Wettbewerb vergeben. Während im Bus- und Straßenbahnverkehr die Wahl oft auf das kreis- oder stadt-eigene Unternehmen fällt, ist im Eisenbahnverkehr diese Entscheidung getroffen. Mit der ab 1994 umgesetzten Bahnreform wurde der Wettbewerb politisch beschlossen. Seitdem ist klar, dass Schritt für Schritt alle Leistungen ausgeschrieben werden sollen.

Im Regionalverkehr auf der Schiene ist dieser Weg in Berlin/Brandenburg weit vorangeschritten. Bereits im Jahr 1996 wurden in Brandenburg die ersten Leistungen im Regionalverkehr ausgeschrieben. Zwischenzeitlich sind sieben weitere Vergabeverfahren abgeschlossen. Bis zum Jahr 2014, also 20 Jahre nach der politischen Grundsatzentscheidung in Richtung Wettbewerb, wird der gesamte Eisenbahnregionalverkehr in Berlin und Brandenburg ausgeschrieben sein.

| Der Wettbewerb und die Fahrgäste

Die Fahrgäste in Berlin und Brandenburg sind die großen Profiteure des Wettbewerbs. Bei allen Ausschreibungsverfahren konnten die meist bereits hohen Qualitätsstandards weiter gesteigert werden, z. B. durch neue Fahrzeuge oder durch mehr Servicepersonal. Das Fahrtenangebot hat sich hingegen meist nicht geändert. Grund ist, dass Takte und Betriebszeiten von den Ländern vorgegeben und „bestellt“ werden. Jedes Unternehmen, egal ob öffentlich oder privat, muss diese Vorgaben erfüllen. Durch den Wettbewerb konnten auch technische Innovationen erzielt werden. Der VBB war z. B. Vorreiter in Sachen barrierefreier Toiletten in

»Die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb spart nicht nur Geld, sie führt vor allem auch zu einer qualitativen Sicherung und Verbesserung des Angebots. Festgelegte Kriterien zu Qualität und Personal prägen dabei die Leistung. Für uns steht der Kunde im Mittelpunkt – und er dankt es uns.«



Dr. Axel Sondermann

Geschäftsführer Veolia Verkehr GmbH

Attraktiver öffentlicher Verkehr

Fahrzeugen. Erstmals mit der Ausschreibung der heute von der ODEG bedienten Strecken im Raum Eberswalde/Frankfurt wurde auch für kleinere Dieseltriebwagen ein solches WC vorgegeben. Bis dahin war dies nur in größeren Zügen üblich. Heute, mehr als fünf Jahre später sind solche Toiletten bundesweit Standard.

Dass die Fahrgäste den Wettbewerb honorieren, zeigen die kontinuierlichen Erhebungen zur Kundenzufriedenheit. In jedem Jahr werden in mehreren „Wellen“ im gesamten Netz knapp 3.000 Fahrgäste befragt, wie zufrieden sie mit dem Eisenbahnverkehr in der Region sind. Das erfreuliche Ergebnis: Seit Jahren geben die Fahrgäste den Verkehrsunternehmen und dem VBB gute Noten – im Durchschnitt eine „Zwei plus“. Und mit den im Wettbewerb vergebenen Strecken sind die Fahrgäste besonders zufrieden. Bislang konnte nach einem Betreiberwechsel immer ein Anstieg in der Kundenzufriedenheit festgestellt werden. Dies gilt übrigens auch für die DB Regio AG selbst. Bei im Wettbewerb gewonnenen Leistungen sind die Kunden mit der DB Regio AG zufriedener als bei den übrigen Leistungen. Durch den Wettbewerb werden Anreize gesetzt, damit auch in Zukunft die Kunden zufrieden mit dem Eisenbahnverkehr sind.

Der Fahrgast dankt all dies mit einer höheren Nachfrage. Hierzu ein Blick auf die bundesweiten Zahlen: Während der gesamte Personenverkehr (alle Verkehrsträger) seit der Bahnreform im Jahr 1994 um rund 10% gestiegen ist, ist der Nahverkehr auf der Schiene um über 50% gestiegen. Sicherlich lag dies nicht ausschließlich an der Einführung des Wettbewerbs – aber es zeigt auch deutlich, dass sich die Wettbewerbsbranche Nahverkehr im Aufwind befindet. Hier in der Region war die Fahrgaststeigerung sogar noch höher – dieser überproportionale Anstieg liegt aber vor allem am wieder aufgebauten Bahnnetz nach der politischen Teilung.

Wettbewerb und der Aufgabenträger

Die Länder Berlin und Brandenburg geben Jahr für Jahr rund 340 Mio. Euro für den Eisenbahnregionalverkehr aus. Sie verfolgen das Ziel, mit diesem Geld einen bezahlbaren, qualitativ hochwertigen Nahverkehr zu bestellen. Es ist eine Binsenweisheit, aber überrascht in dieser Deutlichkeit dennoch: Dort, wo Wettbewerb herrscht, sind Preise und Leistung in einem angemessenen Verhältnis. Dort, wo Monopole bestehen, die nicht vom Staat gesteuert werden, steigen die Preise.

Hierzu ein Blick auf die Entwicklung der Bestellerentgelte im VBB-Gebiet: Der Preis für die Leistungserstellung (blaue Linie), der dem Wettbewerb unterliegt, ist in den letzten Jahren gesunken und wird nun moderat ansteigen. Erst im Jahr 2012 werden die Preise des Jahres 2001 wieder erreicht sein. Dies ist

» Der Wettbewerb im SPNV spornt DB Regio seit 15 Jahren zu permanent besseren Leistungen an. Die Kunden honorieren dies durch steigende Fahrgastzahlen und attestieren uns eine gute Qualität. Wir wollen diese Erfolgsgeschichte – besonders des RE-Verkehrs – fortsetzen und werden um jede ausgeschriebene Leistung kämpfen. «

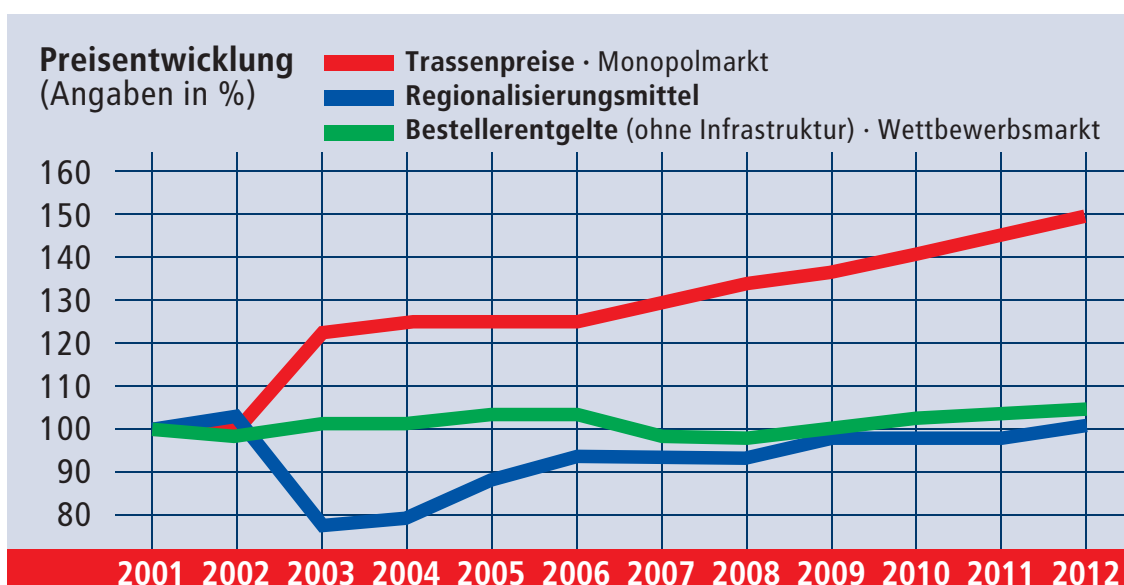
Peter Buchner

Regionalbereichsleiter Nordost
DB Regio AG



umso beachtlicher, da bei dieser Preiskurve noch ca. 80% der Leistungen gar nicht wettbewerblich vergeben sind. Allein die „Androhung“ des Wettbewerbs reicht offenbar, damit die Preise auch für die nicht im Wettbewerb vergebenen Leistungen zumindest nicht überproportional steigen. Im Vergleich dazu die Entwicklung der Trassenpreise, also der Monopolpreise (rote Linie). Hier gibt es weder Wettbewerb noch eine funktionierende staatliche Preisaufsicht. Die Trassenpreise in Berlin und Brandenburg sind seit 2001 um knapp 40% gestiegen und haben im Jahr 2012 fast die 50%-Marke überschritten.

Es ist leicht vorstellbar, dass die Preise für die Leistungserstellung ohne den Wettbewerb eine ähnliche Entwicklung genommen hätten. Ergebnis wäre, dass der Nahverkehr auf der Schiene nicht mehr finanzierbar wäre. Denn die Regionalisierungsmittel (grün), aus der die Länder die Bestellungen bezahlen, sind in den letzten Jahren gesunken und werden erst nun wieder leicht ansteigen. Ohne Wettbewerb wäre der Nahverkehr auf der Schiene perspektivisch mit dem heutigen Finanzniveau nicht mehr finanzierbar. Der Bürger profitiert vom Wettbewerb also doppelt – zunächst als Fahrgast und dann als Steuerzahler. →



| Wettbewerb und die Arbeitnehmer

Der Wandel der Eisenbahn von der früheren Staatsbahn hin zu dem heutigen Wettbewerbsmarkt ist vor allem für die Arbeitnehmer ein tiefgreifender Wandel. Wie bei jedem Veränderungsprozess gibt es Gewinner und Verlierer. Der Zugbegleiter einer Wettbewerbsbahn, der bis vor kurzem arbeitslos war und dessen heutige Aufgaben vormals ein Automat wahrgenommen hat, wird eine andere Sicht haben als der DB-Lokführer, der vor einem Wechsel zum Gewinner der Ausschreibung steht.

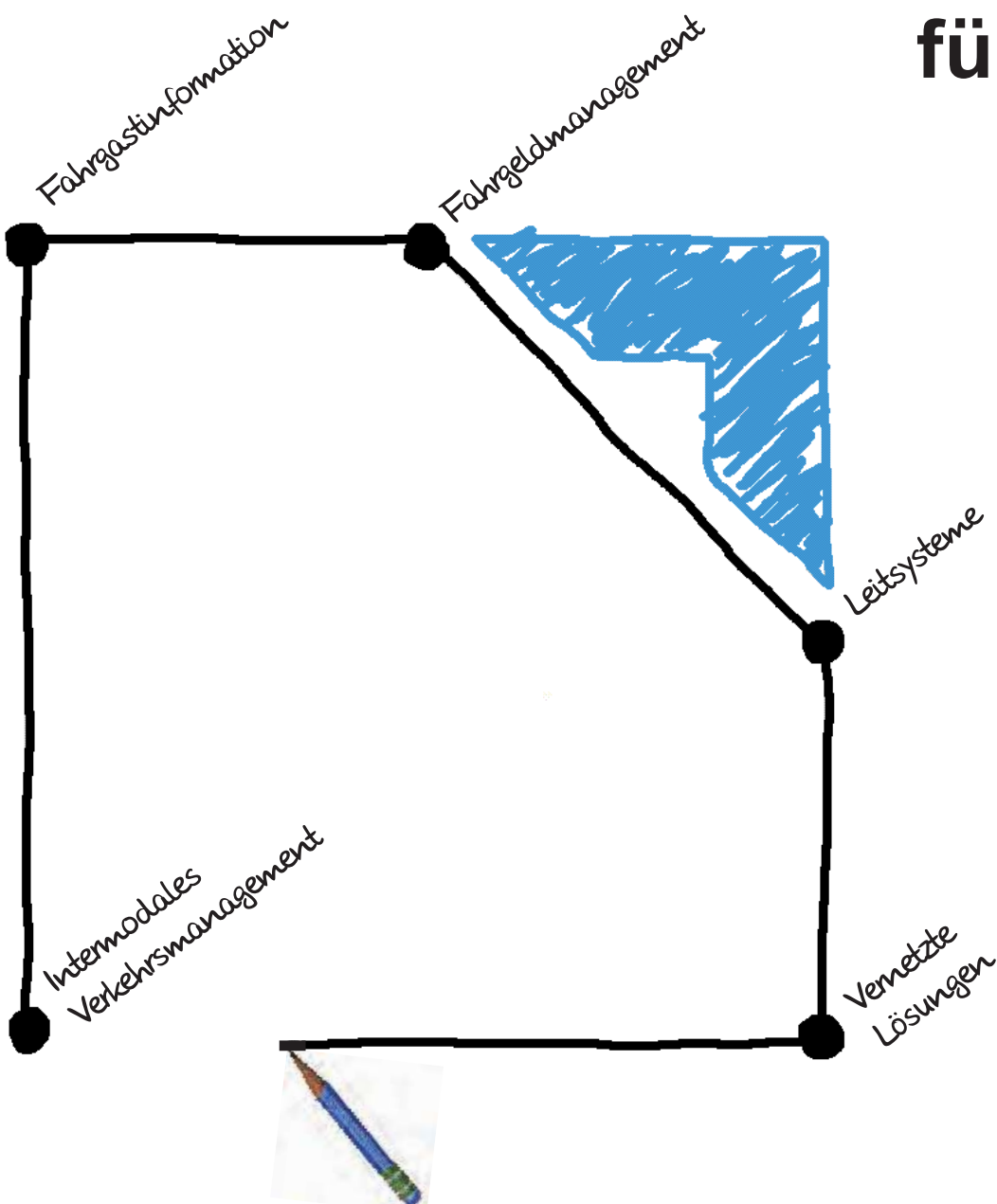
Der Wettbewerb bietet den Arbeitnehmern vor allem aber Chancen. Gerade hier in der Region wollen VBB und Länder, dass durch den Wettbewerb neue Arbeitsplätze entstehen. Deshalb geben wir in den

Ausschreibungen vor, dass Zugbegleiter und nicht nur Fahrkartenautomaten in den Zügen sind. Somit werden wieder neue Arbeitsplätze geschaffen, die die DB AG längst wegrationalisiert hatte. Die im Nahverkehr auf der Schiene beschäftigten Arbeitnehmer können somit sicher sein, dass sie dauerhaft hier in der Region benötigt werden. Allerdings müssen sie in ihrem Berufsleben vielleicht ein- oder mehrfach bereit sein, den Arbeitgeber zu wechseln.

Die Aufgabenträger brauchen und wollen kein Lohn-dumping, um ihre Ziele zu erreichen. Es ist Aufgabe der Tarifparteien, in den Tarifverträgen eine angemessene Entlohnung zu vereinbaren. Aus rechtlichen Gründen ist es dem VBB und den Ländern nicht möglich, bei den Ausschreibungen bestimmte Tarife oder Löhne vorzugeben. ■

Anzeige

Unsere Kompetenz für Ihren Erfolg



Führend in Beratung, Planung und Projektmanagement

BLIC bietet Ihnen modernste IT-Dienstleistungen aus einer Hand. Technologisch anspruchsvoller werdende Verkehrssysteme verlangen nach maßgeschneiderten Lösungen. BLIC gelingt es dank eines ganzheitlichen Ansatzes, vernetzte Leitsysteme und wirksames Verkehrsmanagement erfolgreich in bereits bestehende Netze einzugliedern oder komplett neu zu entwickeln. Lassen auch Sie Ihre Fahrgäste von unserer Kompetenz profitieren.

030-85 95 40-0 www.blic.de



Attraktiver öffentlicher Verkehr

Michael Ebermann

Geschäftsführer der
Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Aktiver Umweltschutz in den Verkehrsunternehmen

Soviel vorweg: Die Frankfurter Stadtverkehrsleute sind keine bloßen Idealisten, sie sind handfeste Pragmatiker. Sicher haben sie auch eine ganze Portion Phantasie und Idealismus, aber das resultiert ganz einfach auch aus Selbstschutzgründen. Wenn nämlich der Öffentliche Personennahverkehr für die Bevölkerung nicht attraktiv ist, wenn er nicht wirtschaftlich arbeitet, wenn nicht in die Zukunft geschaut wird, wenn die Frankfurter lieber ihr Auto nutzen – dann gefährdet das den Bestand und damit eben auch die Arbeitsplätze der Beschäftigten. Und in dieser Hinsicht war auch die Gründung des VBB vor nunmehr zehn Jahren sozusagen schon ein Schritt hin zum Umweltschutz – wenn auch nicht der erste.

Spätestens seit der Überflutung des alten Betriebshofes 1997 war das Thema Umweltschutz und Nachhaltigkeit auf der Tagesordnung. Die Frankfurter wurden durch das Oderhochwasser gemahnt, dass ein zu sorgloser Umgang mit der Umwelt, wie das Zurückdrängen der natürlichen Überflutungsräume, katastrophale Auswirkungen haben kann. Eine zunehmende Sensibilisierung der Bürger für ihre Umwelt war die Folge. So war es verständlich, dass auch die Kommunalpolitik Themen der nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung aufgriff und dabei große Akzeptanz bei ihren Bürgern fand.

Ein Glücksfall ist es aber auch für die SVF, dass die Stadt Frankfurt (Oder) als ihr Aufgabenträger alle betreffenden Initiativen unterstützt und in den Nahverkehrsplan der Stadt und in die Betrauungsvereinbarung fest schreibt, die der SVF die Durchführung der Verkehrsleistungen bis 2015 sichern. Die SVF stellt andererseits bei der Umsetzung der EU-Richtlinien hinsichtlich Luftreinhaltung und Lärmschutz einen Teil der Problemlösung dar, wenn entsprechende Aktionspläne in Frankfurt (Oder) zu erstellen und dann auch umzusetzen sind.

Als die Frankfurter im März 2001 ein Aufruf des Bundesumweltministers zu einem Interessenbekundungsverfahren unter dem Titel „Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb“ erreichte, kam der genau zur richtigen Zeit: mitten in die betriebsinterne Diskussion über die künftige Antriebstechnologie. Deshalb stand an erster Stelle das Projekt, die alte Busflotte 2002/03 durch Erdgasbusse mit höchstem Umweltstandard (EEV) zu ersetzen: Ein gutes Beispiel

für die fruchtbare Zusammenarbeit von Unternehmen und Verwaltung. Damit war mit einem Schlag das kleine östliche Frankfurt in aller Munde – bundesweit und darüber hinaus! Die Stadt hatte nun die umweltfreundlichste Busflotte Europas – inklusive einer der leistungsfähigsten Erdgastankstellen, die inzwischen auch private Autofahrer nutzen. Zahlreiche Unternehmen und Politiker aus dem In- und Ausland haben sich vor Ort vom technischen und wirtschaftlichen Nutzen des Projektes überzeugt. Für Frankfurt (Oder) und seine Verkehrsgesellschaft war der Imagegewinn beträchtlich!

Aber gehen wir noch etwas zurück. Als der Bau eines neuen Betriebshofes anstand, wurde schon bei der Planung besonderer Wert auf Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit gelegt. Ein Vorteil ergab sich durch den Bau eines kombinierten Betriebshofes für Bus und Bahn: Die über die Stadt verstreuten Abstellflächen konnten aufgegeben werden, die Leerkilometer reduzierten sich. Bei der Waschanlage kann das Wasser mehrfach genutzt werden. In Kürze wird auf den Dächern der Werkstätten und Abstellhallen eine Photovoltaik-Anlage in Betrieb sein, die einen Teil des Strombedarfs für die Straßenbahnen erzeugt – Frankfurt wird dem Namen „Solarstadt“ gerecht! Vor Ort fahren Straßenbahnen emissionslos. Sie sind also in Verbindung mit Erdgasbussen bestens für die Zukunft aufgestellt und leisten ihren Beitrag zur Umsetzung der Klimaziele. Zukunftsvision der Europäischen Doppelstadt Frankfurt (Oder)/Slubice: Die Straßenbahn fährt über die Oder ...

Die Aufrechterhaltung und die ständige Anpassung der hohen Umweltstandards garantiert seit 2003 das Umweltzertifikat DIN EN ISO 14001:1996. Dazu gehört eine jährliche Überprüfung der Nachhaltigkeit durch einen unabhängigen Gutachter. Übrigens war die SVF hier Vorreiter in Brandenburg! Die Beschäftigten im Unternehmen ziehen an einem Strang. Sie kennen den Stellenwert von Umweltschutz und Verantwortung. Und sie sind der drohenden Verschärfung von Umweltgesetzen lieber schon ein Stück voraus ... ■

Michael Ebermann

Der gebürtige Sachse und Dipl.-Ing. für Fahrzeugtechnik ist seit dem Jahre 1972 in verschiedenen leitenden Positionen des Verkehrswesens in Frankfurt (Oder) tätig und leitet die Geschicke der SVF Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) seit nunmehr 10 Jahren als Geschäftsführer. Dabei setzt er unternehmensstrategisch vor allem auf Aspekte des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung. Seiner Entscheidung ist es maßgeblich zu verdanken, dass in den Jahren 2002/03 in Frankfurt (Oder) deutschlandweit der erste Busfuhrpark komplett auf Erdgasbusse umgestellt wurde, die den EEV-Standard erfüllen.





Dr. Klaus Baur
Vorsitzender der Geschäftsführung
Bombardier Transportation

Innovative Schienenfahrzeuge für mehr Attraktivität für den Fahrgast

Der VBB hat in den letzten zehn Jahren einen hohen Beitrag zur Attraktivität des Schienenverkehrs in der Hauptstadtregion geleistet. Und das ist nicht nur für die Mobilität der Bürger wichtig, sondern auch für die Unternehmen der Bahnindustrie. Allein aus unserem Haus sind im Einsatzgebiet des VBB Doppelstockzüge, Dieseltriebzüge, S- und U-Bahnen sowie Straßenbahnen unterwegs. Bombardier hat, aufgrund der herausragenden Bedeutung des deutschen Marktes und speziell der Metropole Berlin mit ihrem verkehrstechnisch gut integrierten Umland und der starken Forschungs- und Produktionslandschaft, sowohl seinen internationalen Sitz als auch das weltweit größte Werk in der Hauptstadtregion.

Ich möchte dem VBB daher an dieser Stelle für das herausragende Engagement bei der Schaffung eines länderübergreifend integrierten Verkehrs danken, der für die Fahrgäste von entscheidender Bedeutung ist und deutlich zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen beigetragen hat. Dies wiederum hat den Betreibern wie Deutsche Bahn oder BVG die Bestellung von noch mehr modernen Fahrzeugen ermöglicht. Und die laufende Ausschreibung verspricht in naher Zukunft noch besseren Service mit barrierefreien, klimatisierten und videoüberwachten Zügen. Damit liegt der VBB exakt im Trend der Zeit.

Aufgrund steigender Energiekosten, betrieblicher Leistungsanforderungen und dem globalen Klimawandel stehen Bahnbetreiber allgemein heute vor wachsen-

den Herausforderungen. Mobilität muss nachhaltig, aber auch wirtschaftlich sein. Energie ist das Thema Nummer eins für unsere Industrie und für unsere Welt. Bombardier als größter Hersteller von Schienenfahrzeugen befasst sich daher heute schon mit den Fahrzeugen und Technologien, die für unsere Kunden die Welt von morgen darstellen. Unsere Forschung und Entwicklung arbeitet tagtäglich daran, Antworten auf diese Herausforderungen sprichwörtlich „auf die Schiene“ zu bringen.

Ein hochaktuelles Beispiel für die kontinuierliche Produkt-Innovation bei Bombardier Transportation ist die neue Generation Doppelstockwagen, deren Vorgänger auch in der Region Berlin/Brandenburg erfolgreich und zuverlässig im Einsatz sind. In den letzten Jahrzehnten wurden sie in mehreren Entwicklungsstufen zu modernen Nahverkehrsfahrzeugen weiterentwickelt. Mit der im Jahr 2008 vorgestellten, neuesten Generation findet eine Evolution der Doppelstockfahrzeuge von Bombardier zu einer ausgereiften und hoch flexiblen Produktfamilie statt. Die Neuentwicklung des angetriebenen Steuerwagens ermöglicht eine bislang unerreichte Einsatzvielfalt. So können erstmals reine Doppelstock-Triebzüge gebildet werden. Sie bieten eine deutlich höhere Wirtschaftlichkeit und sind in der Zuglänge frei skalierbar. Der Erfolg des Fahrzeuges zeigt sich bereits im Rahmenvertrag mit der Deutschen Bahn über bis zu 800 Fahrzeugen.

Die Fahrzeuge der neuen Doppelstock-Familie sind selbstverständlich kompatibel zu ihren Vorgängergenerationen sowie nach wie vor in klassischer Zugkonfiguration mit Lokomotiven oder als Triebzug einsetzbar – somit eine echte Produktfamilie. Mehrere Frontvarianten in unterschiedlichem Design und Einstieghöhen von 600 mm oder 1.150 mm erlauben eine optimale Anpassung an die Vorstellungen des Betreibers und die Infrastrukturparameter. Der Variantenreichtum im Innenraum sowie neue Licht- und Farbkonzepte sorgen für mehr Wohlfühl, Komfort und Sicherheit. Im Jahr 2006

Attraktiver öffentlicher Verkehr

wurde den Doppelstockfahrzeugen durch die Deutsche Bahn ein Sonderpreis für ausgezeichnete Qualität und Zuverlässigkeit verliehen. Termintreue bei der Lieferung, kundennahe Betreuung über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg lassen auch in Zukunft den Einsatz der neuen Doppelstockfamilie zum Erfolg werden.

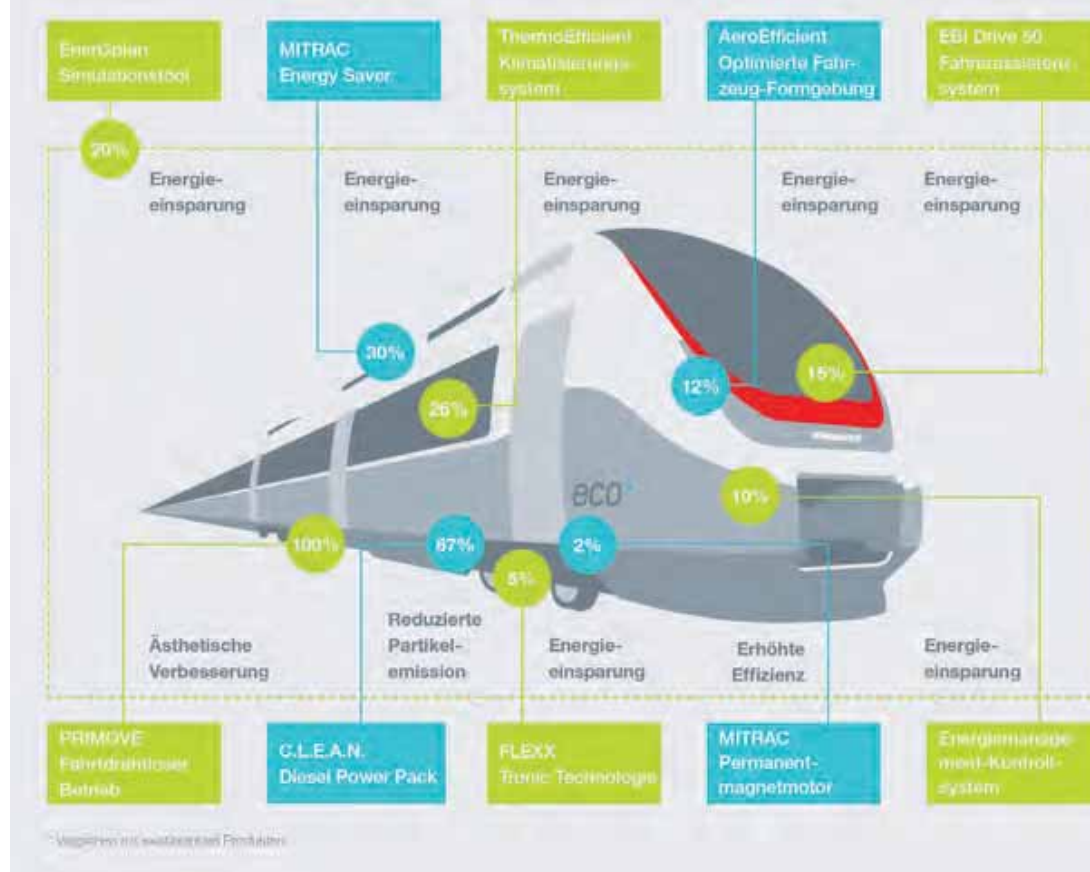
Mit der neuen Elektrotriebzug-Plattform TALENT 2 bietet Bombardier ein weiteres hochmodernes und einzigartiges Zugkonzept, das durch seine Modularität und Flexibilität überzeugt. Bisher war ein Zug in der Regel über seine gesamte Lebensdauer in einem Einsatzgebiet in Betrieb. Die Liberalisierung des Schienenverkehrs verlangt jedoch, über deutlich flexiblere Fahrzeuge zu verfügen, die im Laufe ihrer Lebensdauer auch an neue Einsatzgebiete angepasst werden können. Dafür hat Bombardier den TALENT 2 entwickelt – für maximale Flexibilität, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Kundentfreundlichkeit. Der TALENT 2 wurde als „Baukastensystem“ konzipiert. Die gleichzeitige Standardisierung möglichst vieler Bauteile hält Unterhaltskosten niedrig und ermöglicht eine sehr transparente Preisgestaltung. Er ist in unterschiedlichsten Regionen flexibel einsetzbar – von S-Bahn-Verkehr mit zwei Türen pro Wagen über Regionalverkehr mit höherer Sitzplatzkapazität und dafür nur einer Tür bis zum Interregio-Verkehr – und das nicht nur bei der Herstellung, sondern auch bei einer Änderung des Einsatzgebietes. Vom Zweiteiler bis zum Sechsteiler ist jede Zugkonfiguration möglich – je nachdem, welche Kapazität das Einsatzgebiet verlangt. Auch die Einstiegshöhe ist nachträglich zwischen 600 und 800 mm veränderbar.

Zwischen Cottbus und Leipzig werden die Fahrgäste noch in diesem Jahr unsere neuen TALENT 2-Züge als Zwei- bzw. Vierteiler vorfinden. Der vierteilige Triebzug wird dann zusätzlich je einen Getränke- und Snackautomaten sowie einen kleinen Bistrobereich mit Stehtisch bieten, an dem der Fahrgast seinen Imbiss in angenehmer Atmosphäre genießen kann.

Auch die Hauptstadt erhält mit der neuen FLEXITY Berlin Straßenbahn ein innovatives und attraktives neues Stadtverkehrsfahrzeug. Das Design ist vom Bauhausstil inspiriert und gibt den Zügen einen eigenständigen Berliner Auftritt mit ebenen Einstiegen und leichter Zugänglichkeit für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität. Der Innenraum ist gekennzeichnet durch großzügige Fahrgasträume sowie Multifunktionsabteile und klimatisierte Fahrgast- und Passagierbereiche. Die Fahrzeuge haben einen niedrigen Stromverbrauch mit Stromrückspeisung im Bremsbetrieb.

Einen weiteren großen Schritt auf dem Weg zu mehr Energieeffizienz und Umweltbewusstsein hat Bombardier letztes Jahr gemacht mit der Präsentation von

» Unsere neuen ECO4 Technologien ermöglichen Energieeinsparungen von bis zu 50 %* »



ECO4, einem innovativen Portfolio von Technologien, Produkten und Dienstleistungen, das den energiesparenden Betrieb und die Gesamtleistung von Zügen optimiert. Das ECO4-Portfolio basiert auf den vier Eckpfeilern Energie, Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit. Unsere ECO4-Produkte sind in jeder Flotte voll einsatzfähig, leicht an den Kundenbedarf anzupassen und ermöglichen Einsparungen bei Energiekosten um bis zu 50 Prozent. Damit unterstützen wir Bahnbetreiber dabei, die Zuverlässigkeit und Leistung ihrer Flotte zu verbessern und gleichzeitig sowohl ihren Kohlendioxidausstoß als auch ihre Energiekosten zu reduzieren. →

Die neue FLEXITY Straßenbahn für Berlin



Das Multitalent



TALENT und BOMBARDIER sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

Der **BOMBARDIER TALENT 2** Triebzug ist ein echter Alleskönner, der nicht nur mit seiner Funktionalität, sondern auch mit Design hervorsteht. Vom Zweiteiler bis zum Sechsteiler ist jede Zugkonfiguration möglich – je nachdem welche Kapazität das Einsatzgebiet verlangt.

