TOP 4: Wirtschaftsplan 2015

Der Beirat der Gesellschafter empfiehlt dem Aufsichtsrat, wie folgt zu beschließen:

Der Wirtschaftsplan 2015 wird in der vorgelegten Fassung (Stand 11. April 2014) mit einem Volumen von insgesamt 12,1 Mio. Euro beschlossen. Zum Jahresende 2015 nicht verausgabte Mittel werden in das Jahr 2016 übertragen, soweit sie zur Finanzierung laufender Aufgaben und begonnener Projekte im Rahmen des vom Aufsichtsrat beschlossenen Wirtschaftsplanes benötigt werden.

Kurzbegründung:

Der Wirtschaftsplan 2015 orientiert sich in der Struktur an den Wirtschaftsplänen der Vorjahre. Für den klassischen Bereich sind im Jahr 2015 Einnahmen und Ausgaben analog dem Wirtschaftsplan 2014 vorgesehen. Im Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement sind die Einnahmen und Aufwendungen gemäß den für 2015 vorgesehenen Aufgaben und Projekten geplant. Weitere Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich im Wesentlichen aus dem Forschungsprojekt INNOS.

Der Stellenplan für 2015 geht unverändert von insgesamt 85,5 Stellen aus.

Das Budget für das Jahr 2015 beinhaltet Einnahmen und Ausgaben von jeweils insgesamt 12,1 Mio. Euro[1].

Einnahmen:
Die Gesellschafterbeiträge für die klassischen Aufgaben umfassen 6.352,1 T Euro. Davon entfallen auf die Länder Berlin und Brandenburg jeweils 2.575,0 T Euro und auf die kommunalen Gebietskörperschaften 1.202,1 T Euro (je Landkreis bzw. kreisfreier Stadt rund 66,8 T Euro).

Für das Forschungsprojekt INNOS-Start-VBB-2b sind im Jahr 2015 Einnahmen in Höhe der Bewilligungsschreiben der Länder in Höhe von insgesamt 633,6 T Euro (je zur Hälfte vom Land Berlin und vom Land Brandenburg) enthalten.

Für die Center-Aufgaben werden Einnahmen gemäß Art. 3 Abs. 3 Konsortialvertrag in Höhe von 3.976,7 T Euro geplant. Davon finanzieren das Land Berlin 1.338,7 T Euro (E 2.5 und E 2.6) und das Land Brandenburg 2.638,0 T Euro (E 2.5 und E 2.6).

Die Umsatzerlöse belaufen sich auf 650,0 T Euro. Die sonstigen betrieblichen Erträge werden mit 150,0 T Euro geplant. Weiterhin wird mit zusätzlichen Finanzmitteln von Dritten in einer Größenordnung von 353,8 T Euro für Aufgaben des Centers (E 3.3, insbesondere Arge CNB) gerechnet.

[1] Sämtliche Euro-Werte sind auf eine Dezimalstelle gerundet.

Ausgaben:
Der Personalaufwand wird mit 4.884,5 T Euro geplant.

Die betrieblichen Aufwendungen für Verbundaufgaben betragen 2.603,3 T Euro. Darin enthalten sind die Ausgaben für die Projekte der klassischen Verbundaufgaben (1.969,7 T Euro; A 2.1) und die Ausgaben für INNOS-Start-VBB-2b (633,6 T Euro; A 2.2).

Die Aufwendungen für Aufgaben und Projekte des Centers betragen insgesamt 2.077,2 T Euro. Darin enthalten sind die Aufgaben des Vertragsmanagements und die Zusatzaufgaben einzelner Gesellschafter bzw. Dritter.

Die Aufwendungen für die Produktherstellung sind mit 650,0 T Euro geplant. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind mit 1.007,8 T Euro enthalten. Der Investitionsaufwand wird mit 85,2 T Euro veranschlagt. Der Finanzbedarf Umsatzsteuer beläuft sich auf 808,2 T Euro.

Grundlage: § 11 Abs. 2 lit. b Gesellschaftsvertrag

Inhaltsverzeichnis

A. Ausgangssituation 5

B. Entwicklung der Einnahmen der VBB GmbH im Jahr 2015 5

B.I Gesamteinnahmen **5**

B.II Erträge aus Gesellschafterbeiträgen **5**

B.II.1 Gesellschafterbeiträge **5**

B.II.2 Sonstige Finanzierungsquellen **6**

C. Entwicklung der Aufwendungen im Jahr 2015 6

C.I Gesamtaufwendungen **6**

C.II Personalaufwand **7**

C.III Sonstiger betrieblicher Aufwand **7**

C.IV Investitionen **7**

C.V Aufwendungen im klassischen Bereich **7**

C.V.1 Marketing und Tarifkommunikation **7**
C.V.1.1 Grundlagen und Konzepte **7**
C.V.1.2 Kundenkommunikation / klassische Werbung **8**
C.V.1.3 Kundenmagazin „BB Panorama“ **9**
C.V.1.4 Kooperationen **9**
C.V.1.5 Events und Promotion **10**
C.V.1.6 Infocenter **11**
C.V.1.7 ÖPNV-Kampagnenkonzepte **12**

C.V.2 Fahrgastinformation **13**
C.V.2.1 Verbundfahrplandatenmanagement **13**
C.V.2.2 Kartografiedatenmanagement **14**
C.V.2.3 VBB.de **16**
C.V.2.4 VBB-Fahrinfo **17**

C.V.3 Tarifdatenmanagement / Vertrieb **19**
C.V.3.1 Tarifdatenmanagement **19**
C.V.3.2 Relationsbezogene Schnittstellen für die Einnahmenmeldungen **21**
C.V.3.3 Kompetenzcenter eTicketing **22**

C.V.4 Verkehrsforschung **23**
C.V.4.1 Verkehrserhebungen **23**
C.V.4.2 Verkehrsforschung im Tarif **25**

C.V.5 Einnahmenaufteilung / Meldewesen / Statistik **25**
C.V.5.1 Durchführung / Kontrolle der Einnahmenaufteilungsrechnungen **25**
C.V.5.2 Umstellung auf relationsbezogene Einnahmenmeldungen **26**
C.V