Dank des modularen Konzepts und einem Höchstmaß an Standardisierung, kann der *TALENT 2* auch im Nachhinein mit geringem Aufwand umgerüstet und flexibel an neue Bedingungen angepasst werden.

Die Verwendung umweltschonender und wiederverwertbarer Materialien sowie der Einsatz innovativer Technik an Bord bieten ein optimiertes Konzept zur Energieeinsparung und effizienten Nutzung vorhandener Ressourcen.



Ein Zug, so individuell wie Ihr Fingerabdruck.

www.theclimateisrightfortrains.com

BOMBARDIER

Attraktiver öffentlicher Verkehr

Das ECO4-Portfolio besteht aus den folgenden Produkten und Technologien:

- **Primove, fahrdradtlose Stadtbahn:** In vielen Stadtzentren verursachen Oberleitungen und die zugehörige Infrastruktur eine visuelle Beeinträchtigung historischer Straßenzüge, Baudenkmäler oder Parkanlagen. Fahrdradtlose Strecken für Straßen- und Stadtbahnen gewähren freie Sicht und erhöhen die Attraktivität des Stadtbilds. Das neue und einzigartige BOMBARDIER* PRIMOVE* System erlaubt den fahrdradtlosen Betrieb von FLEXITY Stadtbahnen in jeder Umgebung sowie auf Tunnelstrecken – genauso wie konventionelle Oberleitungssysteme. Einzigartig ist die kontaktfreie Übertragung der Energie durch Komponenten, die unter dem Fahrzeug montiert und im Boden unter der Oberfläche verborgen sind. Die Vorteile sind offensichtlich:
 - keine störenden Oberleitungen und Masten
 - sichere, induktive Energieübertragung
 - kein Verschleiß von Teilen und Materialien
 - widerstandsfähig bei jeder Witterung und Bodenbeschaffenheit.
 Das PRIMOVE System ist verbunden mit dem BOMBARDIER* MITRAC* Energy Saver, der die elektrische Energie, die während des Betriebs und beim Bremsen gewonnen wird, an Bord des Fahrzeugs unter Verwendung von leistungsstarken doppelschichtigen Kondensatoren speichert.
- **C.L.E.A.N. Diesel Power Pack:** das abgasärmste Antriebssystem für mehrteilige Dieseltriebzüge (DMU) in der 500 kW Klasse. Diese Technologie erfüllt bereits jetzt die EU-Emissionsvorschriften der

Stufe III-B, die 2012 in Kraft treten werden und ist serienreif. Die ersten BOMBARDIER ITINO-Züge mit Clean Diesel-Technologie werden bereits dieses Jahr zu deutschen und schwedischen Kunden rollen. Der neue CLEAN Diesel-Antrieb basiert auf einem 560 kW-starken Achtzylinder-Dieselmotor, der mit einem Lastschaltgetriebe verbunden ist. Bei der Abstimmung der Komponenten gelang es, Gewicht, Aufbau und Kraftstoffverbrauch der Antriebseinheit zu optimieren und das bei gleichzeitiger Reduzierung des Wartungsaufwands. Ein spezieller Katalysator mit sogenannter SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) reduziert die Emissionen, insbesondere auch den Stickoxid-Ausstoß.

- Der BOMBARDIER MITRAC Permanent Magnet Motor ist eine moderne Motortechnologie, die eine Steigerung der Effizienz des Antriebsstrangs ermöglicht.
- Das Fahrerleitsystem BOMBARDIER EBI Drive 50 (Fahrer-Assistenz-System) liefert dem Fahrer Informationen zu optimaler Geschwindigkeit und Zugkraft. So können bis zu 15 Prozent der Traktionsenergie eingespart werden.
- **AeroEfficient:** Optimale Auslegung zur Reduktion des Luftwiderstands (ca. 25 Prozent) mit gleichzeitiger Energie-Einsparung.
- **MITRAC Energy Saver:** Speicherung der Bremsenergie auf dem Fahrzeug sowie regeneratives Bremsen, bei dem zusätzlich bis zu 30 Prozent des Energieverbrauchs eingespart werden können. →



Primove, fahrdradtlose Stadtbahn

Wir als Hersteller würden uns von den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen wünschen, dass sie den Weg der Ländergrenzen überschreitenden Politik weitergehen, um zu einer stärkeren Vereinheitlichung von Normen und Regeln zu gelangen. Durch eher funktionale als detaillierte oder von den Normen abweichende Forderungen in den Ausschreibungsvorgaben würde den Betreibern und Herstellern die Möglichkeit eingeräumt, existierende und bewährte Konzepte wiederholt einzusetzen. Damit kann die Forderung nach kostengünstigen Angeboten und reduzierten Lieferfristen von der Industrie umgesetzt werden. ■

Dr. Klaus Baur



Seit 2003 Vorsitzender der Geschäftsführung für die deutsche Schienenverkehrssparte der kanadischen Bombardier-Gruppe in Berlin tätig. Zuvor hatte er leitende Positionen in den Firmen ABB und Adtranz inne. Ehrenamtlich setzt er sich u. a. für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und den Verband der Bahnindustrie (VDB) ein. Als Förderkreissprecher der Allianz pro Schiene vertritt Baur die Interessen von Bahnindustrie, Bahnbetreibern und Zulieferfirmen im Schienenbündnis.

Anzeige



Wir gratulieren dem VBB zum 10-jährigen Jubiläum
und wünschen auch weiterhin viel Erfolg!

Spreeplan Verkehr unterstützte den VBB in den letzten Jahren bei
Erhebungen | Planung | Konzeption | Verkehrsmodellierung

Gerne unterstützen wir auch Sie!

Attraktiver öffentlicher Verkehr

Christfried Tschepe

Vorsitzender des Berliner Fahrgastverbandes IGEB

Was wünschen sich die Fahrgäste für die Zukunft?

Die Zahl der Gäste ist groß. Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Fahrgast-, Umwelt- und Sozialverbänden sind gekommen, um dem VBB-Chef und seinen Mitarbeitern zum 20-jährigen Bestehen des Verbundes zu gratulieren.

Bereits 2009, also zehn Jahre nach dem Start des VBB hatte es gute Gründe zum Feiern gegeben. Allerdings waren VBB und Fahrgäste gerade von unerwarteten politischen Entscheidungen überrascht worden. Obwohl es politischer Konsens schien, dass Klimaschutz, Umweltschutz und Mobilität nur mit einer verkehrspolitischen Wende zu mehr und besserem öffentlichen Verkehr zu erreichen sind, setzte die deutsche Politik, getrieben von Wahlkämpfen und Konjunkturprognosen einseitig auf die Förderung von Straßenbau und Autokauf.

Für positive Schlagzeilen sorgte allerdings der VBB: Zum zehnten Jahrestag wurde ein verbundweites Seniorenticket eingeführt. Die 45 Euro im Monat kostende Karte ermöglichte es allen ab 65 ohne Quälerei mit Tarifbestimmungen und Ticketautomaten freizügig durch Berlin und Brandenburg zu fahren. Allerdings mussten auf mehreren Regionalbahnstrecken zusätzliche Züge bestellt werden, weil immer mehr Berliner Senioren Brandenburger Ausflugsziele per Bahn ansteuerten – und umgekehrt. Mit dem neuen VBB-Seniorenticket nahm die Zahl der „Graufahrer“, also der Fahrgäste mit falschem Fahrschein, deutlich ab. Der Berliner Fahrgastverband IGEB sah sich darin bestätigt, dass nur ein einfacher Tarif ein gerechter ist.

Die stark gewachsene Zahl von Fahrgästen über 65 entwickelte sich zu einer Lobby und beschleunigte auch andere Qualitätsverbesserungen. Alle S-Bahn- und Regionalbahnhöfe haben inzwischen dynamische Zugzielanzeiger. Alle Regionalzüge fahren mit Zugbegleitern. Und die BVG verzichtete auf das zwar Werbeeinnahmen erbringende, aber Fahrgäste vergraulende Zukleben von Bahn- und Busscheiben mit Reklame. Persönliches Erleben war oft auch eine Triebkraft für die erfolgreiche Arbeit des VBB, denn die meisten Mitarbeiter sind selbst regelmäßige Nutzer des öffentlichen Verkehrs.

Die VBB-Qualitätsberichte werden von vielen Verkehrsunternehmen bis heute gefürchtet und vor allem die DB ärgerte sich über so manche engagierte VBB-Presseer-

klärung. Anstatt die Kritik als Ansporn zu sehen, wurde dem VBB Kompetenzüberschreitung vorgeworfen. Mit diesem Vorwurf wurde der VBB-Geschäftsführer konfrontiert, als er zum 20. Jahrestag des Mauerfalls beklagte, dass zwar an der Zusammenführung der Straßennetze gearbeitet wurde, aber die Wiederherstellung der Bahn- und Straßenbahnnetze viel zu langsam vorankomme. Diese Kritik ist auch 2019 noch berechtigt. Zwar wurden mit dem Wiederaufbau der S-Bahn von Berlin-Spandau nach Falkensee und mit den Berliner Straßenbahnverlängerungen vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz sowie vom Nordbahnhof über den Hauptbahnhof zur Turmstraße wichtige Projekte realisiert, doch viel mehr wäre nötig und möglich gewesen.

In der Politik konnte man sich seinerzeit nicht vorstellen, welche Renaissance der Schienenverkehr mit zunehmender Erdölverknappung und -verteuerung erleben würde. So fehlte jeglicher planerischer Vorlauf, als das größte Konjunkturprogramm der deutschen Nachkriegsgeschichte gerade Investitionen zum Ausbau der Schienennetze vorsah. Dass damals ein Teil der Mittel zur Beschleunigung des gerade begonnenen Wiederaufbaus der Dresdener Bahn zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde genutzt werden konnte, war eher Ausdruck eines Missstands, denn ursprünglich hätte dieses Projekt längst abgeschlossen sein sollen.

Doch die Versäumnisse der Politik schmälern nicht das aus Fahrgastsicht positive Fazit zum 20-jährigen Bestehen des VBB. Nach schwierigen Anfangsjahren, als Fahrgastverbände vom VBB noch ausgegrenzt worden waren, wurde der Verbund unter dem Geschäftsführer Hans-Werner Franz zu einem wichtigen Partner beim Einsatz für die Fahrgastbelange in Berlin und Brandenburg. Das hatte der Fahrgastverband IGEB bereits 2009 in seinen Glückwünschen an den VBB zum Ausdruck gebracht und dabei die Hoffnung geäußert, dass das VBB-Engagement für einen attraktiven öffentlichen Verkehr und ein fahrgastfreundliches Tarifsysteem im zweiten Jahrzehnt fortgesetzt und ausgebaut werde. ■

Christfried Tschepe

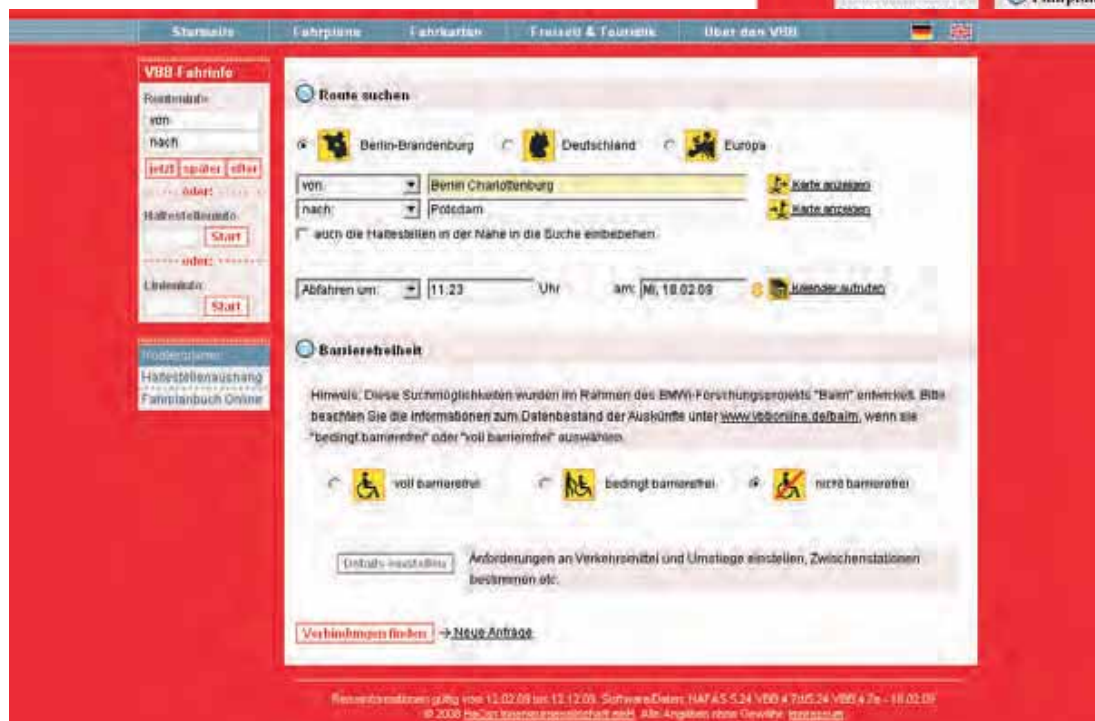
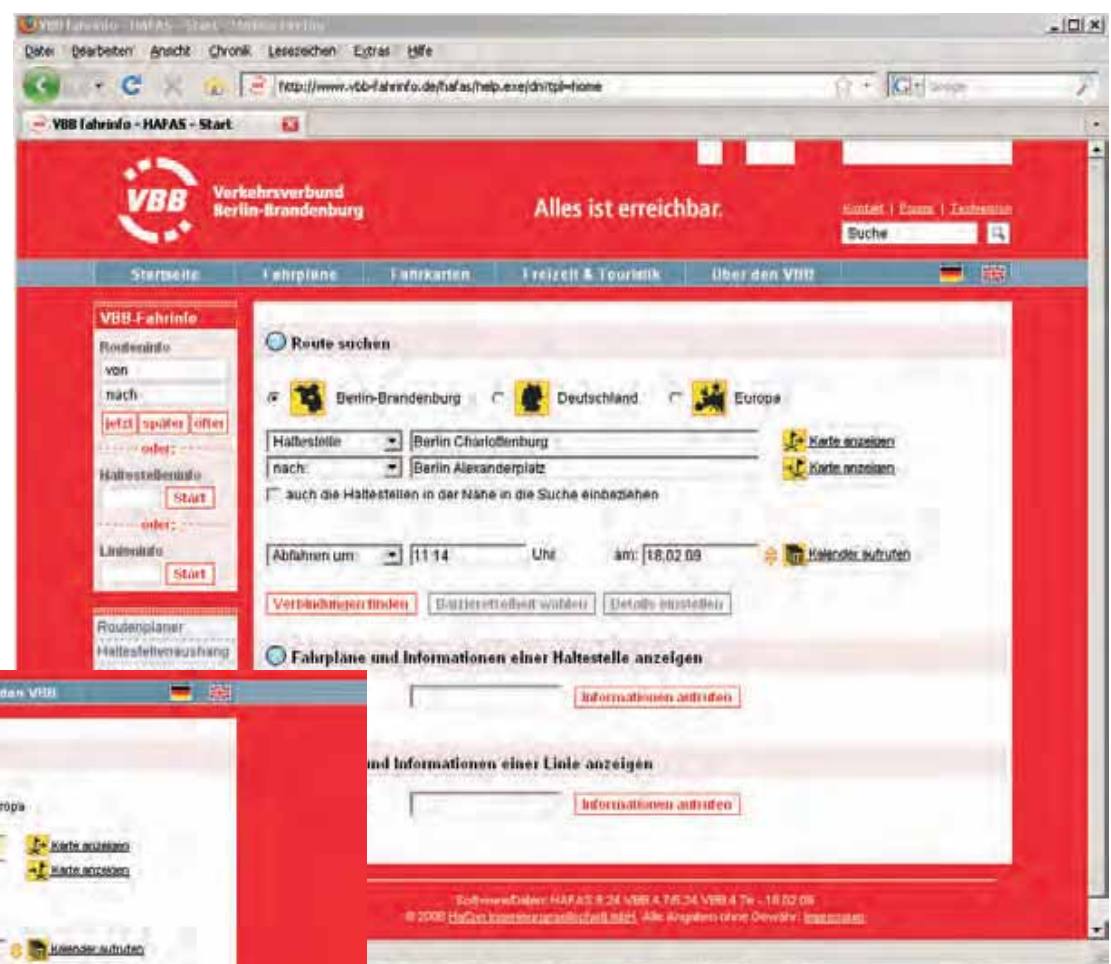
Dipl.-Ing. Christfried Tschepe ist Stadtplaner, lebt ohne Auto und ist im Ehrenamt Vorsitzender des Berliner Fahrgastverbandes IGEB, Vorsitzender des SPNV-Beirats der Länder Berlin und Brandenburg sowie stellvertretender Chefredakteur von „Signal“, der in Berlin erscheinenden Zeitschrift für Fahrgastbelange und Verkehrspolitik.



HaCon - Software and Service for Traffic -
ist seit 25 Jahren Partner für Planungs-, Dispositions- und Informationssysteme.

10 Jahre VBB Herzlichen Glückwunsch!

Wir freuen uns, dass wir mit der
Fahrplanauskunft HAFAS von Anfang
an dazu beitragen konnten, die
Kunden des VBB immer umfassend
und auch barrierefrei zu informieren.



HAFAS – Der Algorithmus für alle Fahrpläne

HAFAS ist weltweit das meistgenutzte Fahrplanauskunftssystem. Kunden des Fernverkehrs in 18 Ländern weltweit und mehr als 90 Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände vertrauen auf HAFAS.

Attraktiver öffentlicher Verkehr

Gabriele Francke
Verbraucherzentrale Berlin

Fahrgastrechte im ÖPNV mehr als überfällig

Das Ziel, die Zahl der ÖPNV-Nutzer zu erhöhen, kann nur Realität werden, wenn die Fahrgastrechte gestärkt werden. Die bisher geltenden Gesetze regeln in erster Linie das Verhältnis zwischen dem Besteller der Verkehrsleistung und den entsprechenden Unternehmen. Alle einschlägigen Vorschriften dienen allein der Einrichtung und Aufrechterhaltung des „Personentransports“ im Sinne der Daseinsvorsorge. Der Nutzer steht noch nicht im Mittelpunkt.

Diese Situation wird sich demnächst ändern, denn die EU-Verordnung vom 23. Oktober 2007 bringt eine neue Regelung über die Rechte der Fahrgäste im Schienenverkehr. Sie tritt spätestens Ende 2009 in Kraft und stellt eindeutig das Ziel in den Mittelpunkt, ein hohes Verbraucherschutzniveau auch im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Die Verordnung stellt fest, dass der Fahrgast als schwächste Partei des Beförderungsvertrages einen besonderen Schutz seiner Rechte erhalten muss. In dieser Verordnung werden die häufigsten Reklamationsgründe im Schienenfernverkehr aufgelistet und mit Entschädigungsansprüchen versehen. So gibt es nunmehr eine Entschädigung für Verspätungen und verpasste Anschlüsse. Es wird geregelt, dass für die persönliche Sicherheit auf Bahnhöfen und in den Zügen zu sorgen ist. Auch die Gleichstellung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ist zwingend vorgesehen. Wichtig sind auch die Einführung eines Beschwerdeverfahrens und von Qualitätsstandards auf gesetzlicher Grundlage. Fraglich ist allerdings, wie Sanktionen verhängt und durchgesetzt werden können.

Auch die Bundesrepublik Deutschland befasst sich mit dem Thema Fahrgastrechte. Die Bundesregierung hat einen Gesetzesentwurf vorgelegt. Der Bundesrat hat bereits seine Stellungnahme abgegeben und, wie auch die Verbraucherverbände, darauf hingewiesen, dass die Regelung der Fahrgastrechte lediglich im Schienenverkehr nicht ausreicht, um die Situation grundlegend zu verbessern. Die Defizite der EU-Verordnung und des Regierungsentwurfs sind die fehlenden Regelungen für andere Verkehrsmittel wie Bus, Fähren und Straßenbahn. Der Bundesrat hat bei seiner Stellungnahme zum Regierungsentwurf noch einige Defizite der EU-Verordnung festgestellt.

Der Fahrgast erwartet, dass seine Rechte kundenorientiert geregelt werden. Es muss also gut lesbare Tarifbestimmungen geben, in denen unbürokratische Regelungen für die Geltendmachung von Erstattungsansprüchen enthalten sind. Ein wesentliches Merkmal für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs wird es also sein, dass die Verkehrsbetriebe bzw. Verkehrsverbände das Vertrauen in die Leistungen der entsprechenden Unternehmen wieder herstellen. Hierzu gehört insbesondere die Beachtung der gesetzlich in der EU-Verordnung vorgesehenen Qualitätsstandards, aber auch die unabhängige Arbeit von Schlichtungsstellen, die zukünftig auch dazu dienen, Beschwerden zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen zu schlichten.

In der Region Berlin-Brandenburg wurde ein erster Schritt in die richtige Richtung getan, als sich die Schlichtungsstelle Nahverkehr der Öffentlichkeit vorgestellt hat. Es bleibt abzuwarten, ob diese Schlichtungsstelle von Kunden und Verkehrsunternehmen akzeptiert wird. Hierbei ist allerdings zu kritisieren, dass die Deutsche Bahn einschließlich DB Regio und S-Bahn sich dieser Schlichtungsstelle noch nicht angeschlossen haben. Fahrgäste sollten sich aber nicht scheuen, Beschwerden gegen diese Unternehmen auch zu verfolgen und sie gegebenenfalls dem Verkehrsverbund und anderen Organisationen zu melden. Es sollte so weit wie möglich keine Unterscheidung geben zwischen Schienenfernverkehr und Schienennahverkehr. Für alle Verkehrsmittel sollten die gleichen Rechte gelten.

Der nationale Gesetzgeber ist gefordert dafür zu sorgen, dass Fahrgäste zu Partnern im Öffentlichen Personenverkehr werden, deren Interessen im Vordergrund stehen. Die vertraglichen Verhältnisse im Rahmen der Daseinsvorsorge zwischen öffentlichem Auftraggeber und Verkehrsunternehmen bleiben trotzdem gewahrt. Die Zukunft des Personenverkehrs liegt in hoher Qualität und ausreichendem gesetzlichen Schutz der Fahrgäste. ■

Gabriele Francke

Gabriele Francke stammt aus Berlin und hat an der Freien Universität Rechtswissenschaften studiert. Seit 1997 ist sie Geschäftsführerin der Verbraucherzentrale Berlin. Darüber hinaus ist sie Mitglied im Kuratorium der Stiftung Warentest, im DIN Verbraucherrat sowie im Verwaltungsrat der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv). Sie arbeitet im Fahrgastforum des VBB mit und ist Beirat der Schlichtungsstelle Nahverkehr Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt.





Visionen für künftige Mobilität

Das Ticket der Zukunft: Chipkarte ersetzt Papier

Auf die Frage, was sie hindert, noch häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, antworten viele Menschen: der komplizierte Kauf der Fahrkarte und die unübersichtliche Information über den passenden Tarif. Obwohl an Automaten die Bedienoberfläche stetig verbessert wurde und neben Münzen auch Geldscheine und die ec-Karte akzeptiert werden, sind sie nicht für jedermann leicht zu bedienen. Die Kunden erwarten eine Harmonisierung und überregionale Nutzbarkeit der Tarifsysteme. Die Zugangshemmnisse beim Kauf eines „richtigen“ Fahrscheines müssen abgebaut werden.

| Handy mit neuer Funktion

Ein grundsätzliches Anliegen zukünftiger Ticketgenerationen muss daher die Beseitigung dieser Hemmnisse sein. Dies kann nur ein elektronischer Fahrschein, das ((eTicket, leisten. Durch die Umstellung des herkömmlichen Papierfahrscheins auf ein elektronisches Ticket, das eine Chipkarte, ein Mobiltelefon mit einer bestimmten Software oder ein Mobiltelefon mit einem NFC-Chip sein kann, ergeben sich zahlreiche Vorteile für die Kunden und Verkehrsunternehmen.

Das elektronische Ticket ermöglicht es, insbesondere bei Realisierung eines Ein- und Auschecksystems, den Fahrgast von der Tariffindung vollständig zu entbinden. Eine Abrechnung erfolgt ausschließlich an Hand des registrierten Ein- und Ausstiegspunktes. Wenn dieses System deutschlandweit eingeführt werden sollte, könnte der Fahrgast in jeder teilnehmenden Stadt mit seinem einmal erworbenen elektronischen Ticket einsteigen und losfahren. Die Fahrten wer-

den bargeldlos abgerechnet oder von einem vorab eingezahlten Guthaben abgezogen. Dabei besteht die Möglichkeit, dem Fahrgast die tatsächlich gefahrenen Kilometer oder die Anzahl der gefahrenen Stationen zu berechnen oder ihm unter Beibehaltung des Tarifs eine Bestpreisabrechnung anzubieten. Diese Entscheidung bleibt dem verantwortlichen Verkehrsverbund überlassen. Ein elektronischer Tarif bietet jedenfalls die Möglichkeit, stärker zu differenzieren, ohne dass die höhere Komplexität den Tarif für den Kunden unübersichtlicher machen würde. Ein zusätzlicher Vorteil für den Fahrgast besteht in der möglichen Sperrung des elektronischen Tickets. Bei Verlust oder Diebstahl genügt ein Anruf beim Kundenzentrum, um die Karte unbrauchbar zu machen.

Die Verkehrsunternehmen profitieren von der Senkung der Vertriebskosten, schließlich müssen nicht in kurzen Perioden die Wertmarken zugesandt werden, sondern nur das elektronische Ticket mit neuen Informationen versorgt werden. Mit Hilfe des elektronischen Tickets erfolgt die Erfassung von Daten über Fahrgastströme fortlaufend. Die Daten können bei vorhandener In-Out-Struktur fahrtengenau und zeitnah ausgewertet werden. Auch für die Verkehrsunternehmen kann das Missbrauchsrisiko durch das ((eTicket minimiert werden. Bezahlt der Kunde seinen Fahrschein nicht, dann ist eine sofortige Sperrung möglich.

Trotz der genannten Vorteile gibt es derzeit in Deutschland noch keine relevante Marktdurchdringung des elektronischen Tickets. Die bisherigen Pilotprojekte sind räumlich stark begrenzt und in den meisten Fällen hat nur eine spezifische Kundengruppe Zugang zu dem elektronischen Fahrschein (z. B. Abonnenten). Deshalb ist es von hoher Bedeutung, dass nun große Verkehrsverbände in Deutschland verbundweite ((eTicket-Projekte starten und an der Entwicklung eines Hintergrundsystems arbeiten, das in ganz Deutschland nach einem vorher definierten Standard nutzbar ist.



Attraktiver öffentlicher Verkehr

| Projektphase hat begonnen

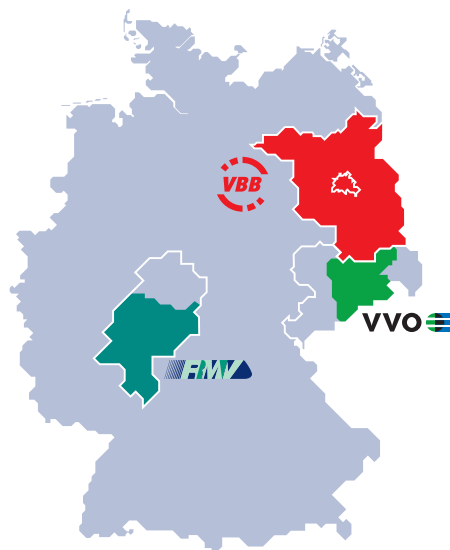
Dazu haben sich im Projekt INNOS, dem innovativen, interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagement, dem EFM-Hintergrundsystem zur Einführung des ((eTickets nach dem Standard der VDV-Kernapplikation, die drei Verkehrsverbünde Oberelbe (VVO), Rhein-Main (RMV) und als Konsortialführer der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zusammengeschlossen. Im Rahmen des Projektes wird ein Hintergrundsystem entwickelt, das deutschlandweit eingesetzt werden soll und auf Grund der Interoperabilität und der Nutzung des VDV-Kernapplikationsstandards vom Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg gefördert wird.

Auch das Einführungsprojekt des VBB wird vom Bund und den Ländern gefördert. In einer ersten Stufe sollen Chipkarten im Tarifbereich Berlin ABC und in den kreisfreien Städten ausgegeben werden. In einer zweiten Stufe wird dann das gesamte Verbundgebiet mit Kontroll- und Vertriebstechnik ausgerüstet. Zunächst erhalten die Abonnenten eine Chipkarte anstatt des Wertabschnitts in Papierform. Später ist eine Umstellung aller Tickets auf die elektronische Chipkarte geplant.

Interessant bleibt, wie das elektronische Ticket in der Bevölkerung aufgenommen wird. Besonders Jugendliche sind an neuen Technologien interessiert. Zwar gibt es immer wieder skeptische Stimmen bezüglich der Akzeptanz durch ältere Bevölkerungsgruppen, doch gerade durch die genannten Vereinfachungen, die mit der Nutzung einhergehen, sollte diese sehr hoch sein und sich das ((eTicket auch hier schnell durchsetzen.

Da die Chipkarte nicht die einzige Technologie ist, die als Fahrkarte der Zukunft in Frage kommt, wird das INNOS-Hintergrundsystem offen für weitere Anwendungen sein. Dazu gehört das Handyticket, das den Kauf von Fahrscheinen direkt per Mobiltelefon ermöglicht. Der Vorteil liegt in der hohen Verfügbarkeit von Mobiltelefonen innerhalb der Bevölkerung, das Medium ist praktisch sofort flächendeckend verfügbar. Derzeit ist allerdings noch der Download einer Java-Applikation aus dem Internet auf das Mobiltelefon erforderlich. Nicht jedes Handy unterstützt Java und die Installation bereitet oftmals Schwierigkeiten, weshalb sich die Technik noch nicht in größerem Umfang durchgesetzt hat.

Neben der Java-Technologie gibt es aktuell auch Versuche mit der NFC-Technik, die in Mobiltelefone integriert, den Bezahlvorgang ähnlich dem der Chipkarte abwickelt. Einziger Unterschied: Die Daten- und Stromversorgung erfolgt durch das Handy und der Chip ist in das Handy integriert, so dass die Gegenstelle keine Strom- und Datenversorgung benötigt. Bei



der Entwicklung spielten die Überlegungen eine Rolle, dass der Kunde die Hardware bereits besitzt und die zum Aufbau einer Infrastruktur erforderlichen Kosten deutlich niedriger als bei einem Chipkartensystem sind. Hingegen ist auf Grund der geringen Verfügbarkeit von NFC-Mobiltelefonen keine relevante Marktdurchdringung in den nächsten Jahren abzusehen.

» *Der Verbund hat eine enorme integrative Arbeit geleistet und Erfolge für den öffentlichen Nahverkehr erzielt, die die Landkreise allein nicht hätten zeitigen können. Auch mit Blick auf das E-Ticketing-Projekt des VBB sage ich: Bitte weiter so!* «

Peer Giesecke

Landrat des Kreises Teltow-Fläming



| Ein Ziel und viele Wege

Es bleibt abzuwarten, welche Technologie sich am Markt durchsetzt oder ob mehrere Technologien parallel etabliert werden. Das Ziel besteht darin, alle Systeme durch Nutzung eines gemeinsamen Hintergrundsystems wie INNOS kompatibel zu machen. Bei entsprechender großer Verbreitung des ((eTickets können u.a. die Bezahlung in Schwimmbädern, Parkhäusern und dem Einzelhandel integriert werden.

Dass die Zukunft des Fahrscheins elektronisch sein wird, steht außer Frage. Mit dem Projekt INNOS gibt es eine große Bewegung in Richtung eines deutschlandweit und systemübergreifend nutzbaren Hintergrundsystems und ((eTickets. Die Vorteile für den Kunden werden das ((eTicket zum täglichen Begleiter werden lassen, und dann ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis es viele der bisher auf unzähligen Plastikkarten abgebildeten Funktionen übernehmen wird.

Steigen Sie ein in die Zukunft: ((eTicket/INNOS ■



Ein Tag im Leben von Kevin Sorgenfrei

Verknüpfte Mobilität

Seitdem die ersten öffentlichen Verkehrsmittel fahren, sind die Abfahrzeiten die wichtigsten Informationen für den Fahrgast. Zehn Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland wurde hierzulande das erste Kursbuch herausgegeben. Generationen später stehen den Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel eine Vielzahl von Informationsmöglichkeiten offen. So können Fahrgäste heute wählen, ob sie für ihre Routen- und sonstige Fahrtinformation die klassischen Medien wie Fahrplanbuch oder Fahrplanaushänge nutzen wollen oder lieber auf die nun auch nicht mehr so „neuen Medien“ wie Fahrplanauskunft über Internet oder Mobiltelefon zugreifen.

Infolge des technischen Fortschritts haben sich die Ansprüche der Fahrgäste an die Informationen geändert. Waren vor rund 100 Jahren noch Aussagen wie nebenan dargestellt akzeptabel, verlangt das heutige Informationsbedürfnis nach Echtzeitinformationen. Diese setzen sich aus „harten“ Informationen (aktuelle Fahrzeiten) und „weichen“ Inhalten (z. B. „witterungsbedingt ist mit Verspätungen zu rechnen“) zusammen. Diese Daten vollständig zu sammeln, aufzubereiten und dem Kunden in nützlicher Form zur Verfügung zu stellen, wird zu einer der Aufgaben der nächsten Jahre. Doch in welcher Form wird der Kunde davon profitieren können?

Da die Anbieter von öffentlichem Nahverkehr nicht die einzigen Dienstleister sein werden, die auf mobilem Weg dem Kunden Services anbieten, ergeben sich künftig eine Vielzahl möglicher Dienste. Eine erste Annahme dabei ist, dass die Information über den ÖPNV künftig stärker verknüpft angeboten wird. Die

zweite besteht darin, dass sich das Mobiltelefon zu einem Multifunktionsgerät entwickelt. So können abonnierte Dienste, Präferenzen und Anforderungen jedes Einzelnen zu einem „elektronischen Assistenten“ zusammengefasst und genutzt werden.

Und so stellen wir uns ein Szenario vor:

Unser Protagonist Kevin Sorgenfrei lebt mit seiner Frau und seinen beiden Töchtern in einem Vorort einer großen Stadt. Zur Arbeit pendelt er meistens mit dem Nahverkehr, immer zur gleichen Zeit. Vom Wohnort nutzt er den Bahn-Regionalverkehr und steigt dann in den Bus um, um zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen.

6.10 Uhr Die Weckfunktion im Mobiltelefon ertönt. An einem normalen Werktag würde der Wecker erst um 6.20 klingeln, aber der elektronische Assistent, nennen wir ihn „James“, weckt wegen der Wetterlage etwas früher, es regnet heftig. Normalerweise läuft Kevin jeden Morgen 15 Minuten lang zum Bahnhof. Bei schlechtem Wetter nimmt er den Bus, muss dann aber etwas früher los. Manchmal, wenn das Car-Sharing-Familienauto geordert ist, fährt er damit zum Bahnhof. Das Belegungsinformationssystem des P+R-Platzes am Bahnhof hat für heute den Zeitpunkt der vollständigen Auslastung auf 6:25 Uhr prognostiziert, so dass diese Alternative von „James“ nicht in Betracht gezogen wird. Beim morgendlichen Kaffee erhält Kevin von „James“ neben den abonnierten Nachrichten auch die Information über den aktuellen Arbeitsweg. Bus und Zug werden pünktlich sein.

6.45 Uhr verlässt er, durch „James“ erinnert, das Haus und nimmt den Bus zum Bahnhof.

7.45 Uhr Kevin ist pünktlich am Arbeitsplatz angekommen. Auf der Fahrt gab es keine Störungen, die leichte Verspätung des Regionalzuges stellte beim Umstieg auf den Bus kein Problem dar. Der Anschluss wurde automatisch gesichert, da alle Umsteiger durch die Reiseüberwachung des jeweiligen elektronischen Assistenten dem Bus vorgemeldet waren.

7.45 bis 16 Uhr „James“ hat Pause.

Achtung Reisende !

1/2 Std. vor bzw. nach
der angekündigten
Abfahrtszeit gilt
als pünktlich !

Attraktiver öffentlicher Verkehr

16 Uhr, 30 Minuten vor Feierabend, meldet „James“, dass auf der Fahrt nach Hause mit keinen Störungen zu rechnen ist. Er schlägt vor, noch bei der Reinigung vorbeizufahren, um drei Hemden abzuholen. Die hat den Auftrag vor vier Stunden elektronisch an „James“ als erledigt gemeldet. Die Fahrtverbindung dafür wird angegeben und Kevin darauf aufmerksam gemacht, zehn Minuten früher loszugehen. Die Route ist so berechnet, dass der planmäßige Zug zum Wohnort noch erreicht wird.

16.40 Uhr Der Aufenthalt in der Reinigung dauert länger als vorgesehen. Den planmäßigen Zug heimwärts verpasst Kevin daher. Der nächste geht in einer Stunde. „James“ ermittelt, dass durch die nun einstündige Verspätung der heutige Wocheneinkauf mit dem Auto von zu Hause aus nicht mehr möglich ist, da es die Tochter ab 19 Uhr zur Fahrt mit ihren Freundinnen ins Kino benutzen will. „James“ bucht für den nächsten Tag ab 18 Uhr das Car-Sharing-Auto, damit Kevin den Großeinkauf nachholen kann.

16.45 Uhr Aus der „James“ bekannten aktuellen Einkaufsliste wird der heute noch notwendige (und auch tragbare) Einkaufsbedarf ermittelt. Kevin erhält eine neue Fahrtroute, die ihn zum am günstigsten gelegenen Supermarkt entlang der Fahrtroute führt. Da für Kevin diese Route bisher neu ist, bekommt er von „James“ eine Fußwegnavigation zur Abfahrts-haltestelle der Tram die ihn zum Supermarkt bringen wird. Dies ist möglich, da „James“ per GPS jederzeit über den genauen Aufenthaltsort von Kevin informiert ist. Kevin erhält kurz vor der Zielhaltestelle einen akustischen Hinweis, dass er gleich aussteigen muss. Im Supermarkt angekommen, führt der elektronische Einkaufszettel Kevin durch die Regalreihen und zeigt die noch verbleibende Zeit zum Einkauf an.

17.10 Uhr „James“ hat registriert, dass Kevin den Kassenbereich passierte und errechnet die Route nach Hause. Zuerst geht es mit dem Bus zum nächstgelegenen Bahnhof, dort steigt er in den Bahn-Regionalverkehr und fährt nach Hause. Kevin steigt in den Bus und setzt sich hin, da die Fahrt gut 20 Minuten dauern wird. In der Zwischenzeit hat „James“ ermittelt, dass sich das Auto mit der Frau von Kevin auf dem Heimweg aus der Stadt befindet und die Route des Busses nicht allzu weit entfernt passieren wird. „James“ verbindet Kevin telefonisch mit seiner Frau und schlägt den Umstieg von Kevin auf das Auto vor. Beide stimmen zu, was „James“ über das Spracherkennungssystem registriert. Es wird nun die optimale Haltestelle zum Ausstieg aus dem Bus ermittelt. Das Navigationssystem des Autos bekam in der Zwischenzeit von „James“ eine neue Route übermittelt.

17.25 Uhr Kevin sitzt neben seiner Frau und nutzt das Familienauto für den Rest der Wegstrecke bis nach Hause. 30 Minuten später stehen sie vor der Haustür.

» Viele Dienste, von denen wir bisher nur geträumt haben, können heute Wirklichkeit werden, die Technologie stellt keine Hürde mehr dar. Dabei sollten wir jedoch Ruhe bewahren und sorgfältig planen: Eine nachhaltige Zukunft kann nur gesichert werden, wenn wir uns nicht an einzelne Zulieferer und deren proprietäre Technologie binden. Sehr wichtige Punkte sind offene Schnittstellen und eine aufgeschlossene Einstellung gegenüber Entwicklern neuer Technologien. «

Kerkko Vanhanen

Entwicklungs Manager Helsinki City Transport



Ist „James“ als elektronischer Butler Fiktion oder künftige Realität?

Diese Frage lässt sich vom heutigen Standpunkt aus nicht abschließend beantworten. Als vor rund 20 Jahren die ersten tragbaren „Diskman“ begeisterten und Musikkonsum in guter Qualität mobil erlebbar machten, war die heutige Technik mit MP3-Playern und ihrer gewaltigen Musikmengen unvorstellbar. Sicher wurde auch die Vision von heutigen mobilen Kommunikationsgeräten in der Zeit der aktentaschengroßen Autotelefone vor 25 Jahren eher belächelt.

Diesen Entwicklungen hat sich die VBB GmbH in den 10 Jahren ihres Bestehens gestellt. Und wird das auch künftig tun. So lassen sich neben den Entwicklungen bei mobilen Endgeräten auch Trends ausmachen, die für das Verknüpfen von Informationen aus dem öffentlichen Verkehr mit den Dienstleistungen und Angeboten Dritter sprechen. Auch sprechen die aktuellen Abwärtsbewegungen der Kosten für mobiles Internetsurfen dafür, dass sich das Nutzerverhalten in absehbarer Zeit ändern wird.

Unter Berücksichtigung dieser Trends wird die VBB GmbH deshalb ihre eigenen Informationsdienste weiterentwickeln und darüber hinaus verstärkt ihre Informationsangebote in für den Kunden nützliche Kooperationen mit anderen Dienste-Anbietern einbringen. Dabei wird es zur Unterstützung von neuen Ansätzen der Kundeninformation hilfreich sein, Informationen aus den eigenen Informationssystemen flexibler als bisher anzubieten.

Ob in 10 Jahren noch alle Informationsmittel und Gewohnheiten im öffentlichen Nahverkehr der heutigen Zeit Bestand haben werden, ist offen – aber eher fraglich. Die VBB GmbH wird alles Mögliche tun, um für die Kunden im VBB-Gebiet die für sie jeweils passenden Informationsangebote vorzuhalten und ein gesundes Augenmaß zwischen Innovation und Tradition im Informationsangebot zu bewahren. ■



Hans-Werner Franz
Geschäftsführer Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Erlebte Sicherheit im ÖPNV – eine Herausforderung für alle

Immer wieder werden im öffentlichen Nahverkehr Fahrplan und Fahrpreise thematisiert. Für die Entscheidung, den Bus oder die Bahn zu nehmen, ist aber die Qualität mindestens genau so wichtig. Dazu gehören Pünktlichkeit, Sauberkeit, Service und Sicherheit. Beim Thema Sicherheit gibt es für einzelne Kundengruppen unterschiedliche Sicherheitsbedürfnisse. So reagieren die Senioren, eine wichtige Bevölkerungsgruppe mit hohem Wachstumspotenzial, besonders sensibel auf eine negative Berichterstattung zum Thema. Ein ungutes Gefühl fährt dann immer mit, selbst wenn die meisten Vorfälle zu Zeiten passieren, zu denen die Senioren kaum mehr unterwegs sind. Vor allem Frauen meiden gezielt Zeiten, in denen sie allein in U- oder S-Bahn-Wagen sitzen könnten. Für diese Kundinnen ist das Gefühl des potenziellen Ausgeliefertseins besonders schlimm. Eines ist aber allen Kunden gemeinsam: Niemand möchte in eine für ihn bedrohliche Situation geraten. Es ist eine Gemeinschaftsaufgabe von uns allen, dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrgäste im ÖPNV rundum sicher sind und dies auch so empfinden.

| Öffentlichen Raum verteidigen

Die wichtigste Aufgabe: Wir dürfen den öffentlichen Raum nicht aufgeben. Die Fahrgäste müssen sich im ÖPNV sicher und geborgen fühlen. Derzeit verschwimmt aber die Grenze zwischen dem, was erlaubt ist, toleriert wird und was tatsächlich verfolgt wird. Wenn der Polizeipräsident als Mittel gegen Angriffe auf Busfahrer empfiehlt, die Fahrscheinkontrollen

abzuschaffen: hat der Kunde dann noch das Vertrauen, dass ihm geholfen wird, wenn er bedroht wird? Manchmal wird der Eindruck erweckt, die Gesellschaft resigniert vor der Verwahrlosung von Bahnhöfen und Graffiti an den Zügen. Wer im Dunkeln allein an einer zerstörten und beschmierten Straßenbahnhaltestelle steht, fragt sich: Was geschieht mir, wenn diejenigen jetzt auftauchen, die die Haltestelle so zugerichtet haben. Es gibt in Berlin einige Bahnhöfe, in denen in aller Öffentlichkeit mit Rauschgift gehandelt wird, aber die Polizei schreitet aus Opportunitätsgründen nicht ein. Auch hier bleibt beim Fahrgast immer ein laues Gefühl in der Magengegend. Zwar ist die Wahrscheinlichkeit, selbst Opfer einer Straftat zu werden, im ÖPNV nach wie vor gering. Dennoch klingen die in den Medien genannten Zahlen erschreckend hoch: 2007 beklagte die BVG 554 Übergriffe auf die eigenen Mitarbeiter. Das heißt jeden Tag ein bis zwei Übergriffe! Pöbeleien, zerkratzte Scheiben, aufgeschlitzte Sitze, all das muss der Kunde täglich zur Kenntnis nehmen. 2007 wurden allein im Berliner Nahverkehr 8.161 Sachbeschädigungen und 7.153 Taschendiebstähle verzeichnet. Mitunter erscheint der Eindruck, dass der ÖPNV-Raum Personen überlassen wird, die diesen zum Aggressionsabbau nutzen. Selbstverständlich hört die Gewalt nicht an der Landesgrenze auf. Auch in Brandenburg sind leider Übergriffe auf Personal und vereinzelt auch auf Fahrgäste zu verzeichnen.

Wir müssen uns die Frage stellen, ob die Maßstäbe beim Einsatz von Polizeikräften noch richtig gesetzt sind. Hunderte von Polizisten schützen Gebäude in Berlin. Aber an U- und S-Bahnstationen, wo zehntausende von Fahrgästen und davon tausende von Schulkindern, täglich ein- und aussteigen fehlt der polizeiliche Schutz vor Drogendealern und Dieben. Eine ganze Armada von Sicherheitskräften schützt unsere Volksvertreter im Reichstag. Sind uns unsere Kinder, Fahrgäste und Busfahrer nicht der gleichen Beachtung wert?

Sicherheit und Qualität

| Subjektive Sicherheit

Entscheidend ist ohnehin das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. In der öffentlichen Wahrnehmung hat die Sicherheit im ÖPNV und insbesondere in Berlin in den letzten Jahren abgenommen – unabhängig von den objektiven Zahlen. Das subjektive Empfinden wirkt sich unmittelbar auf die Nachfrage aus. Wer Angst hat, den ÖPNV zu nutzen, wird dies auch nicht tun. Das Sicherheitsempfinden im Nahverkehr kann zu einem Wettbewerbsnachteil werden, der Einnahmeausfälle für das System und eine verstärkte Nutzung des Pkw zur Folge hat. Daraus kann ein *circulus vitiosus* werden: Weniger Fahrgäste – noch weniger Sicherheit. In englischen Untersuchungen wird das durch mangelnde subjektive Sicherheit abgeschreckte Kundenpotenzial auf zehn Prozent abgeschätzt.

| Technik

Dabei bestehen zahlreiche Instrumente zum Gegensteuern: Technik und Ausstattung sind dabei ein Punkt. Dass mittlerweile alle U-Bahn-Stationen mit Notrufsäulen und Kameras ausgerüstet sind, ist richtig. Dies kann ein Mittel sein, um unverzüglich auf Graffiti- oder Vandalismusschäden zu reagieren und der Täter habhaft zu werden. Allerdings ist es völlig unverständlich, weshalb die Aufnahmen nicht 48 Stunden gespeichert werden dürfen. Zurzeit sind in Berlin nur 24 Stunden erlaubt. Das reicht mitunter nicht, bis ein Opfer eine Tat zur Anzeige bringt. Entscheidend ist hier, die Meldekette zwischen Opfer, Verkehrsunternehmen und Polizei zu optimieren.

| Personal

Technik kann jedoch nur ein Hilfsmittel sein: Der entscheidende Hebel ist, wieder mehr Personal in Bahn und Bus sowie den Stationen einzusetzen. Mitarbeiter abzuziehen um Kosten einzusparen, ist ein Kardinalfehler. Die Lösung kann in meinen Augen nur lauten: Mehr statt weniger Personal! Damit hat man anderswo gute Erfahrungen gemacht. In Amsterdam fährt in den Straßenbahnen, teilweise auch im Bus, wieder ein für den Fahrgast gut erkennbarer Begleiter mit. Die Verkehrsbetriebe sind zufrieden. Die höheren Personalkosten werden durch eingesparte Wartungs- und Reparaturkosten bei den Vandalismusschäden, höhere Einnahmen durch höhere Nutzung und vermiedene Schwarzfahrten zum erheblichen Teil kompensiert.

Der VBB fordert in seinen Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr eine höhere Begleitquote. Wo dies bereits umgesetzt wurde, ist überall eine deutlich höhere Kundenzufriedenheit festzustellen. Überlegenswert erscheint auch eine Forderung der Gewerkschaft der Polizei, die, nach dem Vorbild der Bundespolizei für die Bahn, den Einsatz speziell

geschulter Nahverkehrspolizisten fordert. Eine andere Möglichkeit wäre die Rückkehr von gemeinsamen Streifen der Polizei mit Sicherheitspersonal der Verkehrsunternehmen.

| SuSi

Der VBB reagiert auf die Herausforderungen mit dem vom Bund finanziell unterstützten Gemeinschaftsprojekt SuSi-TEAM (Subjektive Sicherheit – Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmenkonzepte). Beteiligt daran sind Sicherheitsexperten, die Polizei und Verkehrsunternehmen. Es gibt eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen für mehr Sicherheit. Bislang ist aber nicht bekannt, ob und wie diese Maßnahmen in einem Gesamtpaket zu mehr Sicherheit führen können. Der Fokus liegt auf der Konzeption und Implementierung konkreter Maßnahmen. Ein gutes Beispiel ist der Schülerlotsendienst „Stark ohne Gewalt“ in Spandau. Auch das Projekt „Klassenzimmer-S-Bahn“ in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei ist vorbildlich, leider mit zu geringen Kapazitäten. Was wir brauchen, sind flächendeckende Präventionsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit der Polizei. Dazu gehören Aufklärungskampagnen, aber auch ein Umdenken.

Auch ein Verkehrsverbund kann dazu seinen Beitrag leisten – durch eigene Initiativen, Vorgaben in Verkehrsverträgen, klare, unmissverständliche Regelungen in den Beförderungsbedingungen und durch eine bessere Kooperation von Verkehrsunternehmen, Politik, Polizei, Justiz und Verkehrsverbund. Sicherheit ist die Basis eines erfolgreichen Öffentlichen Personennahverkehrs. Vorbeugen, Hinschauen und Abstellen von Gewalt und Vandalismus, das muss das Ziel sein und dafür muss ein gemeinsamer Ruck durch Berlin und Brandenburg gehen! ■

Hans-Werner Franz

Hans-Werner Franz, Jahrgang 1951, ist Diplom-Volkswirt. Er war im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Frankfurter Verkehrsverbund sowie im hessischen Finanzministerium tätig. Von 1994 bis 2001 fungierte er als Bereichsleiter für Marketing in der DB-Zentrale. Danach war er Geschäftsführer von Cubic Transportation System in Deutschland. Seit 1.11.2003 ist er Geschäftsführer des VBB.



Vorfahrt für Design und Individualität.



Innovatives Design und ausgeprägte Individualität – diese beiden Begriffe werden von **STADLER** im Schienenfahrzeugbau völlig neu definiert. **STADLER** baut aus mehr als 200.000 Komponenten genau die Zugkonfiguration, die für Ihre Strecke, Ihre Anforderungen und die Bedürfnisse Ihrer Kunden zugeschnitten ist.

Dafür sorgen zuverlässig mehr als 2.000 Mitarbeiter an sechs verschiedenen Standorten in Europa. **STADLER** schafft Individualität, die Sie und Ihre Kunden erfahren können.

REGIO-SHUTTLE RS 1
VARIOBAHN
FLIRT
GTW
TANGO



Sicherheit und Qualität

Nur eine Vision?

Mobilität für alle – Barrierefreiheit im ÖPNV

Erstmals in der Geschichte der Menschen überwiegen die Älteren in der Gesellschaft. Während sich die Bevölkerung in Deutschland deutlich verringern wird, verdreifacht sich bis 2050 die Zahl der über 80-Jährigen. Da sich die Lebensarbeitszeit kaum verlängert, nimmt die Zahl der (mobilen) Älteren ständig zu. Dabei handelt es sich überwiegend um eine Generation, die mit dem PKW alt geworden ist und Mobilität als etwas Selbstverständliches ansieht. Auf diese Entwicklungen müssen sich Anbieter von öffentlichem Nahverkehr einstellen.

Neben diesem gesellschaftlichen Veränderungsprozess muss der öffentliche Nahverkehr auch die große Gruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigen. In Deutschland leben heute bereits mehr als 6,6 Millionen Menschen, die über einen Schwerbehindertenausweis verfügen. Die Zahl der Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, liegt jedoch weitaus höher. Neben den Menschen mit Behinderung im engeren Sinne zählen auch vorübergehend Mobilitätseingeschränkte, wie Personen mit Kinderwagen, werdende Mütter, jüngere Kinder, gebrechliche Ältere und Menschen mit schwerem Gepäck zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Nach einer weit verbreiteten Einschätzung sind etwa 20% bis 25% der Bevölkerung mobilitätseingeschränkte Menschen. Dieser Anteil wird sich aus den oben beschriebenen Gründen in nächster Zeit noch erhöhen!

| Auf vielfältige Mobilitätseinschränkungen reagieren

Zu den Personen, die speziell im Öffentlichen Personennahverkehr als mobilitätseingeschränkt anzusehen sind, gehören Menschen mit verschiedenen Einschränkungen und damit ganz unterschiedlichen Schwierigkeiten beim Zugang und der Benutzung von konventionellen öffentlichen Verkehrsmitteln. Häufig widersprechen sich die Anforderungen der unterschiedlichen Gruppen. Bei der Formulierung von Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV ging es bisher in erster Linie um mobilitätseingeschränkte Fahrgäste mit Körper- oder Wahrnehmungsbeeinträchtigung. Neben diesen Mobilitätseinschränkungen im engeren Sinne sind für die Anforderungen an den barrierefreien ÖPNV aber auch solche Bewegungs- und Nutzungseinschränkungen relevant, die Mobilität nur zeitweise oder in bestimmten Situationen einschränken.

Die Gestaltung eines „barrierefreien“ ÖPNV hat in den letzten zwei bis drei Jahrzehnten erhebliche Fortschritte gemacht. Zu nennen sind hierbei unter anderem:

- die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen,
- der Einsatz von Niederflurfahrzeugen,
- optische und akustische Informationssysteme in den Fahrzeugen sowie
- Leitstreifen an Haltestellen/Bahnhöfen.

Trotz dieser enormen Fortschritte in der Vergangenheit sind die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen häufig immer noch unbefriedigend. Die Ursache für diesen scheinbar paradoxen Zustand ist zum einen darin zu sehen, dass nicht das gesamte ÖPNV-Netz einer Stadt in einem kurzen Zeitraum komplett barrierefrei gestaltet werden kann. Die Umgestaltung der Infrastruktur und die Erneuerung des Fahrzeugbestands sind ein längerer Weg, der jedoch im VBB-Gebiet konsequent verfolgt wird.

| Information ist unerlässlich

Gerade bei einem nur teilweise barrierefreien ÖPNV-Angebot müssen die mobilitätseingeschränkten Personen aber wissen, ob und wie sie ihren gewünschten Zielort erreichen können – sowohl vorab als auch unterwegs. Hierbei spielt das Themenfeld „Information“ für die künftigen Dienstleistungen eines Verkehrsverbundes eine zentrale Rolle. Vor diesem Hintergrund ist die Erfassung, Aufbereitung und Darstellung der Informationen zur „barrierefreien Reisekette“ ein zentrales Element, um mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern. Da die heutigen Kommunikationsmedien auch die Chance bieten, unterwegs gut informiert zu sein, besteht in einer verkehrsunternehmensübergreifenden, aktuellen und zuverlässigen Information vor und während der Fahrt eine der größten Anforderungen an die Informationsdienste eines Verkehrsverbundes der Zukunft.

Neben diesen Informationsdienstleistungen ist auch ein „barrierefreier“ Internetauftritt eine wesentliche Voraussetzung, um die Informationen zu „barrierefreien Reiseketten“ zu vermitteln. Das Attribut „barrierefrei“ bei einem Internetauftritt bezieht sich dabei nicht auf die Inhalte, sondern auf die angewendete Technik der Darstellung. Eine „barrierefreie Website“ ermöglicht es Menschen, die aufgrund ihrer Behinderung spezielle Hilfsprogramme nutzen, alle Inhalte einer Internetseite ohne Einschränkungen nutzen zu können. Und neben allen wichtigen und unverzichtbaren technischen Lösungen gilt, dass auch Unterstützung von Menschen für Menschen ein wichtiges Element eines barrierefreien Nahverkehrssystems ist. ■





Wolfgang Blasig
Landrat Potsdam-Mittelmark

Mobilität nach Bedarf – Alternative Bedienformen

Die demografischen Veränderungen in den ländlichen Räumen Brandenburgs erfordern neue Ideen, um den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden und ihre Mobilität langfristig zu sichern. Hierzu haben sich in den letzten Jahren Alternative Bedienformen als eine Lösungsmöglichkeit etabliert. Sie sind ein integrativer Teil des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum.

Der ÖPNV und speziell der Schülerverkehr hat im ländlichen Raum große strukturelle Probleme. Durch abnehmende Bevölkerungszahlen verschlechtert sich die Auslastung der Busse und somit die Wirtschaftlichkeit der Verkehre. Beginnend mit der Region um Ziesar – hier lief ab 1. September 2008 die gymnasiale

Oberstufe aus – ergaben sich für unseren Landkreis folgende Aufgaben:

1. Organisation einer schnellen Busverbindung zwischen Ziesar und Brandenburg,
2. Reduzierung der Reisezeiten im Schülerverkehr,
3. Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs für Jedermann.

Zur Verbesserung der dargestellten Situation hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark den VBB beauftragt, für die Pilotregion Ziesar den Schülerverkehr als öffentlichen Verkehr neu zu organisieren und zu planen. Erreicht wurde eine deutliche Verkürzung der Fahrtzeiten zwischen Ziesar und Brandenburg bei weiterer Reduzierung der Gesamtkosten, um somit den Busverkehr weitestgehend wirtschaftlich betreiben zu können. Dieses Ergebnis hat uns Mut gemacht für weitere Prüfungen zu Verbesserungen des Angebotes. In einer zweiten Stufe haben wir gemeinsam mit unseren Verkehrsunternehmen, privaten und kommunalen, ein erstes Rufbussystem aufgebaut, das seit dem 14. Dezember 2008 auch eine Alternative für Pendler ist und damit für einen breiteren Nutzerkreis attraktiv geworden ist. Zwar muss in Grüningen umgestiegen

Anzeige

Die TEWET GmbH ist seit 1990 ein auf Mobilität und Logistik spezialisiertes Unternehmen mit einem umfassenden Beratungsportfolio im nationalen und internationalen Verkehrsmarkt.

Wir sind ein zuverlässiger und anerkannter Partner für Verkehrsprojekte und wir unterstützen Verkehrs- und Logistik-Unternehmen auf allen Wertschöpfungsstufen.

Wir bieten unseren Kunden:

- **Mobilitätsberatung**
- **Managementberatung**
- **Systemtechnik**
- **Projektrealisierung**

Unser zertifiziertes Qualitätsmanagement nach DIN EN ISO 9001:2000 garantiert Ihnen eine hochwertige und zuverlässige Ausführung unserer Leistungen.

TEWET

Ihre Ansprechpartner:
Carsten Hippenstiel
Rainer Obst

Grolmanstraße 40
10623 Berlin

Tel.: +49 (30) 88 71 73 - 0
Fax : +49 (30) 88 71 73 - 99

E-Mail: tewet@tewet.com
Web: www.tewet.com

Sicherheit und Qualität

werden, aber dafür hat sich das Fahrtenangebot zwischen Ziesar, Görzke und Brandenburg fast verdoppelt.

Die neuen Angebote werden gut angenommen, die Fahrgastzahlen steigen. Eine zuverlässige Betriebsdurchführung wird über Multiplikatoren und eine gezielte Marketingarbeit weitere Fahrgäste gewinnen lassen. Eine wesentliche Bedingung für das Gelingen und für die zukünftige Erweiterung auf das gesamte Bediengebiet ist eine gemeinsame Dispositionszentrale. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind immerhin sechs verschiedene Verkehrsunternehmen tätig.

Deshalb haben sich alle Verkehrsunternehmen der Region darauf geeinigt, dass die gemeinsame Dispositionszentrale für Rufbusverkehre bei der Verkehrsgesellschaft Belzig eingerichtet wird. Hier können die Kunden ihre Fahrten bestellen und finden von montags bis freitags in der Zeit von 6 bis 17 Uhr kompetente Ansprechpartner zum Nahverkehr. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 14. Dezember 2008.

Die zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität modifizierten Bedienformen führen zwangsläufig zu gebrochenen Verkehren. Die beinhalten Umsteigevorgänge ggf. auch Wartezeiten. Hierfür müssen:

- der Verkehrsraum sicher gestaltet sein ggf. verkehrsberuhigt werden,
- die entsprechende Infrastruktur hergerichtet werden (behindertengerechte Bahnsteige, Fahrgastunterstände, Beleuchtung, Informationsträger usw.),
- die Nutzer (insbesondere Schüler und ältere Fahrgäste) auf diese Nutzerbedingungen eingestellt und trainiert werden,
- die Betreuung professionell durch Trainer der Verkehrsunternehmen und Busschulen erfolgen, aber auch durch „ehrenamtliche“ Eltern, Verkehrswachen etc.

Mit diesen erweiterten Mobilitätsangeboten will der Landkreis als Aufgabenträger den Spagat zwischen Versorgungsauftrag und Wirtschaftlichkeit trotz steigender Kosten schaffen. Wenn es aber nicht gelingt, neue Kunden in die Busse zu bekommen, wird der Busverkehr angesichts steigender Kosten und perspektivisch weiter sinkender Schülerzahlen in den ländlichen Regionen reduziert werden müssen, so dass wir alle darunter leiden. Weiter sinkende Fahrgeldeinnahmen, weiter steigende Kosten und begrenzte öffentliche Kassen werden uns sonst dazu zwingen.

Unser Konzept ist: Wir wollen den ÖPNV für alle Bürger – also auch für Nichtschüler – attraktiv machen, egal ob für den Weg zur Arbeit, zum Einkauf, zur Schule, zum Arzt oder in der Ferienzeit. Damit schaffen wir die wirtschaftliche Grundlage für einen attraktiven und bezahlbaren ÖPNV, der die Aufgaben der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum besser erfüllt als heute. ■

Wolfgang Blasig

Der studierte Physiker Wolfgang Blasig ist seit fast 20 Jahren in der Kommunalpolitik aktiv. 1990 wurde er in die Gemeindevertretung sowie zum stellvertretenden Bürgermeister und Hauptdezernenten Kleinmachnows gewählt. Dreieinhalb Jahre später gewann Blasig erstmals und 2001 erneut die Bürgermeisterwahlen, und so führt er seit mittlerweile 15 Jahren die Amtsgeschäfte der stetig wachsenden Gemeinde südwestlich Berlins. Ebenso lange ist er unter anderem im Vorstand der regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming aktiv. Am 4. Dezember 2008 wurde Wolfgang Blasig zum Landrat von Potsdam-Mittelmark gewählt.



Anzeige

10 Jahre erfolgreiche Partnerschaft

Gemeinsam auf dem Weg
zum besseren Auffinden
und Hinfinden



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

PIETRUSKA
Verlag & GEO-Datenbanken GmbH

- Kartografische Fahrgastinformationen für Print- und elektronische Medien
- VBB / Pietruska-Kartenfamilie für den ÖPNV und Tourismus
- Entwicklung von zukunftsweisenden Lösungen und Anwendungen

Weitere Informationen unter: www.pietruska.de

2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017

Ein Jahr der Veränderung



Verbundbericht 2009



Mobilität gehört zu den menschlichen Grundbedürfnissen. Und sie wird in dem Maße immer wichtiger, wie sich das wirtschaftliche und kulturelle Beziehungsgeflecht in der Gesellschaft ausweitet. Gerade in der Metropole Berlin und in den angrenzenden Regionen Brandenburgs vollziehen sich zurzeit rasante Entwicklungen. Ein moderner ÖPNV kann und muss dabei der Motor sein. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sieht es als seine Aufgabe an, die Verkehrsdienstleistungen im Verbundgebiet quantitativ und qualitativ mit den gesellschaftlichen Erfordernissen in Einklang zu bringen. Deshalb geht es ihm ebenso um die sachgerechte Vergabe von Verkehrsdienstleistungen, um das Vernetzen der Angebote wie um die Qualitätskontrolle, zu der auch das Prüfen von Umweltstandards gehört.



Der VBB steuert Vergabeverfahren

Der VBB führt im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg das Management des Schienenpersonennahverkehrs durch. Damit wird die gesamte Kette von der Angebotsplanung über die Vergabe von Verkehrsverträgen bis hin zur Abwicklung und Abrechnung der Verkehrsverträge aus einer Hand effektiv organisiert.

Für die Vergabe der Verkehrsverträge, die in der Regel im Wettbewerb stattfindet, ist die VBB GmbH das Vergabebüro und wird in diesem Zusammenhang bei Landesgrenzen überschreitenden Projekten auch für weitere Aufgabenträger – wie die Zweckverbände in Leipzig und Bautzen sowie die Länder Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern – tätig.

Bisher wurden sieben Vergabeverfahren erfolgreich abgeschlossen. Das achte und größte – das sogenannte Netz Stadtbahn – läuft derzeit.

Mit den genannten sieben Verfahren wurden 25 % des Regionalverkehrs in den Ländern Berlin und Brandenburg im Wettbewerb vergeben. Nach Abschluss des Stadtbahn-Verfahrens werden es 65 % sein. Weitere Verfahren befinden sich in Vorbereitung.

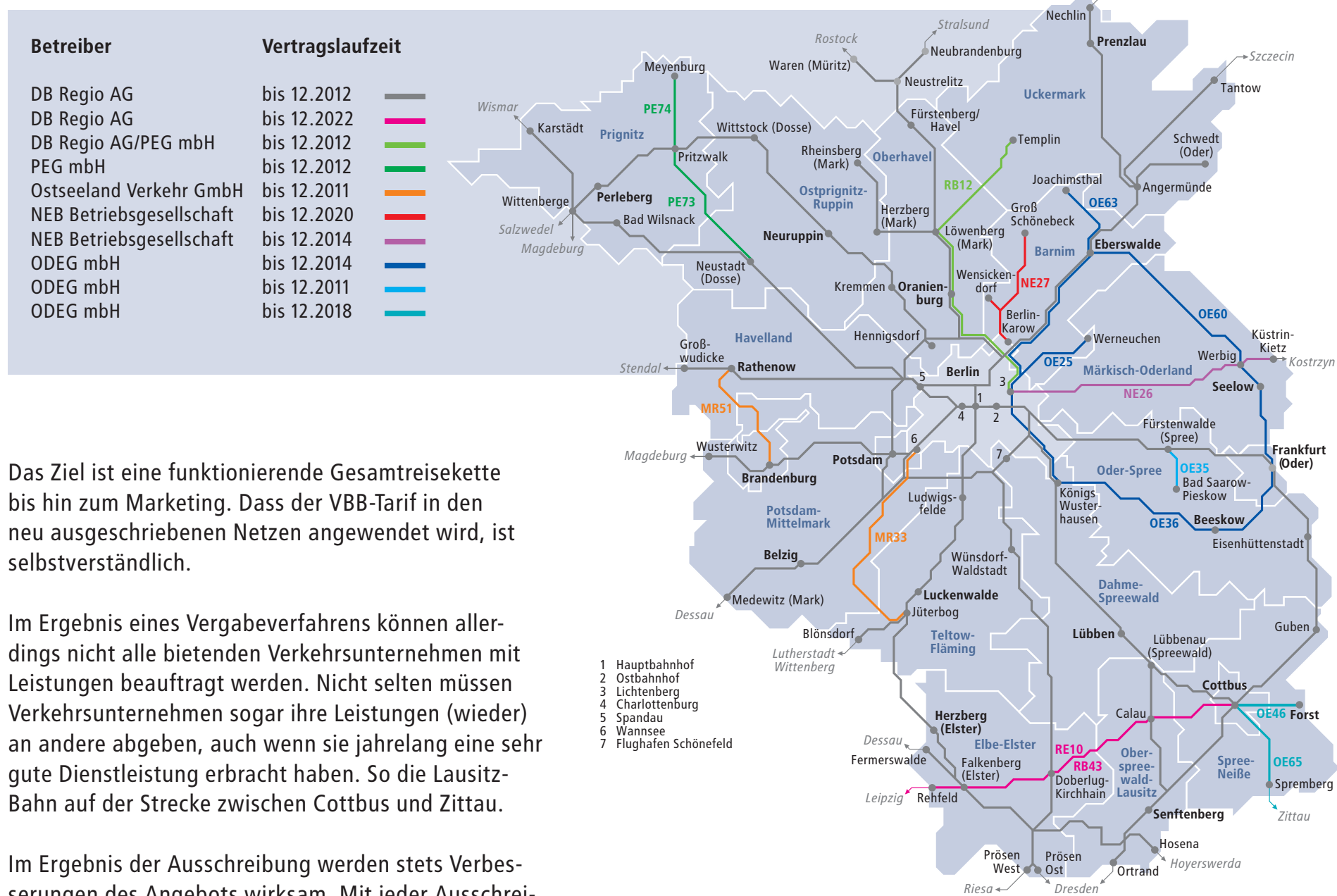
Bei der Ausgestaltung der Verdingungsunterlagen stehen die Kundenwünsche und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel der Länder im Vordergrund. Die Verdingungsunterlagen enthalten zentrale Themen wie

- Barrierefreiheit,
- Fahrgastinformation und
- guter Service.

Dabei wird insbesondere durch hohe Zugbegleitquoten auf den „Faktor Mensch“ gesetzt, der für sämtliche Belange des Kunden da ist. Die subjektive Sicherheit in den Fahrzeugen soll zudem durch Videoüberwachung erhöht werden. Die Unternehmen werden durch lange Vertragslaufzeiten um 10 Jahre in die Lage versetzt, sich in die Region zu integrieren und mit lokalen Partnern eng zusammenzuarbeiten.

Name	Laufzeit Vertrag	Mio Zkm p.a	Anzahl Linien	Beteiligte Aufgabenträger	Verfahrensart	Betreiber
Cottbus–Zittau	2002–2005	0,3	1	ZVON, BB	Freihändige Vergabe im Wettbewerb	LausitzBahn GmbH
Netz Ost	2004–2014	3,5	4	B, BB	Beschränkte Ausschreibung mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb	ODEG mbH
Heidekrautbahn	2005–2020	0,7	1	B, BB	Öffentliche Ausschreibung	NEB mbH
Oderlandbahn	2006–2014	1,0	1	B, BB	Freihändige Vergabe im Wettbewerb mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb	NEB mbH
Netz Spree Neiße	2008–2018	0,7	2	ZVON, BB	Öffentliche Ausschreibung	ODEG mbH
Cottbus–Leipzig	2009–2022	1,0	2	ZVNL, BB	Öffentliche Ausschreibung	DB Regio AG
RB33, 35, 51	2007–2011	1,0	3	BB	Verfahren nach § 54 VwVfGBbg	OLA GmbH/ODEG mbH

Vertragsmanagement



Das Ziel ist eine funktionierende Gesamtreisekette bis hin zum Marketing. Dass der VBB-Tarif in den neu ausgeschrieben Netzen angewendet wird, ist selbstverständlich.

Im Ergebnis eines Vergabeverfahrens können allerdings nicht alle bietenden Verkehrsunternehmen mit Leistungen beauftragt werden. Nicht selten müssen Verkehrsunternehmen sogar ihre Leistungen (wieder) an andere abgeben, auch wenn sie jahrelang eine sehr gute Dienstleistung erbracht haben. So die Lausitz-Bahn auf der Strecke zwischen Cottbus und Zittau.

Im Ergebnis der Ausschreibung werden stets Verbesserungen des Angebots wirksam. Mit jeder Ausschreibung findet auch ein Ideenwettbewerb statt. Der Bieter mit dem besten Fahrzeugkonzept beispielsweise bekommt bei der Wertung Pluspunkte, denn die Qualität wird mit 30 % bei der Angebotswertung vergleichsweise hoch eingestuft.

Zu 70 % geht in der Regel der Preis in die Wertung ein und auch hier sind die Unternehmen aufgefordert, durch geschickte Fahrzeugumlaufplanung Kosten zu sparen. So war es von Vorteil, dass die NEB Betriebsgesellschaft mbH auf der Linie NE27 am Linienendpunkt Berlin-Karow eine sogenannte Kurzwende am Bahnsteig geplant hatte und damit den Fahrzeugeinsatz optimieren konnte. Diese Planung hat sich auch in der Praxis als tauglich erwiesen, die Pünktlichkeit der Linie liegt bei fast 100 %.

Der Anspruch der Fahrgäste in Berlin-Brandenburg an den ÖPNV ist sehr hoch, denn die großen Betreiber wie die DB Regio AG und die S-Bahn Berlin GmbH bieten den Kunden bereits viele Jahre einen attraktiven SPNV an. Und dieser Anspruch ist durchaus gerechtfertigt, denn viele Berufspendler verbringen einen nicht unwesentlichen Teil ihrer Zeit im ÖPNV. Mit den Ausschreibungen soll diesem Anspruch Rechnung getragen werden.

Auch nach der jeweiligen Vertragsunterzeichnung hört die Arbeit nicht auf. Denn es ist wichtig, dass die vereinbarten Ziele in die Tat umgesetzt werden. Dazu müssen die Unternehmen mit hohem Einsatz und Sorgfalt eine reibungslose Betriebsaufnahme vorbereiten und den Folgebetrieb qualitätsgerecht sicherstellen. Neben der Beschaffung von neuen Fahrzeugen und zusätzlichem Personal werden oft auch Werkstätten neu gebaut oder vorhandene rekonstruiert. Die VBB GmbH begleitet diese Prozesse in angemessenem Rahmen. ■

» Wettbewerb und Qualität schließen sich nicht aus, im Gegenteil: Der Leistungsumfang und die Qualität der Leistung werden detailliert in den Verkehrsverträgen festgelegt. Der Verkehrsverbund sorgt hier engagiert und effektiv durch ein konsequentes Vertragsmanagement für einen effizienten Einsatz der Steuermittel. «



Rainer Bretschneider

Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg



VBB initiiert neue Angebote

| Noch 2 ½ Jahre bis zur Eröffnung – der Flughafen BBI ist gut zu erreichen

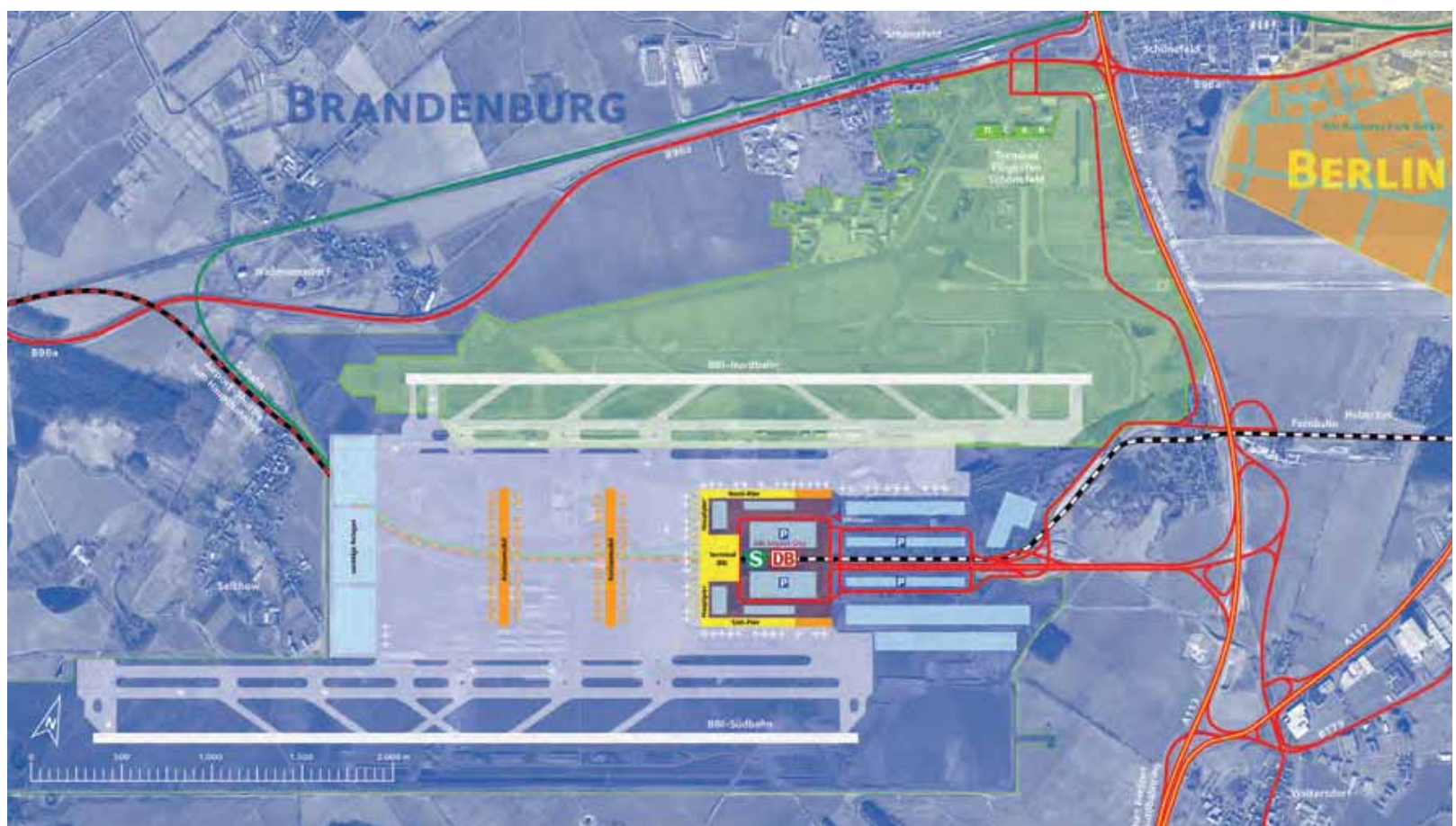
Im November 2011 wird der neue Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI) in Betrieb genommen. Bereits heute laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren, damit der Flughafen von Anfang an auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Berlin und Brandenburg gut erreichbar ist.

Die Verlängerung der S-Bahn von Schönefeld zum Terminal BBI kann zur Eröffnung des Flughafens in Betrieb genommen werden, ebenso die Westanbindung des Flughafens für Regional- und Fernzüge. Die

S-Bahn verkehrt im 10-Minuten-Takt zum S-Bahn-Ring. Die Regionalzüge verbinden BBI und die City über Südkreuz und Potsdamer Platz. Auch Brandenburg wird von Beginn an mit dem Flughafen verbunden. Die Züge von und nach Potsdam werden direkt bis zum Terminalbahnhof fahren und benötigen dafür nur noch ca. 40 Minuten. Die Regionalzüge aus Richtung Königs Wusterhausen und Wünsdorf-Waldstadt sowie von der Berliner Stadtbahn verkehren ab der Inbetriebnahme der Ostanbindung des Flughafens ebenfalls direkt zum BBI. Zuvor ist bei diesen Zügen gegebenenfalls noch ein Umstieg am Bahnhof Schönefeld in die S-Bahn erforderlich. Parallel laufen die Vorbereitungen für die Busanbindung des Flughafens.

| Alternative Bedienformen und Bürgerbusse

Alternative Bedienformen gewinnen in Brandenburg, bedingt durch den demografischen Wandel, immer



Angebotsmanagement

stärker an Bedeutung. Mit seinen unterschiedlichen Angebots- und Anwendungsformen ist das Land Brandenburg heute Vorreiter für neue Mobilität in Deutschland. Um vor allem den kommunalen Verantwortungsträgern, den Bürgermeistern und Amtsdirektoren, aber auch den Verkehrsunternehmen und den kommunalen Aufgabenträgern ein weiteres Hilfsmittel in die Hand zu geben, hat der Beirat der Verkehrsunternehmen im September 2008 die Erarbeitung eines Handbuchs für alternative Bedienung im Verbundraum beschlossen.

BürgerBusbetrieb bedeutet mehr Mobilität in der Region und ehrenamtliches bürgerschaftliches Engagement in der Region. Bereits heute gibt es drei BürgerBusvereine, die jeweils unterschiedliche Ausrichtungen haben:

- Der BürgerBus Gransee fährt seit 2005 im Zubringerverkehr rund um Gransee und befördert rund 300 Fahrgäste im Monat. Er ergänzt die Buslinie 835.
- Der BürgerBus „Hoher Fläming“ hat 2006 seinen Betrieb aufgenommen, fährt als Linie 555 und befriedigt Mobilitätsbedürfnisse in der Gegend zwischen Belzig, Wiesenburg und Niemeck. Er beförderte 2008 im Durchschnitt ca. 150 Fahrgäste monatlich.
- Der BürgerBus Brieselang hat im Winter 2007 seinen Betrieb aufgenommen und fährt im Ortslinienverkehr der Gemeinde Brieselang, er befördert im Monat rund 680 Fahrgäste.

Besonders hervorzuheben ist das Engagement der drei Vereine, der Verkehrsunternehmen und der Landkreise, die als Aufgabenträger für den ÖPNV diese Arbeit maßgeblich unterstützen. Mit den BürgerBusvereinen sind neue soziale Netzwerke entstanden.

Um derartige Initiativen zu unterstützen, hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bereits im Jahr 2005 ein Handbuch BürgerBus herausgegeben. Es kann über vbbonline.de heruntergeladen werden.

» *Abseits großer Städte ist es nicht immer leicht, mit dem Linienbusverkehr alle Wünsche abzudecken. Hier bieten Rufbusse eine gute Alternative, denn sie sichern die Mobilität der Menschen auch in nachfrageschwachen Zeiten oder Gebieten. Der VBB kennt sich fachlich sehr gut aus und begleitet die Einführung neuer Angebote. In speziellen Handbüchern, wie dem Handbuch Alternative Bedienungsformen zum Beispiel, informiert er über wesentliche Grundlagen und gibt Hilfestellungen für die Planung. Davon profitieren die ÖPNV-Akteure in Berlin und Brandenburg.* «

Klaus-Peter Fischer

Vorsitzender des Beirats der Gesellschafter
Geschäftsführer Oberhavel Holding Besitz- und
Verwaltungsgesellschaft mbH



„Blížej Europy – Europa ist näher“

Unter diesem Motto vermarktet die polnische Staatsbahn PKP gemeinsam mit dem VBB sowie der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) das zum 15. Juni 2008 eingeführte Berlin-Gorzów-Ticket. Es ermöglicht Fahrten von Berlin nach Gorzów und zurück mit einem Fahrschein. Wie im VBB üblich, umfasst der Fahrschein die gesamte Reisekette: die Anreise in Berlin mit BVG oder S-Bahn ebenso wie die Zugfahrt von Berlin-Lichtenberg nach Kostrzyn mit der NEB, von Kostrzyn nach Gorzów mit der PKP und die Straßenbahn oder den Omnibus des Stadtverkehrs in Gorzów.

Parallel zur Einführung des Tickets fanden umfangreiche Gespräche mit dem polnischen Aufgabenträger für die Strecke, dem Marschallamt von Lubuskie, statt, um den Anschluss zwischen NEB und PKP in Kostrzyn zu verbessern. Im Ergebnis hat sich seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 die Fahrzeit der meisten Verbindungen auf der Strecke auf ca. 2 Stunden verkürzt. Nach Kostrzyn und Szczecin bestehen schon seit vielen Jahren durchgehende Zugverbindungen und ein entsprechender VBB-Übergangstarif. ■





Infrastruktur verbessert die Verknüpfung

| Moderne Schnittstellen im ÖPNV

Bahnhöfe gelten als Visitenkarten des Nahverkehrs. Aber nicht alle Stationen werden dieser Bezeichnung bereits gerecht. In den vergangenen Jahren ist bei der Neugestaltung von Bahnhofsvorplätzen allerdings viel passiert. Gerade die Fördermöglichkeiten des Landes Brandenburgs haben viele Kommunen ermutigt, ihre Vorplätze neu zu gestalten. Mit der Anpassung des Brandenburger ÖPNV-Gesetzes besteht auch die Möglichkeit, dass sich Landkreise als Aufgabenträger an solchen Maßnahmen finanziell beteiligen. Da das Interesse der Landkreise an gut funktionierenden Schnittstellen meist groß ist, wird diese Option oft genutzt.

Die Erneuerung von Bahnhofsvorplätzen wird durch den VBB in Zusammenarbeit mit Kommunen und Verkehrsunternehmen über „Verknüpfungsflyer“ kommuniziert, die mit dem Amtsblatt an alle örtlichen Haushalte gelangen. Sie enthalten auch das lokale ÖPNV-Angebot am Bahnhofsvorplatz. Mit solchen Maßnahmen sollen weitere Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Im Jahr 2008 sind zwölf derartige Verknüpfungsflyer erschienen, darunter für die wachsenden Gemeinden Hoppegarten, Werneuchen, Zepernick und Eberswalde.



| Anschlüsse gestalten

Moderne Schnittstellen zeichnen sich durch kurze Wege zwischen der Bahn einerseits sowie Bus- und Individualverkehr andererseits aus. Bushaltestellen werden deshalb so dicht wie möglich an den Bahnsteig und den Bahnsteigzugang gelegt. Eine gut ausgebaute Infrastruktur nützt aber wenig, wenn die Fahrpläne von Bahn und Bus nicht aufeinander abgestimmt sind. Deshalb werden durch den VBB alljährlich die Anschlüsse an allen Verknüpfungspunkten mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt. Nicht immer lassen sich alle Wünsche erfüllen, da viele Linien mehrere Verknüpfungen haben. Dann müssen Prioritäten festgelegt werden.

Deshalb wurden im Herbst 2008 an 44 Bahnhöfen Quelle-Ziel-Erhebungen durchgeführt. Insgesamt 26.700 Fahrgäste wurden über Fahrtzweck und Fahrtroute interviewt. Die Ergebnisse ermöglichen Aussagen zu vor- und nachlaufenden Verkehrsmitteln sowie Tagesganglinien für Hin- und Rückfahrt. Sie sind kompatibel mit entsprechenden Erhebungen der vergangenen beiden Jahre und erlauben erste Trendfeststellungen. Diese Erhebungsdaten sollen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen helfen, die Zubringerverkehre an das Schnell- und Regionalbahnnetz weiter zu optimieren. Weiterhin wurden mehrere Vorplatzplanungen vom VBB geprüft und Kommunen bei der Planung von neuen Zugangstellen betreut (u. a. Müncheberg, Rehfelde, Herzberg (Elster), Senftenberg Fachhochschule, Kyritz).

Moderne Schnittstellen sind auch für den Individualverkehr ein wichtiger Anlaufpunkt. Deshalb wird oft im Vor- und Nachlauf das Fahrrad oder das Auto genutzt. Vor allem dort, wo der Bus aufgrund dünner Besiedlung eine schnelle und kontinuierliche Bedienung nicht gewährleisten kann. Aber auch steigende

Angebotsmanagement

Benzinpreise führen dazu, dass viele Bürger den ÖPNV auf Teilstrecken für sich entdecken. Für das sichere Abstellen von Fahrrädern werden wettergeschützte B+R-Anlagen errichtet. Für Autos werden befestigte und beleuchtete P+R-Stellflächen mit den entsprechenden Anbindungen an das Straßennetz angelegt. Für Standorte mit größerer Nachfrage und wenig Platz wurde ein Parkhaus errichtet.

Bei der Modernisierung wird eine möglichst barrierefreie Gestaltung der Anlagen angestrebt. Dazu zählen die stufenlose Erreichbarkeit der Bahn- und Bussteige, vorwiegend ebenerdig oder mit Rampen. Geachtet wird ferner auf Fahrgastinformationen in Augenhöhe, die auch für Rollstuhlfahrer geeignet sind sowie auf Stellplätze für Rollstuhlfahrer und genügend Platz für Kinderwagen.

| Bahnhöfe unter der Lupe

Mit dem Zugangsstellen-Informationssystem (ZIS) und dem Haltestellen-Managementsystem (HMS) erhielten die Aufgabenträger wichtige Arbeitsmittel: Die Datenbanken dienen als Grundlage zur Ermittlung des Handlungsbedarfs an Bahnhofvorplätzen, wie P+R-Angebote und B+R-Unterstellplätze. Enthalten sind auch Fotos und Umgebungspläne. Die Datenbanken werden jährlich aktualisiert.

Das webbasierte Zugangsstellen-Informationssystem (ZIS) für 374 Bahnhöfe in Brandenburg wurde nach einer Testphase am 26. September 2008 freigeschaltet. Die enthaltenen Informationen geben Auskunft, wo sich welche Bahnhöfe befinden und in welchem Zustand sie sind. Außerdem lassen sich entsprechende Grafiken ausdrucken. Geplant ist, dass 2010 auch die Daten der Berliner Bahnhöfe hinzukommen. Ab 2010 können sich in einer speziellen Version auch die Fahrgäste via Internet über die Bahnhöfe informieren.

» Als Unternehmen sind wir aktiver Kooperationspartner des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. In konstruktiver Zusammenarbeit speisen wir unsere langjährige Erfahrung in den Verbund ein und versuchen damit, die gesamte Region nach vorn zu bringen. Davon profitieren die Kunden, der ÖPNV und die gesamte Region. «

Andreas Sturmowski

Vorstandsvorsitzender der BVG



Das Haltestellen-Managementsystem (HMS) für 18.000 Richtungshaltestellen in Brandenburg ist seit 2006 per Internet zugänglich und wurde 2008 weiter aktualisiert. Es enthält Informationen über die Haltestellen-Infrastruktur und -Ausstattung.

Ein wichtiges Ausstattungselement von Stationen ist eine verkehrsträgerübergreifende Fahrgastinformation. Vielerorts hat der VBB in Zusammenarbeit mit den Kommunen eine zentrale Information zu Bahn, Bus und Gemeinde errichtet, sogenannte VBB-InfoPunkte. Diese „statische“ Information wird seit kurzem durch eine „dynamische“ Fahrgastinformation, also variable Anzeigetafeln, ergänzt. So können die Fahrgäste auch im Störungs- oder Verspätungsfall informiert werden. Aber auch die Fahrzeuge von Bahn und Bus selbst müssen miteinander kommunizieren, um den Fahrgästen anzuzeigen, ob die Anschlüsse gehalten werden. Dafür wurden in Brandenburg Rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) aufgebaut. →

Anzeige



Ein Unternehmen der NUSSBAUM-Gruppe

Innovative, mandantenfähige Systemlösungen für den ÖPV

Mobile und Stationäre
Fahrscheinautomaten



Fahrausweisdrucker



Bordcomputer-Systeme



Heben



Parken



Prüfen



Präsentieren



carsatellite

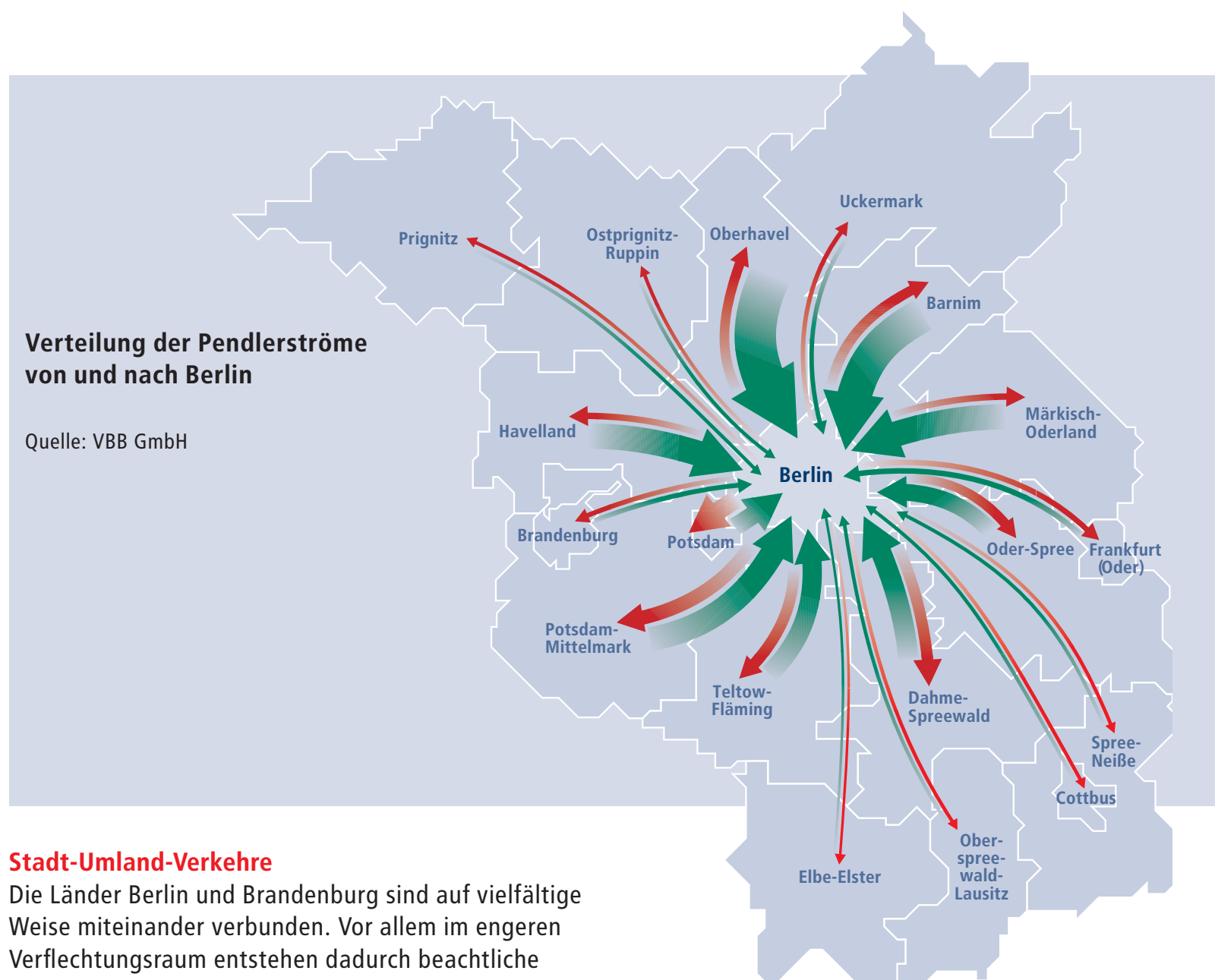




Der Ticketingspezialist Almex bietet seinen Kunden ein umfassendes Lösungsportfolio für alle Ticketinganforderungen. Mobil oder stationär für Bus und Bahn.



Angebotsmanagement



| Stadt-Umland-Verkehr

Die Länder Berlin und Brandenburg sind auf vielfältige Weise miteinander verbunden. Vor allem im engeren Verflechtungsraum entstehen dadurch beachtliche Verkehrsströme. Täglich überqueren rund 233.000 Berufspendler die Stadtgrenze, davon 168.000 von Brandenburg nach Berlin. Umgekehrt haben 65.000 Berliner ihren Arbeitsplatz in Brandenburg – mit steigender Tendenz. Zusätzlich sorgen Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie der Schülerverkehr für weiteren Bedarf.

Das Nahverkehrsangebot zwischen Berlin und Brandenburg muss diesen gestiegenen Anforderungen Rechnung tragen. Das Rückgrat im Stadt-Umland-Verkehr bildet der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). S-Bahn und Regionalzüge haben eine hohe Bündelungsfähigkeit bei kurzen Reisezeiten. Diese Verkehrsachsen müssen gestärkt und die Zubringerverkehre optimiert werden. Dies fördert nachhaltig die Integration mit dem Umland.

Die außerhalb der SPNV-Korridore verkehrenden Buslinien haben hier eine untergeordnete Funktion. Diese werden durch den VBB koordiniert und von den Verkehrsunternehmen aus Berlin und Brandenburg betrieben. Die Finanzierung der Berlin-Brandenburg-Verkehre erfolgt über einen sogenannten „Naturausgleich“ zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen. Die im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet geleisteten Fahrplankilometer werden dabei gegengerechnet. Eine direkte Finanzierung findet nicht statt.

An einer dichten Vernetzung zwischen Berlin und Brandenburg partizipieren beide Bundesländer. Die weiterhin zu verzeichnende Suburbanisierung verringert die strukturellen Unterschiede innerhalb des engeren Verflechtungsraumes Berlin-Brandenburg und erfordert eine leistungsfähige Verzahnung der Verkehrsnetze. Als permanente Aufgabe des VBB sind daher die SPNV-Korridore weiterhin zu verbessern. Das heißt: Beschleunigung, Taktverdichtung und Anschlussgestaltung der Zubringerverkehre. ■

» Ich kann mich noch gut erinnern, wie ich mir auf dem Weg nach Berlin jedes Mal die sogenannte Anschlusskarte Südbrandenburg kaufen musste. Mit der VBB-Gesamtnetzkarte sind diese Zeiten glücklicherweise Vergangenheit. Cottbus ist näher an Berlin herangerückt. Übrigens auch andersherum: Die Pendlerzahlen haben zugenommen. «

Ulrich Tomsch

Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH





Neue Tarifangebote erfolgreich auf dem Markt platziert

| Neue Tarifangebote 2008

Im Jahr 2008 hat der VBB seine Tarifangebote im engen Dialog zwischen den Fahrgästen, Politik und den Verkehrsunternehmen weiterentwickelt. Ziel war es, den Tarif weiter zu vereinfachen und ihn an die demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen anzupassen. So wurden ab 1. April 2008 zusätzliche kundenfreundliche Tarifangebote eingeführt:

- **die 4-Fahrten-Karte im Tarifbereich Berlin AB**
Sie ist insbesondere auf den Bedarf von Gelegenheitskunden zugeschnitten und erleichtert ihnen den Zugang zum ÖPNV;
- **das verbundweit gültige VBB-Freizeit-Ticket**
dieses Ticket für Auszubildende und Schüler ermöglicht Inhabern einer Abonnement- oder einer Jahreskarte den Geltungsbereich in der Freizeit auf das VBB-Gesamtnetz zu erweitern;
- **das verbundweit gültige Schülerferienticket**
zum Preis von 29 Euro erlaubt es während der Sommerferien beliebig viele Fahrten mit allen Verkehrsmitteln im VBB.

Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Notwendigkeiten der Verkehrsunternehmen – vor allem den Kostenentwicklungen sowie Kürzungen bei Zuschuss- und Ausgleichszahlungen – wurde eine Tarifanpassungsmaßnahme erforderlich. Mit einer durchschnittlichen Anpassungsrate von 1,97 % über das gesamte Tarifsortiment konnte die Preiserhöhung relativ moderat gehalten werden.

| Höchste Priorität beim VBB: Schüler und Azubis

Die Ausgangssituation bei der Zielgruppe der Schüler ist im VBB sehr differenziert zu betrachten. Grundsätzlich besteht bei Schülern eine Mobilitätsnachfrage sowohl für die Fahrt zwischen Wohnort und Schule als auch in der Freizeit, wobei letztere stark vom Alter abhängig ist.

In Brandenburg wird die Fahrt zwischen Wohnort und Schule durch die Satzungen der Gebietskörperschaften geregelt. Von Schülern oder ihren Eltern ist lediglich der nach Landkreissatzung vorgesehene Eigenanteil zu bezahlen und nicht der VBB-Tarif. Durch die feine Struktur des VBB-Tarifs sind die räumlichen Nutzungsmöglichkeiten auf die Fahrt zwischen Wohnort und Schule eingeschränkt.

In Berlin muss der Fahrpreis für die Fahrt zwischen Wohnort und Schule vollständig selbst bezahlt werden. Allerdings besteht ein günstiges, pauschales Schülerticketangebot für das ganze Stadtgebiet Berlin, wozu auch die zusätzlich rabattierte Geschwisterkarte gehört. Dieses Ticket kann uneingeschränkt in der Freizeit verwendet werden.

2008 wurde das verbundweit gültige VBB-Freizeit-Ticket für Auszubildende und Schüler eingeführt. Es ermöglicht Inhabern einer Abonnement- oder einer Jahreskarte für Auszubildende und Schüler, den Geltungsbereich montags bis freitags ab 14.00 Uhr, samstags, sonn- und feiertags sowie in den gesetzlichen Schulferien auf das VBB-Gesamtnetz auszuweiten.

| Verbundweit gültiges Schülerferienticket

Um den ÖPNV gerade für Schüler, Jugendliche und Auszubildende attraktiver zu gestalten, wurde das Schülerferienticket in den Sommerferien 2008 zum Preis von 29 Euro wieder eingeführt. Es galt für alle Verkehrsmittel im VBB. Das verbundweit gültige Schülerferienticket war somit 2008 erstmals auch

Tarif

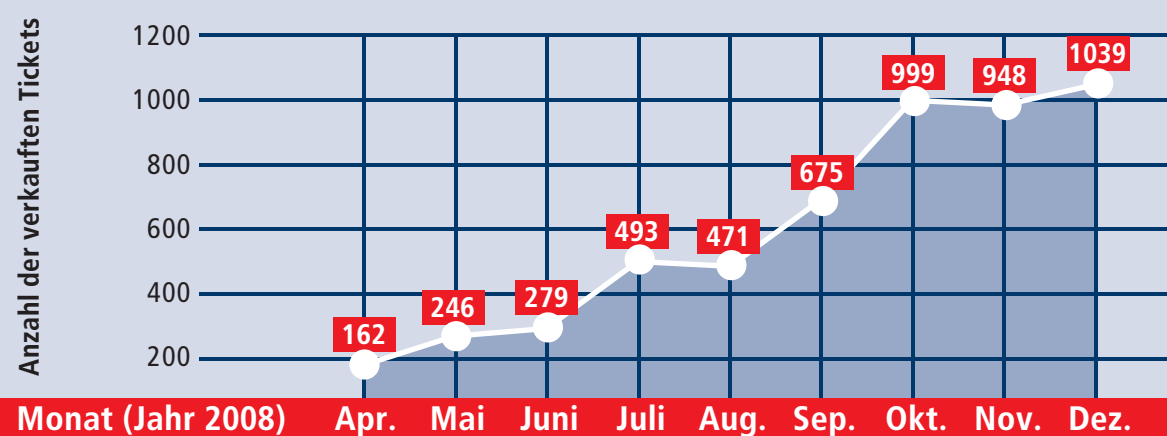
in Berlin gültig. Dadurch ist die Nachfrage deutlich gestiegen. Es wurden über 11.000 Schülerferientickets verkauft. Die hohe Nachfragesteigerung wird vom VBB als Erfolg eingeschätzt, es sollte daher weiter unverändert angeboten werden, um den Jugendlichen damit einen optimalen Fahrausweis für den Freizeitbereich in die Hand zu geben.

Hohe Akzeptanz beim VBB-Semesterticket

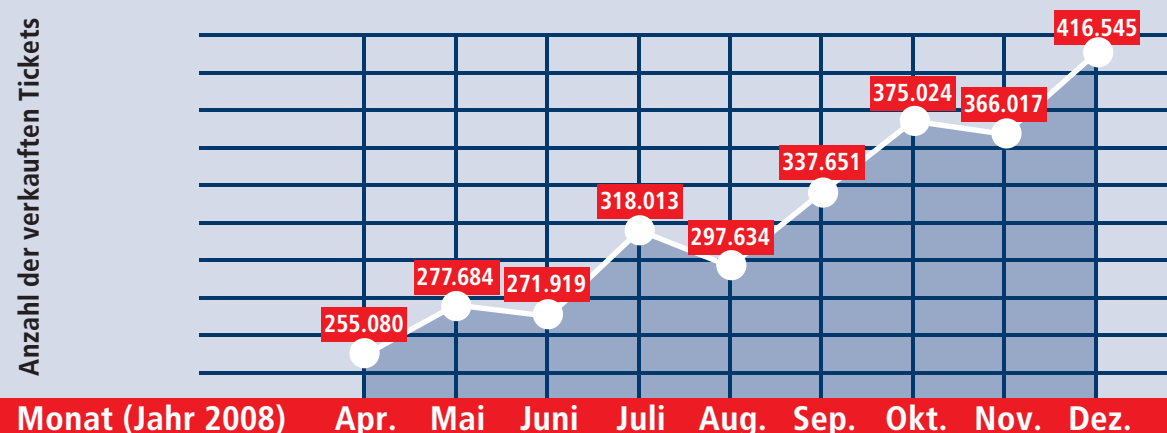
Mit den Hochschulen und Universitäten im Land Brandenburg und in Berlin wurden 2007/08 Verhandlungen zur Fortführung der Semesterticketverträge geführt. Die neuen Regelungen erstrecken sich bis in das Jahr 2012 und enthalten regelmäßige Preisanpassungen. Dort, wo Abstimmungen an Hochschulen und Universitäten stattfanden, lagen die Zustimmungsraten teilweise bei über 90%.

Damit haben bis zum Jahr 2008 insgesamt 27 Hochschulen und Universitäten der Länder Brandenburg und Berlin für rund 160.000 Studierende einen Vertrag zum Semesterticket abgeschlossen. ■

Entwicklung Verkaufszahlen VBB-Freizeit-Ticket (Azubi/Schüler)



Entwicklung Verkaufszahlen 4-Fahrten-Karte Berlin AB



Hochschulen und Universitäten mit Semestertickets im VBB Tarifgebiet (Stand 2008)

Hochschulen	Anzahl ca.	Geltungsbereich
Europa-Universität Viadrina Frankfurt(Oder)	2.500	VBB-Gesamtnetz
Fachhochschule Brandenburg a.d.H.	2.200	VBB-Gesamtnetz
Universität Potsdam	16.000	VBB-Gesamtnetz
Semesterticket für die Hochschulen der Stadt Potsdam (FHP)	2.300	VBB-Gesamtnetz
Semesterticket für die Hochschulen der Stadt Potsdam (HFF)	600	VBB-Gesamtnetz
Technische Fachhochschule Wildau (THF Wildau)	3.000	VBB-Gesamtnetz
FH Eberswalde	1.500	VBB-Gesamtnetz
Brandenburgische Technische Universität Cottbus (BTU)	5.000	VBB-Gesamtnetz
University of Management and Communication (FH) Potsdam (UMC)	175	VBB-Gesamtnetz
Alice-Salomon-Fachhochschule (ASFH)	1.400	Berlin ABC
Technische Universität Berlin (TU Berlin)	26.000	Berlin ABC
Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (FHTW)	7.800	Berlin ABC
Fachhochschule für Wirtschaft Berlin (FHW)	3.000	Berlin ABC
Hochschule für Schauspielkunst „Ernst Busch“ Berlin (HfS)	190	Berlin ABC
Katholische Hochschule für Sozialwesen Berlin (KHSB)	650	Berlin ABC
Freie Universität Berlin (FU)	42.000	Berlin ABC
Humboldt Universität zu Berlin (HU)	38.000	Berlin ABC
Universität der Künste Berlin (UdK)	4.000	Berlin ABC
Hochschule für Musik „Hanns Eisler“ Berlin (HfM)	780	Berlin ABC
OTA Hochschule Berlin (OTA)	80	Berlin ABC
Fachhochschule für Verwaltung und Rechtspflege (FHVR)	1.000	Berlin ABC
MEDIADESIGN HOCHSCHULE für Design und Informatik (MD.H)	80	Berlin ABC
Evangelische Fachhochschule Berlin (EFB)	1.000	Berlin ABC
Hertie School of Governance (HSoG)	35	Berlin ABC
Berliner Technische Kunsthochschule (BTK)	180	Berlin ABC
International Business School Berlin (IBS)	145	Berlin ABC
Fachhochschule Theologisches Seminar Elstal	85	Berlin ABC



Grünes Licht für E-Ticket im VBB

Der VBB hat über das ((eTicket-Förderprogramm des Bundes im März 2008 einen Zuwendungsantrag für das Projekt INNOS (Innovatives, interoperables EFM-Hintergrundsystem zur Einführung des elektronischen Tickets in Deutschland) gestellt. Am 8. Dezember 2008 nahmen VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz und der Vorstandsvorsitzende der BVG, Andreas Sturmowski, den Bewilligungsbescheid aus der Hand des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ulrich Kasparik, entgegen.

Das Projekt INNOS gliedert sich in zwei Teilprojekte. Zum einen soll in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden Rhein-Main (RMV) und Oberelbe (VVO) ein Hintergrundsystem entwickelt werden, das die deutschlandweite uneingeschränkte Nutzung des ((e-Tickets ermöglicht. Zum anderen will der VBB mit den Verkehrsunternehmen in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in einem Pilotprojekt die Praxistauglichkeit des neuen Systems demonstrieren und damit das ((eTicket in zwei Stufen flächendeckend einführen.

Zunächst erhalten die Abonnenten und Jahreskarteninhaber in der ersten Stufe Chipkarten anstelle des herkömmlichen Papierfahrscheins. Um die elektronischen Tickets kontrollieren zu können, werden die Verkehrsunternehmen im Tarifbereich Berlin ABC und den kreisfreien Städten mit neuer Kontroll- und Vertriebstechnik ausgestattet.

Der Bund übernimmt die Hälfte der Kosten für die Entwicklung des Hintergrundsystems in Höhe von insgesamt 5,7 Mio Euro. Die zweite Hälfte wird von den Ländern Berlin und Brandenburg und den Partnerverbänden übernommen. Die Finanzierung der ersten Stufe des Pilotprojektes (Ausrüstung der Verkehrsunternehmen mit Ausgabe-, Kontroll- und Lesegeräte) in Höhe von 3 Mio Euro wird vom Bund und dem Land Brandenburg getragen. Auch die BVG erhält für ihre Ausrüstung einen Zuschuss aus dem Bundesprogramm. ■

Anzeige

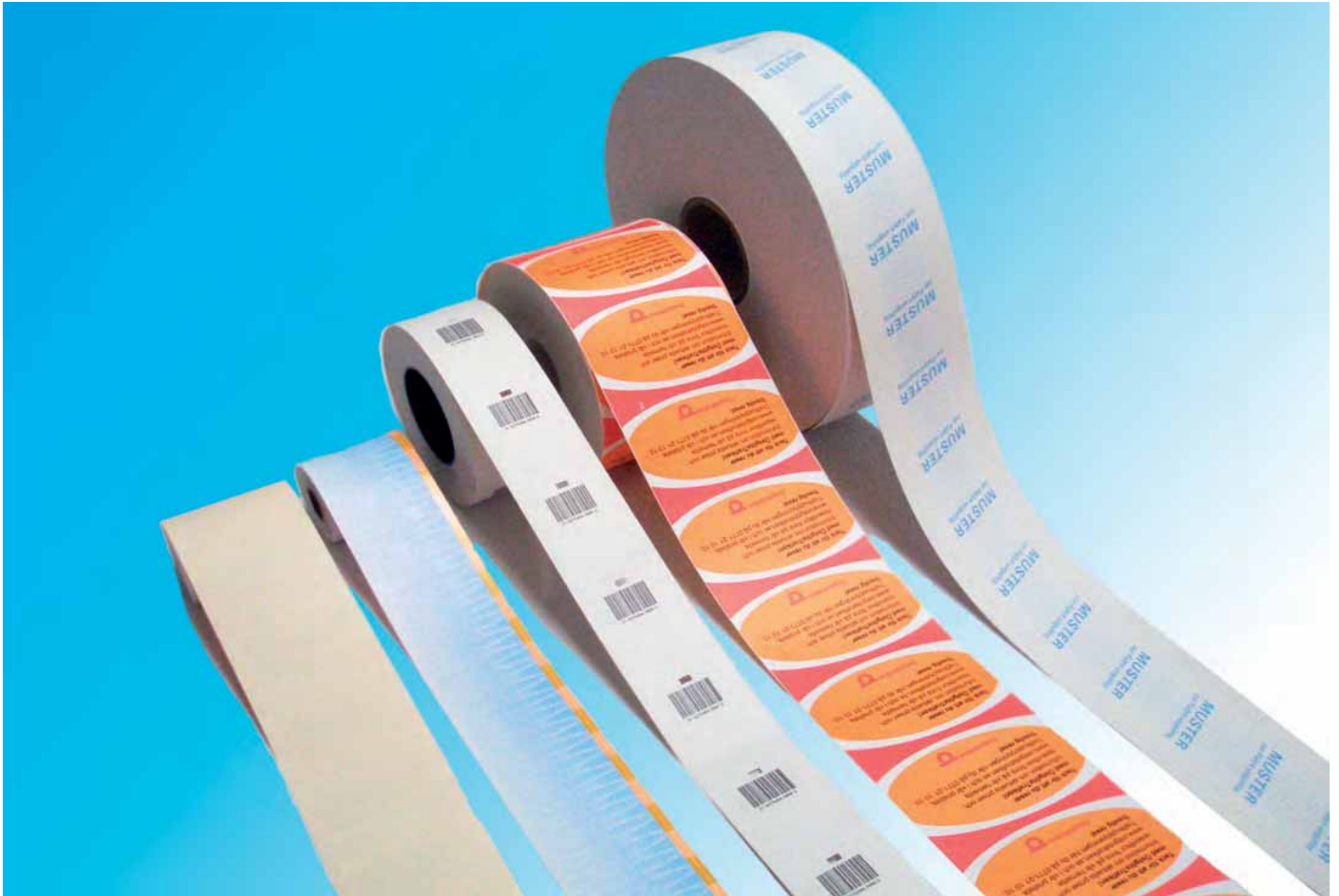


Natürlich-sprachliche Dialogsysteme für die telefonische Fahrplanauskunft

- Optimierte Erkennung von Haltestellen, POIs und Adressen
- Routen für mobilitätseingeschränkte Reisende
- Echtzeit- und Störungsinformationen
- Tarifauskunft
- Persönliche Routenprofile
- Abfrage der Abfahrtstafel
- Haltestelleninformationen
- Informationsversand per SMS, FAX oder Email
- Mehrsprachige Dialoge

SemanticEdge GmbH
Kaiserin-Augusta-Allee 10-11
10553 Berlin
Tel. 030-345077-0
www.semanticedge.com

4-maliger Gewinner
des Voice Awards



ticado media ist ein Fullservice-Dienstleister für Tickets, Karten und Dokumente

ÖPNV-Tickets • ABO-Fahrscheine • EBE-Blöcke • Event-Tickets und Gutscheine
Kunststoffkarten • Chipkarten • Kernapplikationskarten nach VDV
Personalisierungen • Barcodierungen

ticado media optimiert Sicherheitsmerkmale für Dokumente und Tickets

Hologramme • Sicherheitsfäden • Sicherheitsdruck • elektronische Signatur • RFID

ticado media berät Verkehrsunternehmen und -verbände sowie Eventveranstalter

Elektronik Ticketing • Einlass-Systeme • VDV Kernapplikation
Erstellung von Leistungsbeschreibungen • Erstellung von Pflichtenheften
Projektmanagement bei vertriebsorientierten Projekten

Zu unseren Kunden zählen Unternehmen des ÖPNV, der Eventbranche, der Fussball-Bundesliga sowie Unternehmen aus Handel und Industrie.

Mehr Informationen erhalten Sie unter: www.ticado-media.de



Modernes Marketing beim VBB

| VBB mit neuem Slogan

„VBB – alles ist erreichbar“. Dieses Versprechen ist seit Sommer 2008 fester Bestandteil der VBB-Unternehmenskommunikation. Unübersehbar ergänzt der Slogan das Logo des Verkehrsverbundes. Der VBB dokumentiert damit seine Verantwortung für den ÖPNV im Verbundgebiet. Er versteht sich als Kompetenzträger, der eine treibende gesellschaftliche und infrastrukturelle Rolle bei der Entwicklung der Region spielt. Ziel ist die klare Positionierung des VBB als Mobilitätsdienstleister im ÖPNV, der dafür sorgt, dass auch in Zukunft alles erreichbar bleibt.

Die Gestaltungsrichtlinien des VBB wurden auch auf die Medien der Fahrgastinformation ausgeweitet. Dabei wurde darauf geachtet, dass wichtige CD-Bestandteile von Verkehrsunternehmen – wie Logo und Farbgebung – in das VBB-Design integriert werden können. Dadurch wurden diese Medien in ihrer äußeren Erscheinung stärker vereinheitlicht. Die Folge: bessere Wiedererkennbarkeit bei den Kunden und stärkere Identifikation bei den beteiligten Unternehmen. Das VBB-CD bleibt bei seiner klaren Formsprache und gewährleistet ein einheitliches Erscheinungsbild aller Medien des Verbundes.

Gern gelesen: Kundenmagazin „BB Panorama“

Das Kundenmagazin hat sich für den VBB seit 2007 als feste Größe im Dialog zwischen dem VBB und den Fahrgästen in Berlin und Brandenburg etabliert. Es dient als unternehmensübergreifende Plattform für Informationen rund um den öffentlichen Nahverkehr im Verkehrsverbund. Die Kooperationspartner und Verkehrsunternehmen nutzen das Kundenmagazin und belegen bereits mehr als die Hälfte des gesamten Seitenumfangs mit eigenen Informationen. Der Vertrieb über die Verkehrsunternehmen, über die touristischen Partner im Land Brandenburg und in Berlin und nicht zuletzt über die privaten Abonnenten hat sich ständig verbessert.

Der VBB wird auch künftig die Leser und Fahrgäste rund um den öffentlichen Nahverkehr informieren.



Kommunikation

| Ticketverkauf leicht gemacht:

Vertriebsstellenaufkleber

Bereits 2007 hat der VBB konkrete Designvorgaben für bestehende und zukünftige Vertriebsstellen von VBB-Tarifprodukten entwickelt. Das geschah mit dem Ziel, ein Aufkleberset zu gestalten. Es soll sowohl die Unternehmensfarbe und das Logo des Verkehrsunternehmens abbilden als auch die Zugehörigkeit zum Verkehrsverbund dokumentieren. So kann es in Vertriebsstellen mit unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten eingesetzt werden; also von unternehmenseigenen Vertriebsstellen der Verkehrsunternehmen bis hin zu Shops, in denen neben anderen Produkten auch VBB-Fahrausweise verkauft werden.

Die Markierung der VBB-Vertriebsstellen soll darüber hinaus die grundlegende und schnelle Information der Kunden über Vertrieb von VBB-Tickets, VBB-Infomaterialien und anderen Verkaufsprodukten ermöglichen. Die durchgehende Markierung des VBB-Vertriebsraumes sorgt dafür, dass sich die Fahrgäste besser orientieren können. Nach dem erfolgreichen Pilotversuch mit DB Regio 2008 hat das Aufkleberset das Interesse der Unternehmen RVS, ViP und VGOSL geweckt. Auch 2009 sollen die Vertriebsstellenaufkleber weiteren Verkehrsunternehmen angeboten werden.

Immer nah am Kunden:

das Veranstaltungsmarketing des VBB

Die Beteiligungen des VBB an den Veranstaltungen im Verbundgebiet 2008 bestätigte auch in diesem Jahr die beschlossene Dezentralisierung des VBB-Eventkonzeptes. So wurde auch der Tag für die Fahrgäste in Frankfurt (Oder) ein voller Erfolg, der zusammen mit der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) durchgeführt wurde. Auf über 30 Veranstaltungen der Verkehrsunternehmen, der Verbände und seiner Kooperationspartner wie der „Innotrans“ oder dem „Stadtwerkefestival in Potsdam“ hatten die Fahrgäste die Möglichkeit, sich direkt mit den Verkehrsexperten des VBB auszutauschen. Die Beteiligung an den Ver-



anstaltungen konnte zudem zur wirksamen Darstellung der Leistungen des ÖPNV, zur Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Imagepflege und zur Einbindung des ÖPNV in die Erfahrungs- und Erlebniswelten der Zielgruppen genutzt werden.

Bewerbung der Tarifierfassung und neuen Tarifangebote

Der VBB hat zusammen mit den Verkehrsunternehmen die spezifischen Tarifangebote in zahlreichen Medien beworben. Für das „Schülerferienticket“ wurde eine Kampagne mit Plakaten, Anzeigen, Flyern, Hörfunkspots, Fotowettbewerb, Internetbannern u. a. entwickelt, die auch von den Verkehrsunternehmen angefordert und geschaltet wurden. Im Ergebnis der Bewerbung des „Schülerferientickets“ konnten über 11.000 Tickets in Berlin und Brandenburg verkauft werden. Für das „VBB-Freizeit-Ticket“ wurde zusätzlich im Herbst eine Plakat- und Flyer-Verteilung (180.000 Stück) umgesetzt, die in den Brandenburger und Berliner Schulen und Ausbildungsstätten genau die Schüler und Azubis ansprechen sollten, die das „VBB-Freizeit-Ticket“ erwerben können.

Auch für das Mobilitätsticket entwickelte der VBB ein Ankündigungsplakat und einen Flyer, die den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt und in den direkten „Anlaufstellen“ der Anspruchsberechtigten (Sozialämter, Jobcenter und Agenturen für Arbeit) ausgelegt und verteilt wurden. ■



Reger Andrang beim Tag für die Fahrgäste in Frankfurt (Oder)



Mobilität beginnt im Kopf – die Fahrgastinformation des VBB

| VBB-Fahrinfo mit neuem Service

Mit dem Relaunch seines Online-Fahrplanbuches führte der VBB eine neue mobile Version der VBB-Fahrinfo ein, die auf allen zeitgemäßen Handys und PDA-Geräten abgerufen werden kann. Sie ist unter der Internetadresse www.vbbonline.de/mobil über das mobile Internet erreichbar und passt sich jeweils der Displaygröße jedes Handys oder PDAs an.

Diese mobile VBB-Fahrinfo beinhaltet die wichtigsten Funktionen der aus dem normalen Internet bekannten VBB-Fahrinfo, so die Suchmöglichkeit nach barrierefreien Routen, Echtzeitdaten einiger Verkehrsunternehmen sowie die Anzeige des Fahrpreises von VBB-Einzelfahrausweisen und VBB-Tageskarten. Auch die deutschlandweite Fahrplanauskunft für Bahn- und Busverbindungen wurde integriert. Mit dem Start dieses neuen Angebots werden die bisherigen VBB-Fahrinfo-Dienste für Wap-Handys (<http://wap.vbb-fahrinfo.de>) und PDAs (<http://ce.vbb-fahrinfo.de>) abgelöst.



| Nutzung von Echtzeitdaten für VBB-Fahrinfo

Nach einer technischen und organisatorischen Vorbereitungszeit wurde am 29. Juli 2008 eine Datennutzungsvereinbarung mit DB Regio unterzeichnet. Seit diesem Tag werden die Echtzeitdaten aus dem RIS-System der Deutschen Bahn in der VBB-Fahrinfo verwendet. Somit stehen aktuelle Informationen zur Pünktlichkeit der Züge der DB AG in der VBB-Fahrinfo zur Verfügung. Echtzeitdaten zur Berliner S-Bahn werden künftig ebenfalls über diese Schnittstelle übermittelt.

Darüber hinaus standen im Jahr 2008 während eines Testbetriebes die Echtzeitdaten folgender Unternehmen für die VBB-Fahrinfo zur Verfügung:

- Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG),
- Berliner Verkehrsbetriebe (Testbetrieb mit Linien zum Flughafen Schönefeld),
- Cottbusverkehr GmbH (CV),
- Neißeverkehr GmbH (NV),
- Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB),
- Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde (PVG),
- Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald (RVS),
- Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG),
- Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBBr),
- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF).

Im Herbst 2008 wurde ein Qualitätstest zur Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Daten durchgeführt, bei dem auch die Übermittlung der Anschlussinformationen von der DB AG zu den genannten Verkehrsunternehmen in Brandenburg getestet wurde. Die Ergebnisse werden ausgewertet.

Fahrgastinformation

Für 2009 wird die Fertigstellung der betrieblichen Leitsysteme für die Prignitz (inkl. Ostdeutscher Eisenbahn und Prignitzer Eisenbahn) sowie den Brandenburger Süden (Landkreise Elbe-Elster und Oberspreewald-Lausitz) erwartet. Damit stehen für Brandenburg nahezu flächendeckend Echtzeitinformationen in der VBB-Fahrinfo zur Verfügung. Ihre Nutzung für die Anschlusssicherung wird im Projekt „Zentrales Anschlussmanagement“ (ZAM) getestet.

| Startzeichen für „Zentrales Anschlussmanagement“

Nach rund eineinhalbjährigem Vorlauf haben der VBB sowie seine Partner, die Beratungsgesellschaft für Leit-, Informations- und Computertechnik, BLIC, und HaCon Traffic - Software - Service, die Arbeit an der Erweiterung der VBB-Fahrinfo durch das Tool „Anschlussmanagement“ aufgenommen. Ziel des auf 18 Monate angelegten Vorhabens ist der Austausch von Anschlussinformationen zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen, ohne dass diese verknüpft sein müssen. Pilotregion ist der Brandenburger Südosten mit den Verkehrsunternehmen Cottbusverkehr, DB Regio, Neißeverkehr, Ostdeutsche Eisenbahn und Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald. Das Startzeichen konnte gegeben werden, nachdem der Förderbescheid für das BMVBS-Vorhaben „Zentrales Anschlussmanagement“ (ZAM) einging.

| VBB-Haltestellencheck in der Uckermark

Fahrgäste, die mit den Bussen der Personennahverkehrsgesellschaft Schwedt/Angermünde (PVG) in Brandenburgs Nordosten unterwegs sind, haben seit dem 14. Dezember 2008 die Möglichkeit per internetfähigem Mobiltelefon herauszufinden, wann ihr Bus an der Haltestelle ankommt. An allen etwa 500 Haltestellenstandorten der PVG hängt neben dem bekannten Abfahrtsplan auch ein Informationsblatt mit einer 7-stelligen Kennzahl, der VBB-Haltestellennummer. Der Fahrgast nimmt sein Handy, öffnet das Internetzugriffsprogramm und tippt als Internetadresse www.vbbonline.de/ und die Haltestellennummer ein.

Nach wenigen Sekunden öffnet sich eine Internetseite, die in kompakter Form die nächsten Busabfahrten von dieser Haltestelle auflistet. Wie in der normalen VBB-Fahrplanauskunft im Internet bekommt man auch hier aktuelle Informationen zur voraussichtlichen tatsächlichen Abfahrtszeit der Busse und der Züge, wenn es sich bei der angefragten Haltestelle um einen Bahnhof handelt. Die Daten kommen aus dem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) der PVG über eine Schnittstelle zur VBB-Auskunft. Der „VBB-Haltestellencheck“ ist mit jedem modernen Mobiltelefon möglich. Eine Abfrage kostet in der Regel nicht mehr als 10 bis 20 Cent (Stand: Dezember 2008).

» *Optimale Anschlussverbindungen sind das A und O für die Fahrgäste. Gemeinsam mit dem VBB haben die Verkehrsunternehmen schon viele gute Anschlüsse hinbekommen, und wir wollen noch besser werden. Mit neuen technischen Systemen wird der Austausch von Anschlussinformationen zwischen Bahn, Bus und Straßenbahn wesentlich umfangreicher. Dann können unsere Fahrgäste später einmal schon während der Zugfahrt erfahren, ob der Bus bei einer Verspätung auf sie wartet. Ein wirklich tolles Angebot für unsere Kunden.* «

Werner Jumpertz

Geschäftsführer Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH
Vorsitzender des Beirates der Verkehrsunternehmen



| Kundeninformation während Streikaktionen

Der VBB hat während des mehrtägigen Streiks bei der BVG deren Fahrgastinformation zu einem wesentlichen Teil mitgetragen. Die Website www.vbbonline.de sowie die elektronische Fahrplanauskunft VBB-Fahrinfo wurde laufend mit den aktuellsten Angaben versehen – über die Streiksituation, Ausweichmöglichkeiten und Informationsmöglichkeiten. Unmittelbar vor dem Beginn des Streiks und an den ersten Streiktagen verdreifachten sich die Anfragezahlen der VBB-Fahrinfo von etwa 12.000 auf etwa 32.000 Anfragen pro Tag.

Für die VBB-Fahrinfo wurden zusätzliche Daten erstellt. Diese enthielten die Fahrplan- und Haltestellendaten aller Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet mit Ausnahme der bestreikten Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Die Nutzer der VBB-Fahrplanauskunft wurden gebeten, für ihren Start- und Zielpunkt nur Adressen (Straßenname, Hausnummer) einzugeben, und es wurde der maximale Fußweg von einer Adresse zur nächsten bedienten Haltestelle auf 6 Kilometer erhöht. Somit konnte dem überwiegenden Teil der vom Streik betroffenen Fahrgäste eine geeignete Ausweichverbindung angeboten werden.

Um bei dieser Streikaktion die Mobilität der Fahrgäste in Berlin zu ermöglichen, startete der VBB gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Aktion „Gemeinsam unterwegs“. Die Aktion sorgte im Streikfall für die Vermittlung von Pkw-Mitfahrgelegenheiten. Eine speziell eingerichtete Internetseite verzeichnete bereits zahlreiche Abrufe. Das Aktionslogo, das die Mitnahmebereitschaft oder den Mitnahmewunsch bekundet, wurde über 5.500-mal heruntergeladen. Der Rundfunk Berlin-Brandenburg – RBB – hat diese Aktion begleitet. →

Mobilitätsberatung

Mobilitäts- und Unternehmensstrategie
Marketing und Vertrieb
Tarif und Einnahmenaufteilung
Güterverkehr und Logistik
Qualität und Sicherheit im ÖPNV
Informationstechnologie
IT-Produkte
Angebotsplanung/betriebliche
Infrastrukturplanung

Infrastrukturplanung

Schienenverkehrsanlagen
Hochbau
Straßenverkehrsanlagen und -technik
Leit- und Sicherungstechnik
Bahnübergangstechnik
Bahnstromanlagen
Elektrische Energieanlagen
Telekommunikation



Stammhaus Berlin
ETC Transport Consultants GmbH
Am Karlsbad 11
10785 Berlin
Telefon: +49 (30) 25465-200
Fax: +49 (30) 25465-102
E-Mail: info@etc-consult.de

Niederlassung
Frankfurt RheinMain
Mannheimer Str. 15 - 19
60329 Frankfurt/M
Telefon: +49 (69) 7675895-11
Fax: +49 (69) 7675895-12
E-Mail: info@etc-consult.de



zertifiziert nach ISO 9001:2000

... Zukunft gestalten ...

Fahrgastinformation



| VBB beteiligt sich an Tourist-Information am Flughafen Schönefeld

Seit Ende Mai gibt es die Tourist-Information Berlin-Brandenburg am Terminal A des Flughafens Berlin-Schönefeld. Mit Unterstützung der beiden Länder Berlin und Brandenburg leistet der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in der gemeinsam mit der Tourismus-Marketing Brandenburg (TMB) Berlin Tourismus Marketing (BTM) betriebenen Service-Einrichtung die Information zum Öffentlichen Personennahverkehr. Neben touristischen Informationen erhalten Ankomende detaillierte Informationen zu Bussen und Bahnen und können gleich die Tickets kaufen.

Egal, ob als Geschäftsreisender oder als Tourist, wer am Flughafen ankommt, muss sich erst einmal orientieren: Wie komme ich mit Bus und Bahn am besten, schnellsten und günstigsten zu meinem Ziel? Nehme ich den Bus, die S-Bahn, oder doch lieber den Regionalzug? Was ist eine X- oder eine M-Linie? Wie komme ich an mein Ticket? Fahre ich mit einem Einzelfahrschein oder einer Tageskarte besser? Auf alle diese Fragen gibt die Tourist-Information kompetente Antwort.

| Barrierefreie Informationen für alle

Das im Jahr 2005 begonnene Forschungsprojekt „Barrierefreie Information für mobilitätseingeschränkte Personen“ (BAIM) wurde zum 30. April 2008 abgeschlossen. Die wichtigsten Ziele des Projektes konnten erreicht werden: Die im Projekt konzipierte und realisierte barrierefreie VBB-Fahrplanauskunft befindet sich seit Mitte 2008 im Dauerbetrieb.

Während der Laufzeit des BAIM-Projektes haben sich weitere neue erforschenswerte Themenstellungen ergeben. Hierfür wurden getrennt Fördergelder beantragt. Dieser Förderbescheid ist zum 1. Juli 2008 erteilt worden. Das Projekt „BAIMplus“ wird sich schwerpunktmäßig mit der Übertragung der Forschungsergebnisse von BAIM auf andere Zielgruppen und der verstärkten Untersuchung von echtzeitbasierten Diensten befassen. So werden z. B. die Möglichkei-

ten untersucht, wie Kunden bei Störungen benachrichtigt werden können. Dazu werden sprachbasierte Dienste zur Störungsinformation getestet. Ziel ist, auch diese Dienste soweit wie möglich in die VBB-Fahrplanauskunft zu übernehmen.

» Bus und Bahn für alle. Das ist das bundesweite Motto aller Mobilitätsbehinderten in Deutschland. Denn nichts ist so integrativ wie die gemeinsame Mobilität im ÖPNV: Nah- und Fernverkehr mit allen Menschen zu praktizieren. Als Multiplikatorin unter den Mobilitätseingeschränkten habe ich mich als Vertreterin für die Belange behinderter Menschen vor vier Jahren zur Mitarbeit im Fahrgastforum des VBB gemeldet. In diesem Gremium wird die Vielfältigkeit aller Mobilitätsprobleme diskutiert und konstruktive Verbesserungsvorschläge gemacht. Hier habe ich hochmotivierte Leute kennengelernt, die gemeinsam Wege für gleichberechtigte Lebensbedingungen finden, Menschen, die ich nicht erst für unsere Bedürfnisse der Barrierefreiheit missionieren muss. «

Ursula Lehmann

Fahrgastbeirat



| VBB-Kartenfamilie ist gewachsen

Die bisherige VBB-Kartenfamilie mit neun Radwander- und Freizeitkarten des Verbundgebietes Berlin-Brandenburg ist 2008 durch die Herausgabe von 2. Auflagen für das Berliner Umland und Märkisch-Oderland/Lebuser Land sowie bereits einer 3. Auflage des ADFC-Fahrrad-Stadtplan Berlin aktualisiert worden. Die VBB-Kartenfamilie umfasst das Berliner Umland, Teltow-Fläming, Südbrandenburg, Märkisch-Oderland/Lebuser Land, Ruppiner Land, Uckermark, Oder-Spree-Seengebiet, Radfernwege sowie den ADFC-Fahrrad-Stadtplan Berlin. Die bisher bestehenden 27 VBB-Liniennetze des ÖPNV sind 2008 um das Stadtverkehrsnetz Falkensee/Dallgow-Döberitz erweitert worden. ■





VBB betritt neue Wege

| VBB fördert subjektive Sicherheit im ÖPNV

Der VBB hat gemeinsam mit dem „Zentrum Technik und Gesellschaft“ der TU Berlin ein Forschungsprojekt mit dem Schwerpunkt „subjektive Sicherheit im ÖPNV“ erarbeitet. Dabei werden von Verkehrsunternehmen Maßnahmen mit dem Ziel umgesetzt, das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu erhöhen. Auf diesem Wege sollen Attraktivitätsverluste des ÖPNV aufgrund negativer Vorfälle vermieden werden. Das Projekt basiert auf dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Herbst 2008 bewilligten Forschungsvorhaben „SuSi-TEAM – Subjektive Sicherheit – Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmenkonzepte“.

Während bisherige Projekte lediglich die Wirkung von Maßnahmen der Verkehrsunternehmen auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste untersucht haben, geht es im SuSi-TEAM darum, den effektivsten Mitteleinsatz durch die abgestimmte Bündelung bereits praktizierter Maßnahmen zu untersuchen. Dabei geht es um Konzeption und Umsetzung konkreter Maßnahmenbündel bei drei beteiligten Verkehrsunternehmen, der S-Bahn Berlin GmbH, den Verkehrsbetrieben Brandenburg an der Havel GmbH und der Oberhavel Verkehrsgesellschaft GmbH. Gefördert wird das auf 27 Monate angelegte Forschungsprojekt durch das BMWi-Programm „Mobilität und Verkehr“.



| VBB-Servicepersonal an Brennpunkten

Das seit der Fußballweltmeisterschaft 2006 vom VBB verfolgte Konzept, Servicekräfte mit Hilfe von Arbeitsförderungsmaßnahmen an wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV einzusetzen, wurde auch im Jahr 2008 fortgesetzt. Dabei gab es zwei Maßnahmen mit Mehraufwandsentschädigung in Berlin.

Darüber hinaus konnten vom 1. Oktober 2007 bis zum 31. März 2008 über das Jobcenter Friedrichshain-Kreuzberg 25 Mitarbeiter durch eine Pilotmaßnahme des Öffentlichen Beschäftigungssektors eingesetzt werden. Dies ebenfalls an den wichtigsten Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Diese Maßnahmen werden vom VBB zunächst nicht weiterverfolgt, da nun Mitarbeiter aus einer Arbeitsförderungsmaßnahme der BVG die wichtigsten bisherigen VBB-Standorte übernommen haben und sich der VBB auf den Bus&Bahn-Begleitservice konzentrieren wird.

Projekte

| Gern genutzt: der Bus&Bahn-Begleitservice des VBB

Der Bus&Bahn-Begleitservice des VBB hat sich die Aufgabe gestellt, älteren, unsicheren oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen. Der Service schafft den betroffenen Personen durch eine Begleitung in Bahnen und Bussen die Voraussetzung, wieder am öffentlichen Leben teilzunehmen. Sie sollen nach Möglichkeit die nötige Routine erwerben, um möglichst rasch wieder selbständig mit Bussen und Bahnen unterwegs zu sein. Insgesamt werden bei entsprechender Nachfrage bis zu 80 Mitarbeiter beschäftigt, sowohl für die Begleitungen als auch für die telefonische Auftragsannahme, den internen Service sowie für die Information über das neue Serviceangebot.

Das Angebot erfolgt über den Öffentlichen Beschäftigungssektor in Berlin und ermöglicht langzeitarbeitslosen Menschen eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung. Nach einer knapp einjährigen Abstimmungsphase konnte der VBB gemeinsam mit seinem Partner D&B Dienstleistung & Bildung gGmbH im Oktober 2008 diesen Service einrichten. Finanziert wird das Projekt durch die beteiligten Jobcenter, das Land Berlin sowie die EU und wird unterstützt von den in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen. Die Mitarbeiter erhalten nach Jahren der Arbeitslosigkeit eine auf bis zu zwei Jahre befristete sozialversicherungspflichtige Beschäftigung. Der Service ist zunächst bis zum 31. Juli 2010 befristet.

Das Qualifizierungskonzept wurde durch den VBB entwickelt, der auch für den Einsatz verantwortlich zeichnet. Die Anstellung erfolgt beim Projektpartner D&B, die die Zusammenarbeit mit den Jobcentern koordiniert sowie die Qualifizierung umsetzt.

| CAIRO – „Context Aware Intermodal Routing“

Das von der Deutschen Bahn initiiert Projekt, CAIRO, zielt auf die Nutzung von Ortungstechniken, um dem Kunden ortsbezogene Informationen zur aktuellen Situation im Fernverkehr (DB AG) und ÖPNV (VBB) auf handelsüblichen mobilen Endgeräten zu übermitteln. Der VBB bringt hierfür die VBB-Fahrinfo mit seinen Echtzeitinformationen ein.

Neben diesem neuen ortbezogenen Dienst soll die VBB-Fahrinfo durch Standortinformationen der DB-Mietfahrräder ergänzt werden. Die Abstimmungen zu diesem Vorhaben konnten im Laufe des Jahres 2008 abgeschlossen werden, das Vorhaben wurde kurz vor dem Jahresende 2008 bewilligt.



| CAPRICE – grenzüberschreitender Erfahrungstransfer

Die durch die Städtepartnerschaft Berlin–Warschau entstandene Idee, dass der VBB interessierte Partner vornehmlich in Osteuropa beim Aufbau von Verkehrsverbänden berät, mündete Anfang 2008 in einen Antrag für das INTERREG IVC-Projekt „Capital Regions integrating collective transport for increased energy efficiency“, kurz CAPRICE. Neben dem VBB sind die Stadtverwaltungen und Verkehrsbetriebe/-verbände aus Warschau, Bukarest, Vilnius und Paris beteiligt.

Auf der Sitzung des INTERREG-Bewilligungsausschusses im September 2008 wurde der Antrag des VBB und seiner Partner positiv beschieden. Die formalen Abstimmungen mit dem Technischen Sekretariat für das Programm konnten Ende November abgeschlossen werden, die eigentlichen Projektarbeiten begannen mit dem Auftakttreffen in Berlin im Februar 2009. ■



Qualität – im Auftrag des Kunden

| 360 Grad Qualität – eine runde Sache

In einem Verkehrsverbund zu kooperieren, bedeutet auch, allen Kunden eine einheitliche Qualität unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel und vom Unternehmen anzubieten. Und das auf hohem Niveau. Dem Kunden ist es nicht egal, wofür er sein Fahrgeld ausgibt: Er erwartet Qualität. Die Verwendung von Zuschüssen der öffentlichen Hand in den öffentlichen Nahverkehr rechtfertigt ohnehin den genauen Nachweis, wie viel Leistung in welcher Qualität erbracht wird.

Deshalb wurden im VBB für die Qualität des Leistungsangebots verbundeinheitlich Qualitätsstandards festgelegt. Der „Leitfaden für Qualität“ empfiehlt den Aufgabenträgern und Unternehmen, welche Qualitätskriterien zu vereinbaren, zu erbringen, zu messen und zu bewerten sind. Um den geänderten Rahmenbedingungen und den Weiterentwicklungen im Nahverkehr Rechnung zu tragen, wird der Leitfaden kontinuierlich aktualisiert. In Ausschreibungen und Verkehrsverträgen können Aufgabenträger diesen

Leitfaden anwenden und durch die zielgerichtete Definition von Qualitätsparametern in Vergabeverfahren ein höheres und den örtlichen Kriterien angepasstes Qualitätsniveau erreichen.

Wenn Qualitätsstandards in Verkehrsverträgen verbindlich vereinbart sind, werden diese im Vertragscontrolling abgerechnet. Das VBB-Qualitätsmanagement misst im SPNV die Qualität.

Für die Bewertung der Qualität der Verkehrsleistung werden ausgewertet:

- Liefernachweise der Unternehmen,
- technische Werte zum Fahrzeugeinsatz und zur Pünktlichkeitsermittlung,
- eigene Qualitätskontrollen sowie
- die Resultate der jährlich durchgeführten Kundenzufriedenheitsbefragungen.

In regelmäßigen Qualitätsgesprächen mit den Unternehmen werden die Ergebnisse der Qualitätsbewertung ausgewertet, um im Kundeninteresse eventuell erforderliche Maßnahmen zur Qualitätssicherung schnell einzuleiten und umzusetzen. Hinzu kommt natürlich die Pönalisierung nach den Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge als finanzieller Anreiz zur Qualitätssteigerung.

Zu einer effektiven Steuerung der Qualität gehört auch die Identifikation von Schwachstellen, die zu Qualitätseinbußen der Verkehrsleistung und zur Verärgerung von Kunden führen. Der VBB hat hierzu beispielsweise umfangreiche Analysen zur Fahrgastinformation auf Bahnhöfen und zur Infrastruktur des Schienennetzes durchgeführt sowie zahlreiche Projekte zur Qualitätsverbesserung initiiert.

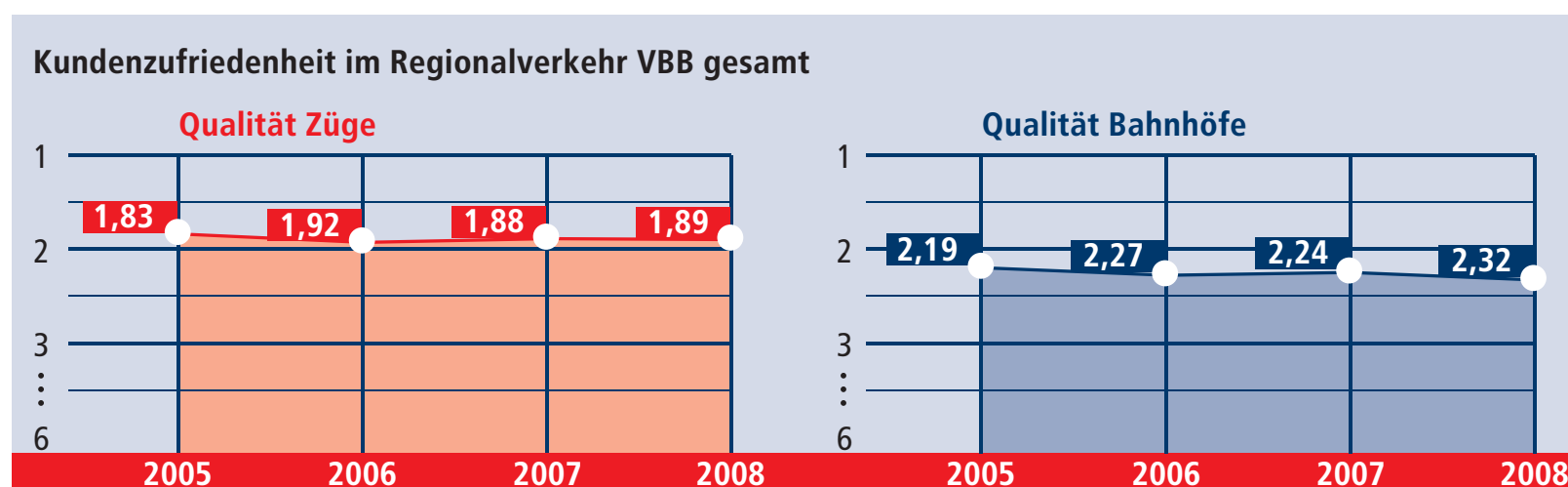


» Ich wünsche mir vom VBB, dass er in den nächsten 10 Jahren den Fahrgästen ein breites und zuverlässiges ÖPNV-Angebot unterbreiten kann, damit eine echte Verkehrswende herbeigeführt wird. Vor dem Hintergrund gestiegener Fahrgastzahlen der vergangenen 10 Jahre wünsche ich mir auch, dass abbestellte Bahnstrecken reaktiviert und Verknüpfungen von Bahn, Bus und Tram weiterhin optimiert werden, auf dass die VBB-Scouts keine Mängellisten mehr erstellen müssen.«

Oswald Richter

Vorstandsmitglied VCD Nordost

Qualität



| Qualität ist transparent

Mit seiner seit 2005 erscheinenden Qualitätsbilanz stellt der VBB das erreichte gute Qualitätsniveau im Berlin-Brandenburger Nahverkehr jährlich einer breiten Öffentlichkeit vor und macht Qualität somit insbesondere auch gegenüber den Kunden vollständig transparent. Im Schwerpunkt der Broschüre steht dabei entsprechend des Auftrages der Länder der Schienenpersonennahverkehr. Die Qualitätsbilanz gibt ferner einen Ausblick auf den übrigen ÖPNV.

Das Qualitätsbewußtsein der Verkehrsunternehmen ist ebenfalls stark ausgeprägt und viele Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung werden regional und in Abstimmung mit den Aufgabenträgern erfolgreich umgesetzt.

| Kundenzufriedenheit als Qualitätsindikator

Zufriedene Kunden möchte jedes Unternehmen gern haben. Das Zeugnis aus Kundenhand wird deshalb aufmerksam vom VBB und den Unternehmen gelesen und analysiert.

Im Regionalverkehr werden die Kunden seit 2005 um die Bewertung zehn zugbezogener und acht bahnhofsbezogener Qualitätskriterien nach einer sechsstufigen

Schulnotenskala gebeten. Die Ergebnisse zeigen, dass es viele zufriedene und sehr zufriedene Kunden gibt. Dabei werden die zugbezogenen unverändert besser als die bahnhofsbezogenen Qualitätskriterien benotet. Das heißt, dass die Kunden die Qualität der Verkehrsleistung der beauftragten Unternehmen mit Bestnoten versehen. Auffällig ist, und das deckt sich mit den Qualitätsanalysen des VBB vollständig, dass die Qualität der Bahnhöfe rückläufig ist und damit die Schere zwischen den Mittelwerten Züge – Bahnhöfe weiter auseinandergeht.

Bei der S-Bahn wird die Kundenzufriedenheit mit dem PSI-Modell (Passenger Satisfaction Index) erhoben. Die Bewertung erfolgt über 24 Kriterien in den drei Kategorien Fahrzeuge, Bahnhöfe und Service. Die Fahrgäste können ihre Bewertung innerhalb einer fünfstufigen Zufriedenheitsskala wählen. Die so ermittelte Zufriedenheit wird mit der von den Fahrgästen bestimmten relativen Bedeutung der Einzelkriterien gewichtet, so dass im Ergebnis ein objektives Messergebnis vorliegt.

In der Erhebung 2007 verschlechtern sich die Ergebnisse und liegen mit dem Novemberergebnis 2008 (Gesamtwert 2,60) nur noch im Bereich „annehmbar“. →

Anzeige

www.atron.de

Für mehr Bewegung im ÖPNV.

Fahrgeldmanagement · E-Ticketing · RBL / ITCS ·
Dynamische Fahrgastinformation · Kommunikation

ATRON electronic GmbH
Am Ziegelstadel 12+14
85570 Markt Schwaben
Tel.: +49 (0)8121 9342-0
Fax: +49 (0)8121 9342-77



| Die Qualität der Infrastruktur

Pünktliche Züge, kurze Fahrzeiten und eine gute Fahrgastinformation sind nur einige Anforderungen, die die Kunden an die Qualität im Nahverkehr haben. Der VBB führt daher im Auftrag der Länder das Qualitätsmanagement für die Infrastruktur durch. Ziel ist es, eine hohe Qualität zu erreichen und dauerhaft zu halten.

Die Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten sind geteilt. Während für die Zugfahrt an sich der VBB mit den Ländern in den Verkehrsverträgen Qualitätsparameter vorgeben kann, ist dies bei Bahnhöfen und beim Schienennetz anders. Diese gehören zur Infrastruktur – und dort legt die Deutsche Bahn AG die Ausstattung und die Qualität der einzelnen Strecken eigenständig fest. Der Bund als Eigentümer macht hier nur sehr grobe Vorgaben. Da Netz und Stationen aber einen wesentlichen Anteil der Qualität bestimmen und es keine unabhängigen Daten über deren Zustand und Qualität gibt, hat der VBB hier in den letzten Jahren besonders genau hingeschaut.

| Das Schienennetz

Seit 2007 erstellt der VBB einmal jährlich einen Netzzustandsbericht für Berlin und Brandenburg. Hierzu werden die Geschwindigkeiten untersucht und überprüft, welche Einschränkungen bestehen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Qualität des Netzes zweigeteilt ist. Während auf den wichtigen Hauptmagistralen die Netzqualität gut ist und bestehende Mängel auch rasch beseitigt werden, ist die Qualität von Regionalstrecken zum großen Teil nicht befriedigend.

Was heißt das in Zahlen? Im Jahr 2008 konnte auf 12 % des Berlin-Brandenburger Streckennetzes nicht die vorgesehene Geschwindigkeit gefahren werden. Gründe hierfür sind überwiegend Mängel an Anlagen, die nicht auf dem Stand der Technik sind (z. B. unbeschränkte Bahnübergänge). Im Vorjahr lag dieser Wert noch bei 14 %. Die Qualität des Netzes zeigt also eine positive Tendenz; vor allem durch die Investition von Bundes- und Landesmitteln konnten Verbesserungen erzielt werden. Betrachtet man aber die verschiedenen Teile des Netzes, zeigt sich eine Zweiteilung. Während auf den Hauptmagistralen nur auf 9 % der Streckenlänge auf niedrigere Geschwindigkeiten abgebremst werden muss, ist dies auf überwiegend dem Regionalverkehr dienenden Strecken bei 18 % der Fall.

Und was bedeutet dies für den Fahrgast? Er sitzt länger im Zug als es bei technisch optimaler Strecke notwendig wäre. Die Fahrgäste in Berlin und Brandenburg „vertrödeln“ durch die Langsamfahrstellen Tag für Tag rund 3.700 Minuten. Das sind im Jahr 1,3 Mio. Stunden, die die Bürger unserer Region lieber zu Hause verbringen würden.

Wie sieht die Zukunft aus? Um die Hauptstrecken muss man sich kaum Sorgen machen. Hier wird auch in Zukunft eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung stehen. Hinsichtlich der Regionalstrecken stehen die DB Netz AG und der politisch verantwortliche Bund am Scheideweg. In den nächsten Jahren müssen für dringend notwendige Qualitätsverbesserungen auch Gelder für Regionalverkehrsstrecken zur Verfügung stehen. Als Beispiele dienen die Strecken Frankfurt–Cottbus oder Königs Wusterhausen–Grunow, deren Qualität heute nicht befriedigt.

| Die Bahnhöfe

Was viele nicht wissen – auch das Informationsangebot auf Bahnsteigen gehört zur Infrastruktur. Ob für den Reisenden Servicemitarbeiter auf den Bahnsteigen ansprechbar sind, ob mit Durchsagen oder Anzeigen über Zugverspätungen informiert wird – all das bestimmt der DB-Konzern selbst, ohne dass dies Bestandteil der Verträge mit den Ländern wäre.

Leider hat es bei den Bahnhöfen in den letzten Jahren einen schleichenden Abbau von Ausstattung auf kleineren und mittleren Bahnhöfen gegeben. Servicepersonal findet sich nur noch auf großen Bahnhöfen, selbst in Oberzentren wie Brandenburg an der Havel sind keine Mitarbeiter mehr vorhanden. Dies trifft vor allem auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Reisende, die auf diesen Bahnhöfen keine Hilfestellung mehr erhalten. Auch die Fahrgastinformation auf Bahnhöfen wird schlechter. Häufig wird nicht mehr über Verspätungen oder Zugausfälle informiert, da Lautsprecher oder Anzeiger nicht mehr bedient werden. Bei der Berliner S-Bahn wurden auf einer Vielzahl von Bahnhöfen die Fahrtzielanzeiger durch einfache Blechschilder ersetzt.

Das alles erfasst der VBB in regelmäßigen Untersuchungen. Jährlich wird die Qualität der Fahrgastinformation auf den 66 wichtigsten Bahnhöfen der Region untersucht. Das Ergebnis ist leider unbefriedigend – seit 2006 kann der VBB nur einem Viertel der Bahnhöfe ein gutes Informationsangebot bescheinigen. Bei fast drei Viertel der Bahnhöfe besteht erheblicher Handlungsbedarf, zumeist wegen unzureichender Ausstattung oder Qualitätsmängel. Dies sehen übrigens auch die Kunden so. In den jährlichen Messungen der Kundenzufriedenheit erreichen die bahnhofsbezogenen Kriterien regelmäßig schlechtere Werte als die zugbezogenen Kriterien.

Um diese Situation zu verbessern, müsste der Bund als Aufgabenträger für die Infrastruktur seinem Unternehmen klarere Vorgaben machen. Hierzu gehört zum Beispiel, dass auf allen Bahnhöfen die Fahrgäste über Verspätungen informiert werden. Mehr Servicekräfte

Qualität

auf den Bahnhöfen könnten auch einen Beitrag zu mehr Sicherheit leisten. Für das Streckennetz müsste der Bund streckenbezogene Vorgaben zu Geschwindigkeiten und Kapazität machen. Leider ist dies bislang nur unzureichend geschehen. Seit 2009 besteht hierzu aber mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erstmals ein Vertrag zwischen Bund und DB AG. Dieser weist leider (noch) keine strecken- oder bahnhofsgenauen Qualitätskriterien auf. Daher ist der Bund gefordert, die Wirkungen dieses neuen Vertrages genau zu prüfen und bei der Fortschreibung in fünf Jahren die nötigen Änderungen vorzunehmen.

| QualitätsScouts unterwegs

Das Projekt „VBB-QualitätsScout“ ist inzwischen zum festen Bestandteil des VBB-Qualitätsmanagements geworden. Dank zahlreicher interessierter Bürger, die auf ihrem täglichen Weg den Nahverkehr sehr genau – insbesondere an den Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen – beobachten, verfügt der VBB über eine Kundschaferschar, die schnell Informationen zur aktuellen Qualität im Verbundgebiet gibt. Die QualitätsScouts liefern den Fachleuten Hinweise aus Kundensicht, an die sich weitere detaillierte Analysen zur Identifikation systematischer Fehler und Schwachstellen anschließen. Damit unterstützen sie die Arbeit des VBB, der im Interesse der Fahrgäste als Koordinator im Gesamtsystem Nahverkehr wirkt. Die Mitarbeit als QualitätsScout ist begehrt und für die limitierten 350 „Stellen“ gibt es jährlich deutlich mehr Bewerber. Obwohl eine Auswahl anhand der zu besetzenden Verkehrsströme erfolgt, kann eine statistische Repräsentativität der Auswertungen nach Verkehrsräumen, Unternehmen und Qualitätskriterien nicht Anliegen des VBB sein. Ziel ist es hingegen, die kleinen und großen Ärgernisse des Nahverkehrsalltags zu erfahren, die auf dem üblichen Weg des Beschwerdemanagements nicht zu erkennen sind.

» Ich fahre jährlich rund 10.000 km mit Bahn und Bus und bin ca. zwei Stunden täglich mit dem Berlin-Brandenburger Nahverkehr unterwegs. Das ist viel Zeit. Dies war dann auch für mich der Grund, mich als QualitätsScout zu bewerben. Schnelle und unkomplizierte Informationen darüber, was ich als Kunde täglich in Bahn und Bus sehe und erlebe, können helfen, den Nahverkehr zu verbessern. Dass manche Veränderungen länger dauern, ist mir bewusst. Mir ist wichtig, dass der VBB meine Meldungen aufnimmt und auswertet – die Ergebnisse bemerke ich dann auf meinen Fahrten. «

Frank Seibicke
VBB-QualitätsScout

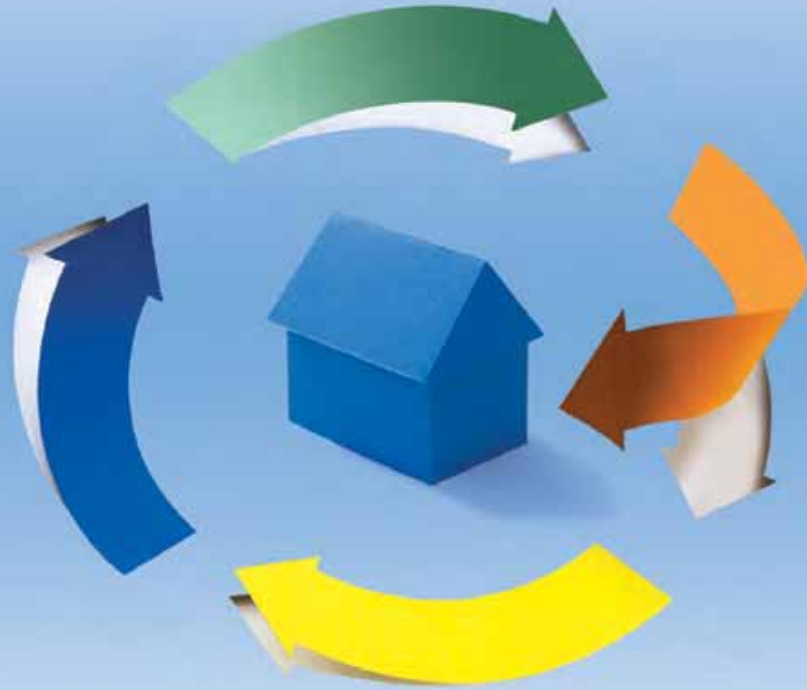


Zum 2. Halbjahr 2005 wurden die QualitätsScouts in ihre Tätigkeit eingewiesen und nahmen ihren Kundschafterjob auf. Bedingt durch die Ausrichtung des Projekts betreffen über die Hälfte aller eingegangenen Beobachtungen die Qualität des Angebots und der Anschlüsse sowie die Fahrgastinformation. Betrug in der Anfangsphase die Anzahl der Beobachtungen durchschnittlich 180 Meldungen pro Monat, so hat sich die durchschnittliche Meldungsanzahl im Jahr 2008 auf 250 Beobachtungen monatlich eingepegelt. Diese Entwicklung ist jedoch nicht als Ausdruck einer schlechter werdenden Qualität zu werten, sondern vielmehr auf die oftmals erfreulich schnelle Reaktion – insbesondere der Eisenbahnverkehrsunternehmen – zurückzuführen.

In einer Jahresveranstaltung werden den QualitätsScouts die Ergebnisse des VBB-Qualitätsmanagements exklusiv vorgestellt und durch hochrangige Landespolitiker ihr Engagement gewürdigt. ■



Werte pflegen. Werte managen. Werte steigern.



Seit 1981 Ihr kompetenter Partner für professionelle WEG- und Miethausverwaltung.
Rufen Sie uns an. Wir erstellen Ihnen gerne unverbindlich ein Angebot für Ihre Immobilie.



BAYERISCHE HAUSVERWALTUNG

Bayerische Hausverwaltung GmbH · Niederlassung Berlin · Hardenbergplatz 2 · 10623 Berlin
Telefon 030 55672231 · Telefax 030 55672250 · www.bhv-verwaltung.de

S C H Ö R G H U B E R U N T E R N E H M E N S G R U P P E

Immobilien mit Gesicht

Schön, wenn sich
anspruchsvolle
Architektur mit
intelligenter
Technik verbindet.

Außergewöhnliche Immobilien sind unser Geschäft: Immobilien mit markantem „Gesicht“, in erstklassigen, zentralen Lagen, mit innovativen, ökonomisch und ökologisch fortschrittlichsten Technologien. Und damit ausgerichtet auf hohe Nachhaltigkeit und langfristige Wertigkeit.

Für Büro, Einzelhandel, Gastronomie oder Hotel, in München, Berlin, Frankfurt und Dresden. Mehr als 200 Bestandsobjekte – vom topsanierten historischen Gebäude bis zum modernsten Office-Tower – stehen zur Vermietung. Tendenz steigend, wie die aktuellen Projektentwicklungen Zoobogen Berlin oder der mit Gold vorzertifizierte Skyline Tower München beweisen.

Anspruchsvolle Lösungen zu mieten gesucht?
Überzeugen Sie sich auf
www.bayerische-immobilien.de oder
rufen Sie uns an: **+49 30 554964-10**



BAYERISCHE IMMOBILIEN GRUPPE

BAYERISCHE BAU UND IMMOBILIEN GRUPPE

S C H Ö R G H U B E R U N T E R N E H M E N S G R U P P E

Zahlen und Fakten

Das Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg



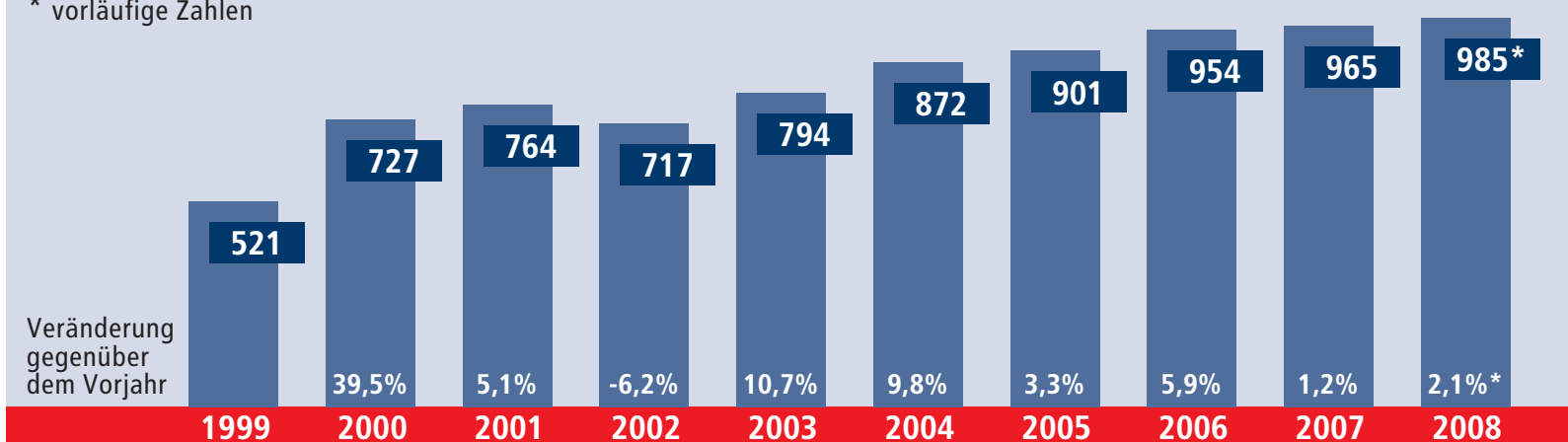
Entwicklung der Verbundfahrgastzahlen (in Mio)

* vorläufige Zahlen



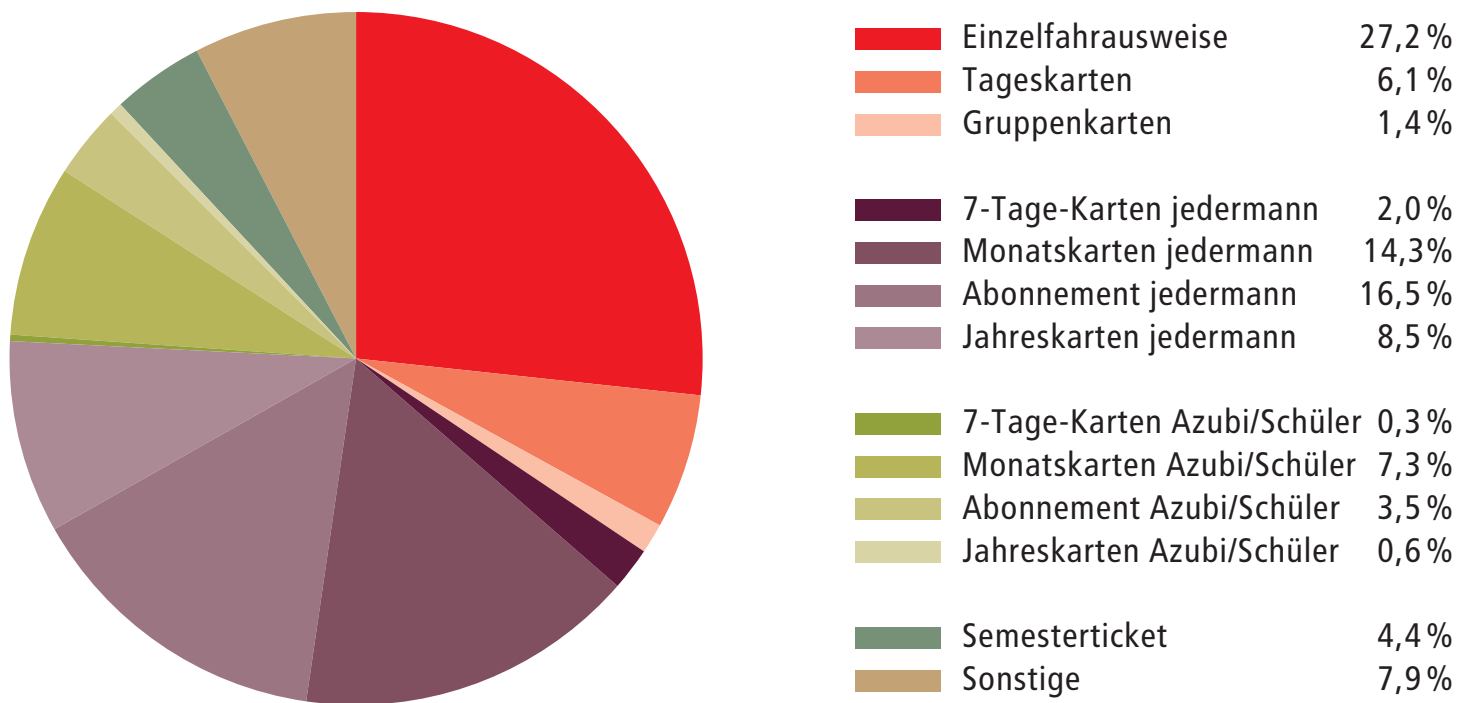
Entwicklung der Fahrgeld-Einnahmen (in Mio Euro)

* vorläufige Zahlen



Anteil der einzelnen Fahrausweisgruppen an den kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen

Stand 2008



Anzeige



Foto: © S-Bahn Berlin, Donath

Ziele erreichen: Leittechnik im Personennahverkehr

PSI 

PSI Transcom GmbH Dircksenstraße 42-44 10178 Berlin Deutschland
 Telefon: +49 30 2801-1610 Telefax: +49 30 2801-1032
 info@psitranscom.de www.psitranscom.de

Zahlen und Fakten

Zugkilometer Regionalverkehr (in Mio km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
1999	5,6	31,8	37,4
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

Zugkilometer S-Bahn (in Mio km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
1999	27,3	3,5	30,8
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

Nutzwagenkilometer üÖPNV (in Mio km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
1999	262,1	90,2	352,3
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

Einwohnerzahl in Mio

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
1999	3,387	2,601	5,988
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
Fläche (in km ²)	891	29.476	30.367
Einwohnerdichte (Einwohner/km ²)	3.772	86	194

Haltestellen in 2008

Verkehrsmittel	Berlin	Brandenburg	VBB
Regional- + Fernbahnhöfe	21	309	330
S-Bahnhöfe	132	34	166
U-Bahnhöfe	170		170
Straßenbahnhaltestellen	377	250	627
Bushaltestellen	2.937	9.580	12.517
Fährhaltestellen	10	2	12

VBB Linien in 2008

Verkehrsmittel	Berlin	Brandenburg	VBB
Berlin-Brandenburg insgesamt:	256	853	1.022
Bahn-Regionalverkehr	18	40	40
S-Bahn	15	10	15
U-Bahn	9		9
Straßenbahn	23	22	44
Bus	185	778	905
O-Bus		2	2
Fähre	6	1	7

Organe des VBB

VBB-Aufsichtsrat (Stand: Januar 2009)

Vorsitzende:	Staatssekretärin Maria Krautzberger	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
Erster stellvertretender Vorsitzender:	Landrat Peer Giesecke	Landkreis Teltow-Fläming
Zweiter stellvertretender Vorsitzender:	Staatssekretär Rainer Bretschneider	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
Mitglieder:	Erster Beigeordneter Carsten Bockhardt	Landkreis Barnim
	Beigeordneter Peter Edelmann	Stadt Frankfurt (Oder)
	Bürgermeister Burkhard Exner	Landeshauptstadt Potsdam
	Beigeordneter Titus Faustmann	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
	Günter Friedrich	Landkreis Spree-Neiße
	Albrecht Gerber	Staatskanzlei des Landes Brandenburg
	Landrat Christian Gilde	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
	Staatssekretär Hans-Jürgen Hohnen	Ministerium des Innern des Landes Brandenburg
	Senatsdirigent Dr. Friedemann Kunst	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
	Senatsrat Joachim Künzel	Senatskanzlei Berlin
	Landrat Stephan Loge	Landkreis Dahme-Spreewald
	Erster Beigeordneter Holger Lossin	Landkreis Prignitz
	Ministerialrat Hans-Werner Michael	Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg
	Landrat Klaus Richter	Landkreis Elbe-Elster
	Bürgermeister Steffen Scheller	Stadt Brandenburg an der Havel
	Landrat Gernot Schmidt	Landkreis Märkisch-Oderland
	Landrat Klemens Schmitz	Landkreis Uckermark
	Landrat Dr. Burkhard Schröder	Landkreis Havelland
	Landrat Karl-Heinz Schröder	Landkreis Oberhavel
	Senatsrat Günter Schulz	Senatsverwaltung für Finanzen
	Erster Beigeordneter Christian Stein	Landkreis Potsdam-Mittelmark
	Oberbürgermeister Frank Szymanski	Stadt Cottbus
	Landrat Manfred Zalenga	Landkreis Oder-Spree

Die Verbundstruktur

Organe der VBB GmbH

Land Berlin

Gesellschafteranteil: 33 1/3 %

Land Brandenburg

Gesellschafteranteil: 33 1/3 %

14 Landkreise
4 kreisfreie Städte

Gesellschafteranteil: 33 1/3 %

Aufsichtsrat

Geschäftsführer
Hans-Werner Franz

Gremien

Beirat der
Gesellschafter

Beirat der
Verkehrsunternehmen

Fahrgastforum

Bereiche der VBB GmbH

Planung und
Fahrgastinformation

Tarif und Marketing

Einnahmenaufteilung
und Wirtschaftsführung

Center für Nahverkehrs-
und Qualitätsmanagement

Verkehrsunternehmen im Verbund

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

(Stand: Januar 2009)

Viel ist bereits erreicht



Blick zurück auf die ersten 10 Jahre



10 Jahre VBB. Das hat Spuren hinterlassen. Sichtbare: an der Bushaltestelle in der Prignitz ebenso wie im Berliner Metropolenbahnhof oder am Haltepunkt in der Lausitz. Spürbare: bei Tarifen, Anschlüssen oder beim Komfort in den Fahrzeugen. Verborgene: eine starke Lobby für den öffentlichen Verkehr, politische Initiativen, Visionen. 10 Jahre Arbeit, die sich für alle gelohnt hat, vor allem für die Fahrgäste in Brandenburg und Berlin, denen Mobilität auf der Höhe der Zeit geboten wird. Grund genug für einen Rückblick, der einerseits Stolz macht, andererseits aber auch zeigt, was noch zu tun bleibt.

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008



Bei strahlendem Frühlingswetter startete der VBB am 1. April 1999 am Bahnhof Griebnitzsee. Wo 10 Jahre zuvor noch Niemandsland zwischen den Grenzanlagen war, trafen sich Politiker, Verkehrsexperten und Fahrgäste, um Deutschlands größten Verbund in Gang zu setzen. Mit einem einheitlichen Tarif und übergreifenden Fahrgastinformationen kam er sehr schnell in Fahrt.

Der Bahnhof Griebnitzsee ist auserwählt als der Ort, an dem der **VBB sein Startsignal** erhält. Als Grenzbahnhof war Griebnitzsee jahrzehntelang Symbol für Trennung, als Bahnhof für Studenten des nahegelegenen Universitätscampus und Beschäftigte der Medienstadt ist er heute eine Drehscheibe zwischen Potsdam und Berlin. Mit RegionalBahn, S-Bahn und Bus treffen sich hier drei wichtige Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs. Ministerpräsident Stolpe reiste zu diesem Ereignis mit der S-Bahn an, ein »Gast« kam gar auf einem als VBB-Fahrkarte verkleideten Fliegenden Teppich.



Von Beginn an ist es wichtig, das Verkehrsangebot adäquat bekannt zu machen. Der VBB bietet einen Routenplaner – die **VBB-Fahrinfo** – auf Disketten, CD-Roms und im Internet an. Für die zahlreichen Neubliner aus Bonn wird eine Spezialversion hergestellt, die Städte-Pendlern das Nahverkehrsangebot in Berlin und Bonn erläutert.



Zur Information über die Verknüpfung der Verkehrsmittel Bahn und Bus an einzelnen Bahnhöfen hat der VBB damals die **VBB-Infopunkte** entwickelt. Die Infopunkte, die es mittlerweile in ganz Brandenburg gibt, werden zunächst in Teltow-Fläming aufgestellt und sorgen dort für einheitliche, modern gestaltete Fahrgastinformation mit einer Bündelung der Information einzelner Verkehrsmitteln.

Im Mai erscheint die **„Kreuz und Quer“ – Verbundkarte**. Diese im Maßstab 1:150.000 angelegte Karte stellt sämtliche Bahn- und Buslinien im Regionalverkehr dar, ergänzt um Innenstadtpläne von Potsdam, Brandenburg a.d.H., Frankfurt (Oder) und Cottbus sowie touristischen Informationen.



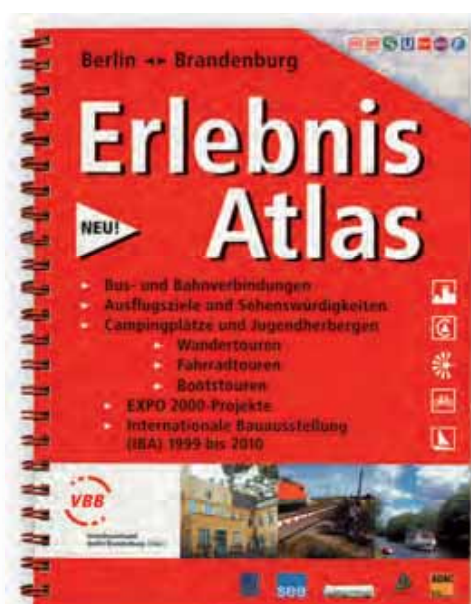
Für viele Fahrgäste bedeutete dieser Tag der Start eines **einheitlichen Tarifsystems** und veränderte Fahrpreise. Entgegen manchen Unkenrufen haben sich die Fahrgäste sehr schnell ins Tarifgefüge hineingefunden. Um den Fahrpreis zu bestimmen, helfen „Kreuztabelle“ weiter. In der linken Spalte sucht man für den Fahrtbeginn die Stadt, in der Kopfzeile sucht man das Fahrtziel. Wo Zeile und Spalte sich treffen, steht der Fahrpreis für diese Verbindung.

Was 1999 sonst noch geschah: Berlin und Brandenburg treffen Verwaltungsvereinbarungen u.a. über die Kooperation beider Länder bei der Lehrerausbildung und zur Koordinierung der Entwicklung und Verwaltung des gemeinsamen Naturparks „Barnim“ • Mit der Eröffnung des Bundestages im Reichstagsgebäude am 19. April wird Berlin zur Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland • Die UNO hat 1999 zum „Jahr der Senioren“ erklärt • Die Weltbevölkerung übersteigt die 6-Milliarden-Marke

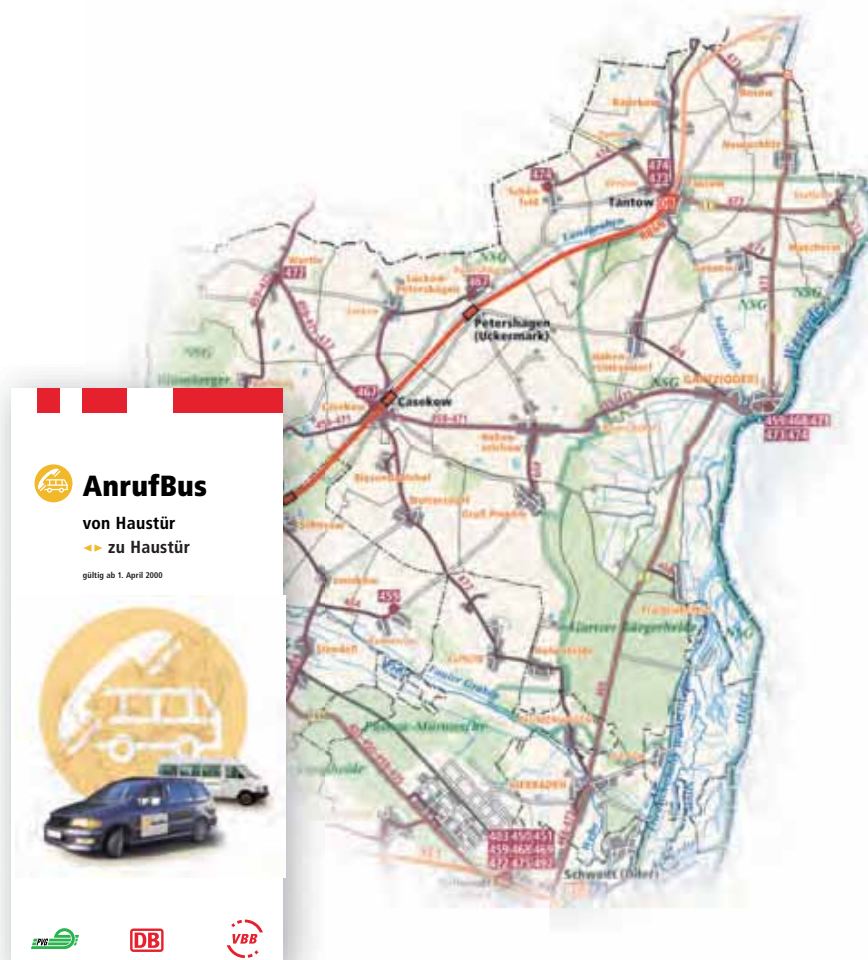
1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Der VBB spricht neue Kundengruppen an. Zum Beispiel Studierende. Die Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder) schließt den ersten Semesterticketvertrag in Brandenburg ab. Ab jetzt gehört auch der Freizeitverkehr zu den „Dauerbrennern“ des VBB. Der Verbund zeigt sein kreatives Potenzial: Erste Angebote zu alternativen Bedienformen entstehen.

Am 1. April startet in der Region Gartz (Landkreis Uckermark) der **AnrufBus** als neue Form des öffentlichen Nahverkehrs. Der AnrufBus fährt an jedem Wochenende und an Feiertagen in der Zeit von 8.00 bis 20.00 Uhr im Amtsbereich Gartz ohne festen Fahrplan von „Haustür zu Haustür“. Der Preis für eine Fahrt mit dem AnrufBus setzt sich aus dem VBB-Tarif plus einen Komfortzuschlag von 1,50 Mark pro Person zusammen.



Zur Stärkung des Bildungs- und Wissenschaftsstandortes Berlin-Brandenburg schließt der VBB mit der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder) den ersten **Semesterticketvertrag**. Mit ihrer Immatrikulation erhalten die Studierenden nun die Möglichkeit, den Nahverkehr im gesamten Verbundgebiet zu nutzen. Bis 2008 werden weitere Semesterticketverträge mit 26 Universitäten und Hochschulen in Berlin und im Land Brandenburg vereinbart. Über 150.000 Studierende können mit Semestertickets den Nahverkehr nutzen.



Der **VBB-Atlas** erscheint erstmalig. Auf über 350 Seiten bietet er ausführliche Informationen über den ÖPNV im Land Brandenburg und in Berlin. Das gesamte Verbundgebiet wird im Maßstab 1:50.000 dargestellt. Er enthält alle Linien und Haltestellen im Verkehrsverbund sowie Tipps zu Ausflügen in das Land Brandenburg. Nicht zu vergessen sind die Hinweise auf die Weltausstellungsprojekte der „EXPO 2000“, die im Land Brandenburg stattfinden, sowie auf die Projekte der Internationalen Bauausstellung (IBA) „Fürst-Pückler-Land“, die ab 2000 zum Tragen kommen.



Die über sieben Hochschulstandorte verteilten 14.000 Studenten Potsdams erhalten ihren eigenen „Studentenfahrplan“. Dieser wurde herausgegeben vom VBB, dem Studentenwerk Potsdam, der VIP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH und der DB AG.

Was 2000 sonst noch geschah: Die Bundesregierung erklärt, künftig bei der Vergabe öffentlicher Aufträge Unternehmen zu bevorzugen, die ein spezielles Förderprogramm für Frauen aufweisen • Das Wahlkollegium der USA wählt den Gouverneur von Texas, den Republikaner George W. Bush, zum 43. Präsidenten der USA

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Die Bundesgartenschau in Potsdam bietet eine erste größere Bewährungsprobe: Kombitickets und Spezialfahrpläne und ein übergreifender Internet-Auftritt bieten „Verkehr aus einem Guss“. Und der VBB will es genau wissen. Es starten die ersten Verkehrserhebungen. Mit der Zertifizierung nach ISO 9001 beginnt der VBB mit dem Qualitätsmanagement zunächst bei sich selbst, um anschließend die Verkehrsunternehmen zu unterstützen.

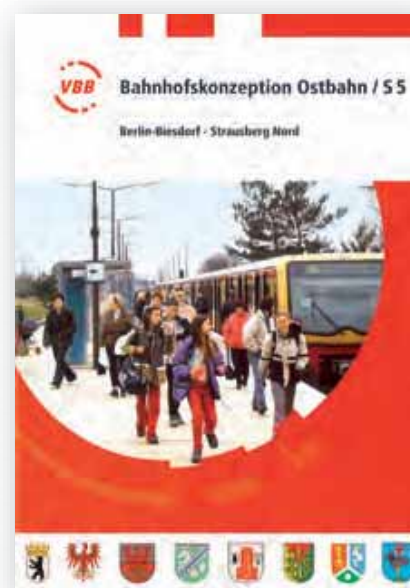


Der VBB startet das Projekt „Impuls 2005“, das nach Möglichkeiten sucht, trotz sinkender Nachfrage das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum aufrecht zu erhalten. Das Projekt basiert auf dem Zusammenwirken flexibler Bedienformen und ihrer Vernetzung durch ein gemeinsames Mobilitäts- und Erreichbarkeitsmanagement. Das Demonstrationsgebiet in den Landkreisen Oberhavel, Barnim und Uckermark ist für den ländlichen Verkehr des Landes Brandenburg besonders repräsentativ.

Die VBB GmbH führt in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine **erste Verkehrserhebung** zum Zweck der Einnahmenaufteilung durch. Damit entsteht erstmals eine einheitliche Datenbasis zur Aufteilung der aus dem Verbundtarif generierten Einnahmen. Zur Verkehrserhebung werden die Untersuchungsmerkmale Personenkilometer (Pkm) und Beförderungsfälle (Beff) mit der Unterscheidung nach Unternehmensbeförderungsfällen (VU-Beff) und Verbundbeförderungsfällen (VBB-Beff) ermittelt. Die Untersuchungsmerkmale Pkm und Beff bilden die

Grundlage des leistungsorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens des VBB. Danach werden in den Jahren 2003, 2005 und 2007 weitere Verkehrserhebungen durchgeführt, 2007 sogar erstmalig verbundweit.

Der Verkehrsverbund führt ein prozessorientiertes **Qualitätsmanagementsystem** ein und weist es seitdem jährlich nach dem internationalen Standard DIN EN ISO 9001:2001 erfolgreich nach. Der VBB GmbH wird mit dem Zertifikat für das Gesamtunternehmen bestätigt, dass sie die Anforderungen an die Gestaltung, Verwirklichung und Weiterentwicklung eines Qualitätsmanagementsystems erfüllt. Die Geschäftsführung der VBB GmbH bedient sich dieses Managementinstruments, um in allen Bereichen und Abteilungen einen Qualitätsregelkreis aufrecht zu erhalten. Alle Unternehmensprozesse und Projekte sind nun so ausgerichtet, dass jederzeit eine qualitativ hochwertige und effektive Leistungserbringung sichergestellt wird, um damit die Anforderungen der Kunden und Interessenspartner des Unternehmens bestmöglich zu erfüllen und auf die sich ständig veränderten Marktanforderungen mit Qualitätsverbesserung zu reagieren.



Der VBB startet das **Bahnhofs-konzept Ostbahn/S5**. Das Konzept beschreibt Ansätze für eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel, mehr Park-&-Ride-Plätze und bessere Bahnhofszugänge an 13 Bahnhöfen entlang dieser Strecke.

Was 2001 sonst noch geschah: Knapp zwei Jahre nach dem Umzug der Bundesregierung von Bonn nach Berlin wird das neue Bundeskanzleramt eröffnet · Ein beispielloser Terrorakt erschüttert die Welt: Die USA stoppen den Flugverkehr und versetzen ihre Streitkräfte in Alarmbereitschaft, die New Yorker Börse wird geschlossen

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Der VBB wird größer. Das Verbundgebiet umfasst nun auch die drei Landkreise Südbrandenburgs mit der Stadt Cottbus. Das Internet wird für den VBB immer wichtiger. www.vbbonline.de entwickelt sich zur wichtigsten Mobilitätsplattform der Region. Getestet werden auch andere Formen der mobilen Fahrinfo, möglichst mit Real-Time-Anzeige. Der VBB erweist sich als Umwelt-Pionier. Im Ergebnis einer vom VBB organisierten Ausschreibung geht eine Bahnlinie in der Lausitz erstmalig an einen privaten Betreiber.

Nunmehr gilt in den südbrandenburgischen Landkreisen Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße sowie der kreisfreien Stadt Cottbus der Tarif des VBB. Jetzt sind 43 statt bisher 35 Verkehrsunternehmen im VBB zusammengeschlossen, das heißt, beim Umsteigen ist kein zusätzliches Ticket zu lösen. Außerdem stehen einheitliche Fahrgastinformationen, wie etwa Fahrpläne und Stadtverkehrs- oder Tarifbroschüren mit einem besser aufeinander abgestimmten Nahverkehrsangebot zur Verfügung.



Die **Sternenwelle** wird als Qualitätsoffensive für den Öffentlichen Personennahverkehr in Berlin und Brandenburg konzipiert und erfolgreich realisiert. Ziel dieser Kampagne ist, unter Zuhilfenahme verschiedener Marketinginstrumente, wie Callcenter- und Promotionbefragungen, Aussagen zur Qualität des Angebotes der Leistungen der regionalen Verkehrsunternehmen zu treffen. Der Bekanntheitsgrad des ÖPNV wird gesteigert und höhere Umsätze bei den Verkehrsunternehmen erzielt. Die Erkenntnisse der Sternenwelle führen später zur Einführung der VBB-QualitätsScouts.

Die von der Europäischen Union verabschiedeten **Luftqualitätsstandards** werden geltendes Recht. Um auch den Öffentlichen Personennahverkehr auf diese Anforderungen vorzubereiten, startet das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) das Demonstrationsprojekt „Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb“. Es beauftragt



für die folgenden Jahre den VBB mit der kompletten Kommunikations-, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Projekt. Der VBB ist damit Vorreiter in Bezug Nachhaltigkeit, Zukunftssicherung, Gemeinwohl und Lebensqualität.

Als **erster privater Betreiber** nach einem Vergabeverfahren in Berlin und Brandenburg nimmt am 15. Dezember 2002 die damalige Connex Regiobahn GmbH den Betrieb auf der Linie LB65 Cottbus–Görlitz–Zittau auf. Beim Vergabeverfahren wird der Zuschlag im Juni 2002 erteilt. In nur sechs Monaten schafft es die LausitzBahn, die Betriebsaufnahme vorzubereiten und trotz Schnee und eisiger Kälte pünktlich zu starten.

Zum Fahrplanwechsel wird die **BahnCard 25** erstmals für Fahrten innerhalb des Verkehrsverbundes anerkannt. Der VBB ist somit einer der ersten Verkehrsverbünde in Deutschland, der mit der Deutschen Bahn AG die Anerkennung der BahnCard im Verbundverkehr vereinbart hat. Ein Jahr später wird diese Vereinbarung um die BahnCard 50 erweitert.

Seit August ist die Strausberger Verkehrsgesellschaft mbH (SVG, heute BMO) mit ihrem neuen **Rechnergestützten Betriebsleitsystem** (RBL) Vorreiter in Sachen Anschlusssicherheit. Ein Computer fragt alle 15 Sekunden über Funk die Position der SVG-Busse ab und vergleicht die Fahrplanlage. Wenn Verspätungen drohen, gibt es die Möglichkeit, Ampeln auf Grün zu stellen. Zwei Bildschirme am Bahnhof Erkner und am Bahnhof Strausberg-Vorstadt zeigen die aktuellen Informationen an. Geplant ist, an anderen Haltestellen die aktuelle Fahrplanlage via Handy abzurufen.

Der VBB stellt deutschlandweite Fahrplanauskünfte über das Netzwerk „**DELFI**“ (Durchgängige Elektronische Fahrplan-Information) zur Verfügung. Damit werden bundesweit Auskünfte über verkehrsunternehmensübergreifende Verbindungen möglich, ohne dass der Kunde mehrere Quellen anfragen und die Ergebnisse selbst zusammentragen muss.

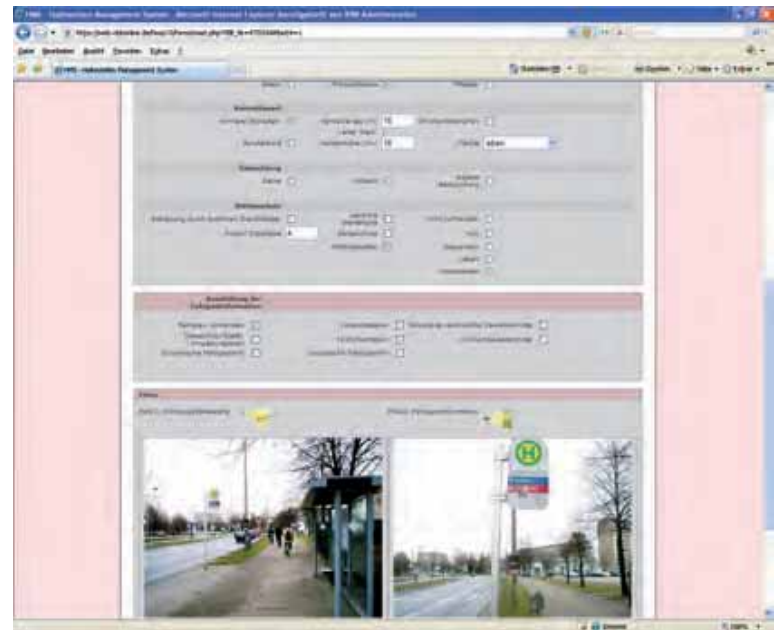


Was 2002 sonst noch geschah: Nach zweijähriger Restaurierung wird das Brandenburger Tor in einer aufwändigen Zeremonie wieder enthüllt • Der Euro wird in der Bundesrepublik alleiniges Zahlungsmittel • Deutschland verliert das WM-Finale gegen Brasilien mit 0:2 • Die Jahrhundertflut erreicht die sächsische Landeshauptstadt Dresden • In Shanghai absolviert die Transrapid-Schwebebahn ihre Jungfernfahrt

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Der VBB zeigt sich von seiner literarischen Seite. Er veröffentlicht das Buch „Brandenburg erleben“ und initiiert einen Kurzgeschichtenwettbewerb. Der VBB beteiligt sich am Aufbau eines bundesweiten Routenplaners. Ein Haltestellenkataster entsteht.

Alle 18.000 Haltestellen des Landes Brandenburg sind für den Aufbau des **Haltestellenmanagementsystems** (HMS) im Land Brandenburg erfasst und fotografisch dokumentiert. Der gesamte Datenbestand ist über eine Datenbank abrufbar. Die Erhebung dient als Handlungsgrundlage zur Verbesserung der Haltestellenausstattung. Die Aktualisierung der Haltestellendaten ist über das Internet möglich. Unternehmen und Aufgabenträger können auf die jeweiligen Daten zugreifen und Änderungen bzw. neue Haltestellen dezentral eingeben.



Um Fernreisenden der Bahn eine durchgehende Reisekette anzubieten, hat die DB Fernverkehr AG mit den Verkehrsverbänden in Deutschland das sogenannte „**Cityticket**“ entwickelt. Die Bahnkunden erhalten damit am Zielort eine unentgeltliche Weiterfahrt mit den Bahnen und Bussen der örtlichen Unternehmen. Im VBB können seit diesem Zeitpunkt die Kunden mit Zielort Berlin innerhalb des Tarifteilbereiches Berlin A sowie mit Zielort Potsdam innerhalb des Tarifbereiches Potsdam AB fahren. Im Jahr darauf wurde die BahnCard 100 in diese Regelung einbezogen. Seit 11. Dezember 2005 gilt das Cityticket auch in der kreisfreien Stadt Cottbus (Gültigkeitsbereich Cottbus AB).



Die erste Bilanz der im Juli 2003 gestarteten **RufBusse** in den Gebieten um Angermünde und Gerswalde sowie im Barnim und im Altkreis Gransee zeigt ein gut funktionierendes System und eine hohe Akzeptanz bei den Fahrgästen. Zahlreiche positive Rückmeldungen von Fahrgästen und aus der Bevölkerung bestätigen das große Interesse sowie die Nachfrage nach mehr Mobilität in der Region. Gemeinsam mit dem VBB gehen damit die Betreiber der verschiedenen RufBus-Angebote (Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH, Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH, Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde, Barnimer Busgesellschaft mbH) und die Projektpartner neue Wege. Die Fahrgäste können einen „persönlichen Bus“ bestellen. Ihren Fahrtwunsch signalisieren die Kunden vorab telefonisch in den verschiedenen RufBus-Zentralen. Aufgrund der guten Resonanz entwickelt der VBB für die Verkehrsunternehmen ein Handbuch für alternative Bedienverfahren.



Der vom VBB herausgegebene Reiseführer „Brandenburg erleben“ lädt ein, die Sehenswürdigkeiten im Süden des Landes zu entdecken. Umfassende Informationen tragen dazu die Tourismusverbände in der Spreewald-Region bei.

Was 2003 sonst noch geschah: Die erste genetisch exakte Kopie eines erwachsenen Säugetiers – das Klonschaf Dolly – stirbt im Alter von nur sechs Jahren · Soldaten aus Großbritannien und den USA marschieren in den Irak ein

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Nach Connex übernimmt die ODEG als weiteres privates Bahnunternehmen ein Brandenburger Teilnetz. Der VBB setzt sich für Vereinfachungen im geltenden Tarifdschungel ein. Erstmals bildet der „Tag für die Fahrgäste“ ein Podium für Begegnungen von Verkehrsunternehmen mit ihren Kunden.

Die ODEG nimmt erfolgreich den Betrieb auf vier Linien im **Osten Brandenburgs** auf. Als besonderes Novum wird in einem Triebwagen ein weitgehend barrierefreies WC eingebaut. Nachdem die ODEG das Vergabeverfahren für sich entscheiden konnte, musste in zwei Jahren der Betrieb vorbereitet werden. Dafür werden u.a. 24 Triebwagen vom Typ RegioShuttle beschafft, eine Werkstatt in Eberswalde neu gebaut und das Kundenbüro samt Diensträumen in Berlin-Lichtenberg eingerichtet.



Das Brandenburg-Berlin-Ticket gilt nun auch an den Wochenenden und bietet damit einen erheblichen Preisvorteil für Familien und Kleingruppen. Mit dem Beitritt Polens zur EU am 1. Mai wird die BahnCard auch fahrpreismindernd auf den internationalen Verbindungen nach Szczecin und Kostrzyn anerkannt. Der VBB unterstützt die Wojewodschaft Lubuskie beim Aufbau einer Verkehrsverwaltung mit dem Projekt „JoiTraM“.



Auf dem Potsdamer Bassinplatz findet im Frühsommer erstmals der vom VBB veranstaltete „**Tag für die Fahrgäste**“ statt. Forumsdiskussionen zu den aktuellen Themen wie „Qualität im ÖPNV“ und „ÖPNV in ländlichen Regionen“ geben den Besuchern Gelegenheit, die Positionen von Politikern, Vertretern von Fahrgastverbänden und Experten kennen zu lernen. In den beiden darauf folgenden Jahren findet der „Tag für die Fahrgäste“ auf dem Vorplatz des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin statt, 2007 in Brandenburg an der Havel und 2008 in Frankfurt (Oder). Von Jahr zu Jahr nimmt das Interesse am direkten Kennenlernen der beteiligten Verkehrsunternehmen zu.

Der VBB bildet zum Kaufmann/-frau für Verkehrsservice aus. Die Azubis haben ihre eigene Internet-Seite gestaltet. „**YGT – young goes traffic**“ ist das Motto dieses Internet-Auftritts und geht erstmals an den Start.



Zusammenarbeit mit dem Flughafen Schönefeld – in den Ankunftsbereichen informieren Vitrienen über VBB-Tarife sowie Bahn- und Busverbindungen des Flughafens. Die nächsten Abfahrtszeiten am Terminal und Bahnhof werden auf Monitoren angezeigt und ein spezieller Folder bietet diese Informationen zum Mitnehmen.

Was 2004 sonst noch geschah: Die Queen fährt anlässlich ihres offiziellen Staatsbesuches in Deutschland mit der Panorama-S-Bahn vom Ostbahnhof nach Potsdam • Horst Köhler wird von der Bundesversammlung zum neuen Bundespräsidenten gewählt • Michael Schumacher beendet seinen 200. Grand Prix zum 75. Mal mit Platz Eins • Ein Seebeben im Indischen Ozean mit nachfolgenden Tsunami-Flutwellen richtet schwerste Verwüstungen an

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Die Qualitätssicherung im öffentlichen Verkehr und Mobilität für alle rücken immer mehr in den Mittelpunkt; mit der Einführung des VBB-Fahrgastforums, der QualitätsScouts sowie verbesserten Informationen für mobilitätsbehinderte Personen. Auch im Individualverkehr mischt der VBB mit und unterstützt das Car-Sharing-Projekt „Greenwheels“. Im Osten Deutschlands fährt der erste Bürgerbus.

Mit Jahresbeginn wird der Landkreis Ostprignitz-Ruppin Gesellschafter der VBB GmbH. Damit ist das **gesamte Land Brandenburg im VBB** vertreten.

Im Januar wird das „**Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement**“ im VBB gegründet. Hier sind alle Aufgaben rund um den Nahverkehr auf der Schiene angesiedelt: die Planung der Angebote sowie die Vergabeverfahren, das Controlling der Verkehrsverträge der S-Bahn und des Regionalverkehrs und das Qualitätsmanagement. Das Center soll die Transparenz der VBB-Tätigkeiten gegenüber den Gesellschaftern erhöhen.

Am 24. Juni weist der VBB die **ersten Qualitäts-Scouts** in ihre Tätigkeit im Interesse der Fahrgäste ein. Interessierte Bürgerinnen und Bürger in Berlin und Brandenburg sind als Qualitätsbeobachter des Nahverkehrs unterwegs. Sie übermitteln aktuelle Beobachtungen und geben Informationen zur Qualität bei Bussen und Bahnen an den VBB. Im Fokus stehen verkehrsmittel- und unternehmensübergreifende Qualitätskriterien: aktuelle Fahrgast- und Kundeninformationen, sichere Anschlüsse, Pünktlichkeit und Sauberkeit.

Am 1. September startet das Forschungsvorhaben „**Barrierefreie ÖV-Informationen** für mobilitätseingeschränkte Personen“, kurz: BAIM. Ziel ist es, die selbständige Teilnahme von Mobilitätseingeschränkten Menschen am ÖPNV durch barrierefreie Informationen über Reisewege zu ermöglichen. Dabei geht es nicht nur um Rollstuhlfahrer und Personen mit einer Gehbehinderung, sondern auch um Fahrgäste, die mit einem Kinderwagen oder schwerem Gepäck unterwegs sind und gern Rolltreppen und Aufzüge an den Umsteigebahnhöfen nutzen würden. Während der 32-monatigen Projektlaufzeit wird die VBB-Fahrplanauskunft „Fahrinfo“ um die Möglichkeit, Verbindungen über barrierefreie Wege und mit ebensolchen Verkehrsmitteln zu ermitteln, erweitert.



Der VBB richtet ein **Fahrgastforum** ein. Das Fahrgastforum hat die Aufgabe, Meinungen und Wünsche der Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs abzufragen zum Nutzen der täglichen Arbeit des VBB. Es erarbeitet gemeinsam mit dem VBB Vorschläge zur Gestaltung des Nahverkehrsangebotes in Berlin und Brandenburg. Das Fahrgastforum besteht aus 24 ehrenamtlich tätigen Mitgliedern. Davon werden acht Mitglieder von Verkehrs- und Umweltverbänden sowie den Verbraucherzentralen in Berlin und Brandenburg entsandt. 16 Mitglieder sind Bürgerinnen und Bürger aus Berlin und Brandenburg, die nicht aktiv in Verkehrs- und Umweltverbänden tätig sind.



In Gransee gründet sich, unterstützt vom VBB, der **erste Bürgerbus-Verein** im Osten Deutschlands. In Folge werden weitere Bürgerbusvereine gegründet. Aufgrund der positiven Resonanz und der hohen Nachfrage erstellt der VBB das „Handbuch Bürgerbus“.

Das **Brandenburg-Berlin-Ticket** wird nunmehr bei fast allen Verbundverkehrsunternehmen anerkannt und verkauft. Das Ticket gilt auch über die Landesgrenzen hinaus.

Die Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft NEB nimmt nach öffentlicher Ausschreibung den Betrieb auf der RB 27 (Berlin-Karow–Groß Schönebeck/Wensickendorf), der so genannten **Heidekrautbahn**, auf.

Was 2005 sonst noch geschah: 14 von 16 Bundesländern führen die unstrittigen Teile der Rechtschreibreform in Schulen und Behörden verbindlich ein • Angela Merkel wird zur ersten Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland gewählt • Der deutsche Kardinal Joseph Ratzinger wird neuer Papst • Als erste Frau überquert die Französin Maud Fontenoy (geb.1978) in einem Ruderboot den Pazifik

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 **2006** 2007 2008

Das Jahr 2006 steht auch beim VBB im Zeichen der Fußball-Weltmeisterschaft. Die Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs und des Nord-Süd-Tunnels stellt die Verkehrsplaner vor große Herausforderungen. Auch bei den Tarifen tut sich wieder etwas.

Mit Jahresbeginn gibt es wieder ein Sozialticket unter der Bezeichnung „**Berlin-Ticket S**“. Dieser Fahrausweis ist nicht übertragbar und berechtigt zur Nutzung von BVG und S-Bahn innerhalb des Tarifbereichs Berlin AB für beliebig viele Fahrten. Im Laufe der Zeit wird der Geltungsbereich auf alle Verkehrsunternehmen in Berlin AB einschließlich DB Regio ausgeweitet.

Pünktlich zur Fußballweltmeisterschaft im Sommer wird in Berlin der Nord-Süd-Fernbahntunnel sowie der **neue Hauptbahnhof** fertig gestellt und mit einem gesonderten Fahrplanwechsel in Betrieb genommen. Damit ist die Idee Wirklichkeit geworden, die vorhandene Stadtbahnstrecke mit einer neuen Nord-Süd-Verbindung zu kreuzen. Entstanden ist der größte Kreuzungsbahnhof Europas. Gleichzeitig werden neue Regionalbahnhöfe übergeben: Die Bahnhöfe Berlin-Gesundbrunnen und Berlin-Südkreuz entwickeln sich zu wichtigen Verknüpfungspunkten am Berliner S-Bahn-Ring. Fahrzeiten – vor allem in Nord-Süd-Richtung – verkürzen sich erheblich. Seit der Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels fahren täglich 18.000 Fahrgäste mehr mit den Zügen des Regionalverkehrs.

Damit die Welt sich während der WM zu Gast bei Freunden fühlen kann, erstellt der VBB im Auftrag des Landes Berlin zusammen mit Berlin Tourismus Marketing und Berlin Partner den **WM-Fan-Guide Berlin**. Und die Volunteers des VBB weisen den Fans den richtigen Weg. Zur Information der Berliner und der Presse unterstützt der VBB den Aufbau einer Verkehrsnachrichtenagentur.

Seit Mai umrunden Züge der S-Bahn den **Berliner S-Bahn-Ring** vollständig. Das heißt: kürzere Fahrzeiten, 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit und gleichmäßige Taktfolgen. Die Erschließungs- und Verteilfunktion des S-Bahn-Rings mit seinen umfangreichen Verknüpfungen zum Fern- und Regionalverkehr sowie zu den Linien der BVG wird mit dem neuen Angebotskonzept deutlich aufgewertet. Der Erfolg zeigt sich in den gestiegenen Fahrgastzahlen: Ein Jahr später sind auf dem Ring etwa 20 Prozent mehr Fahrgäste unterwegs.

Die Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft nimmt auf der **Strecke Berlin-Lichtenberg-Kostrzyn** (NE26) Betrieb auf. Auch wenn der Streckenabschnitt von der Odergrenze bis zum Bahnhof Kostrzyn nur knapp 3 Kilometer beträgt, müssen sämtliche polnischen Vorschriften eingehalten werden.



Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs – kurz: BAG-SPNV – verleiht anlässlich der Festveranstaltung „10 Jahre Regionalisierung des SPNV“ erstmals den von ihr gestifteten **SPNV-Preis**. Einer der beiden Preisträger sind die 350 im VBB tätigen QualitätsScouts. Viele Impulse zur Verbesserung des ÖPNV in Berlin und Brandenburg kamen aus den Reihen dieser ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer.

Was 2006 sonst noch geschah: Der Brandenburg-Tag findet diesmal in Forst statt • Nach der Absage der WM-Eröffnungsgala in Berlin durch die Fifa veranstaltet Berlin eine Ersatzparty am Brandenburger Tor • Als erster Deutscher fliegt Astronaut Thomas Reiter an Bord der US-Raumfähre „Discovery“ zur Internationalen Raumstation ISS

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Der Fortfall der Passkontrollen an der deutsch-polnischen Grenze öffnet für den VBB neue Perspektiven. Anschlüsse von und nach Polen gehören nun zum Informationsangebot. Fast jeder hat es und es bekommt immer neue Funktionen – das Handy. Der VBB prüft Möglichkeiten für das eTicketing und bringt seine Online-Fahrplanauskunft auf das Display. Für Ausflüge nach Brandenburg kümmert sich der VBB gleichermaßen um einen attraktiven Tarif und um Ausflugstipps in seinen Medien.

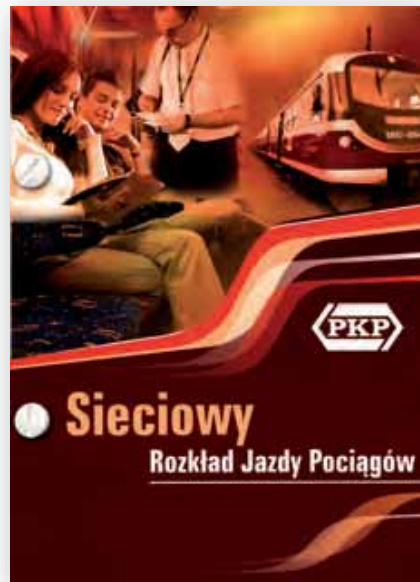
In der Regie des VBB werden mehrere Linien im SPNV Brandenburgs per **Ausschreibung** vergeben: Die zu Veolia Verkehr gehörende Ostseeland Verkehr GmbH (OLA) betreibt unter dem Begriff Märkische Regiobahn die Regionalstrecken von Berlin–Wannsee über Beelitz nach Jüterbog (MR33) sowie zwischen Brandenburg a.d.H. und Rathenow (MR51). Die ODEG betreibt die Linie OE35 Fürstenwalde–Bad Saarow-Pieskow. Die DB Regio AG gewinnt die Ausschreibung für die Linien RE 10 Cottbus–Leipzig und RB43 Cottbus–Falkenberg (Elster). Die Betriebsaufnahme erfolgt im Dezember 2009.

Der VBB erweitert sein Tarifangebot. Die **verbundweite Tageskarte** für 19 Euro als Netzkarte eröffnet den Ausflüglern in der Region Berlin-Brandenburg neue Möglichkeiten. Als Ergänzung dazu gibt es die Tageskarte für das Fahrrad für 5 Euro.

Den Routenplaner VBB Fahrinfo gibt es nun auch als Auskunftsvariante für das **Handy**. Wie beim klassischen Internet-Routenplaner werden Start- und Zieladressen eingegeben und die Fahrplanverbindungen angezeigt. Auch Verspätungen und Störungen werden dargestellt.



Die Fahrplanbuchseite geht online. Seit Fahrplanwechsel sind auf den Internetseiten des VBB Fahrplantabellen aller Bahn- und Buslinien im VBB abrufbar



Mit dem Wegfall der **Grenzkontrollen** wird die Fahrt mit Zug und Bus nach Polen leichter. Die Züge zwischen Berlin und Szczecin sind nun eine Viertelstunde schneller. Der VBB vertreibt nun auch das Kursbuch der PKP.

Empfang für 350 ehrenamtliche **QualitätsScouts** des VBB in der Potsdamer Staatskanzlei. Infrastrukturstaatssekretärin Dorette König bedankt sich während einer Feierstunde bei den Helfern. Jeweils die Hälfte der Scouts stammen aus Brandenburg und Berlin.

Streik bei der Deutschen Bahn AG. Der VBB informiert die Fahrgäste über die Maßnahmen und Auswirkungen mithilfe des VBB-Infocenters, einer Internet-Sonderseite und einer Spezialversion der VBB-Fahrinfo.



Das Bündnis zweier umweltfreundlicher Verkehrsmittel, dem ÖPNV und dem Fahrrad, wird durch die VBB-Radfernwegekarte für Brandenburg und Berlin gefestigt. Die Karte im Maßstab 1 : 200.000 enthält alle Bahnverbindungen im VBB-Gebiet. Im gleichen Jahr erscheint die gemeinsam mit dem Freundeskreis Schlösser und Gärten der Mark herausgegebene Karte „Schlösser und Herrenhäuser in Brandenburg“.

Was 2007 sonst noch geschah: Das Rauchen ist in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr erlaubt • Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16 auf 19 Prozent • „Kyrill“ ist einer der schwersten Stürme, der je über Europa hinwegraste • Der Uno-Weltklimarat IPCC stellt seinen Sachstandsbericht über die globale Erderwärmung vor • Zwischen Nord- und Südkorea fahren die ersten Personenzüge seit 56 Jahren.

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

Im 10. Jahr seines Bestehens beweist der VBB die ganze Bandbreite seines Wirkens in Sachen **Mobilität**: Er ist dabei, wenn lokale Initiativen neue **Mobilitätsangebote** einführen, wenn neue **Schienennetze** ausgeschrieben werden und wenn es darum geht, auch bei **Streiks** soviel **Mobilität** zu sichern wie es nur irgend geht. Und der VBB tut etwas für **Bevölkerungsgruppen**, die besondere **Unterstützung** bei der **Sicherung ihrer Mobilität** benötigen.

In ihrer „**Qualitätsbilanz**“ dokumentiert der VBB, dass sich die **Kundenzufriedenheit** auf hohem Niveau bewegt. Sorgen bereitet dem VBB die ungenügende **Pünktlichkeit** im **Regionalverkehr**.

Die **BVG** wird bestreikt. Der VBB informiert die **Fahrgäste** Tag und Nacht über die aktuelle **Streiksituation** und über noch vorhandene **Fahrtmöglichkeiten**. Die Auswirkungen des Streiks werden dadurch abgemildert.

Schülerinnen und Schüler in Berlin und Brandenburg haben es gut: Mit dem **Schülerferienticket** für 29 Euro können sie während der gesamten Sommerferien beliebig die öffentlichen Verkehrsmittel im VBB-Gebiet nutzen. Egal ob im **Stadtverkehr** oder zwischen der **Lausitz** und der **Prignitz** – es kostet keinen Cent mehr.



Der VBB stellt den **Bus&Bahn-Begleitservice** vor. Gemeinsam mit der **Dienstleistung & Bildung gGmbH** bietet der VBB **mobilitätsbehinderten** Personen einen **Service** an, mit dessen Hilfe sie die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. „**Mobilität für alle**“ erreicht eine neue Stufe.



Mit Beginn der Sommersaison nimmt der „**Rheinsberger Seenbus**“ seinen Dienst auf. Er verbindet, abgestimmt auf die ankommenden Züge aus Berlin, den **Rheinsberger Bahnhof** mit den umliegenden Orten – meist beliebte **Ausflugsziele**. Der **Seenbus** ist ein gemeinsames Projekt der Stadt **Reinsberg** einschließlich mehrerer **touristischer Anbieter**, der **Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft** und dem **VBB**, der die **Verkehre** plant und koordiniert.

Die **ODEG** erhält den Zuschlag bei der **Ausschreibung** der Linien **Cottbus–Görlitz–Zittau**, **Cottbus–Forst**, **Görlitz–Bischofswerda** und **Görlitz–Hoyerswerda**. Die **Betriebsaufnahmen** finden im **Dezember 2008** statt.

Für **einkommensschwächere Bürgerinnen** und **Bürger im Land Brandenburg** wird das **Mobilitätsticket** **Brandenburg** eingeführt. **Empfänger von ALG II** und **Sozialgeld** sowie weitere **Berechtigte** erhalten gegen **Nachweis** die **Monatskarte** für bestimmte **Tarifangebote** in **Brandenburg** zum **halben Preis**.

Startschuss für das **eTicketing** in der **Region Berlin-Brandenburg**: Der **VBB** erhält einen **Förderbescheid** für die **Entwicklung** eines **Hintergrundsystems**, das die **deutschlandweite, interoperable Nutzung** des **eTickets** ermöglicht. Außerdem wird die **Ausstattung** der **Verkehrsunternehmen** mit den erforderlichen **Ausgabe- und Kontrollgeräten** für die **Chipkarten** gefördert.

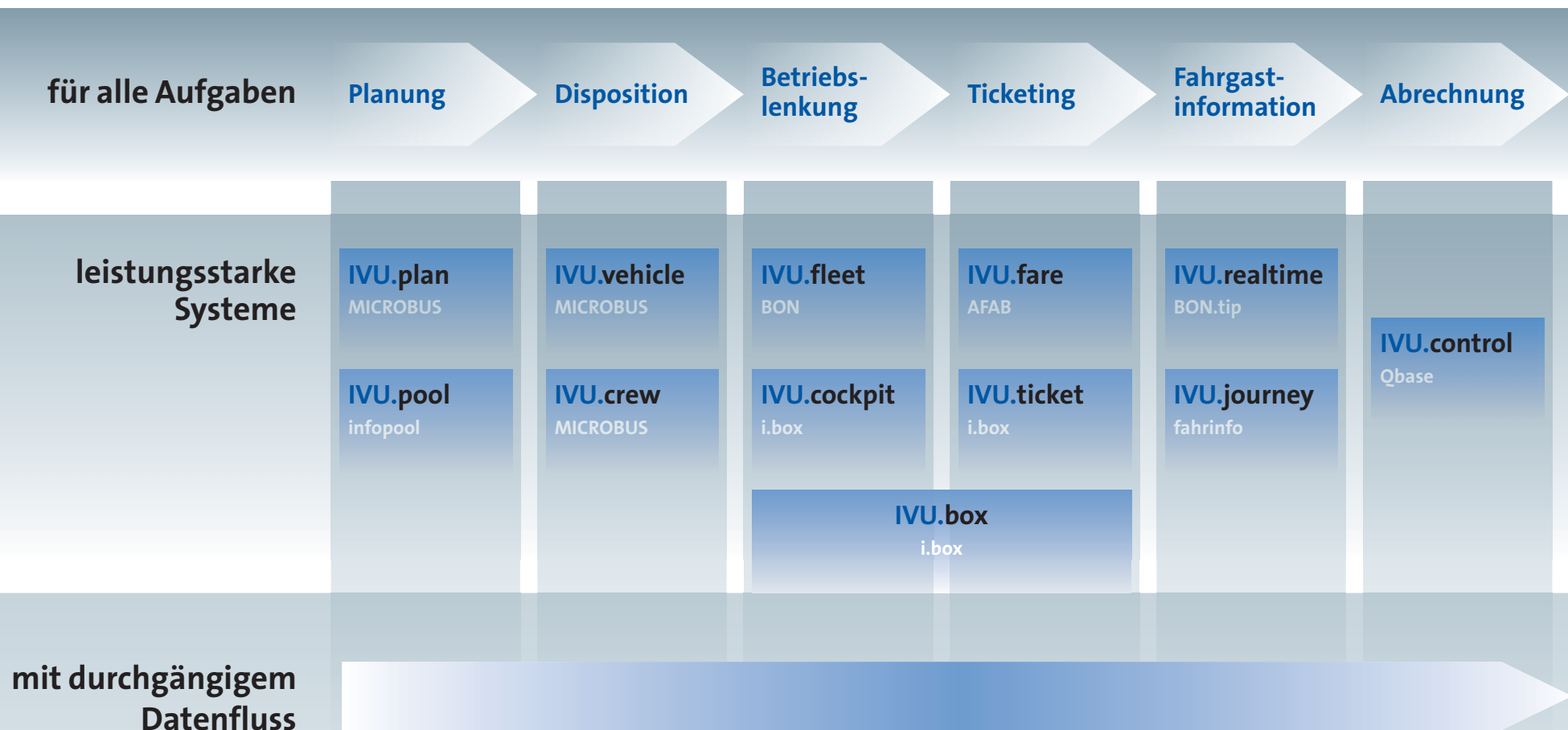
Der **Aufsichtsrat** des **VBB** stellt die **Weichen** für die **Einführung** eines **Seniorentickets**. Es ermöglicht **Senioren**, in allen **Bussen** und **Bahnen** rund um die **Uhr** **kreuz und quer** durch **ganz Berlin** und **Brandenburg** zu **fahren**. Das **VBB Abo 65plus** soll **45 Euro** monatlich **kosten**.

In **Berlin** und **Brandenburg** gibt es viel zu **entdecken** – drei **Motive** aus der **Kampagne** für das **VBB-Freizeit-Ticket**



Was 2008 sonst noch geschah: Im **Ländervergleich** der **deutschen Schulen** setzte sich **Sachsen** an die **Spitze** • **Deutsche Sportler** bringen aus **Peking** **16 Goldmedaillen** mit nach **Hause** • **Ausbruch** einer **schweren Finanz- und Wirtschaftskrise** • **Der Ölpreis** ist so **hoch** wie **nie** • **Der Autoabsatz** bricht ein • **Barack Obama** entscheidet den **US-Wahlkampf** für sich

Die **IVU.suite** für den öffentlichen Personenverkehr



Systeme, die den Standard setzen, für den gesamten Betrieb, aus einer Hand.

Für jede Aufgabe die passende Lösung: Das bietet die **IVU.suite** für den öffentlichen Personenverkehr. Sie ist eine Komposition leistungsstarker IT-Systeme aus Software und Hardware, die sich in 350 Verkehrsunternehmen weltweit im täglichen Einsatz bewähren. In jahrelanger Entwicklung entstanden, wurden und werden sie stetig erweitert und verbessert und standardisierte Schnittstellen eingeführt. Untereinander und mit den Systemen anderer Hersteller vernetzt, lassen sie die Daten ungehindert fließen. Wie gut sie zueinanderpassen, das drücken nun auch die neuen Namen aus.

IVU ist der Familienname der Suite. Die Suffixe **.plan**, **.vehicle**, **.crew**, **.pool**, **.fleet**, **.cockpit**, **.box**, **.fare**, **.ticket**, **.realtime**, **.journey**, **.control** bezeichnen für jedes System die Kernfunktion. Mit einem weiteren Punkt können Module unterschieden werden, zum Beispiel **IVU.plan.duty** oder **IVU.crew.dispatch**.

Mehr dazu in unserer neuen Broschüre. Bitte anfordern unter www.ivu.de



IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88
12161 Berlin
Telefon +49.30.8 59 06-0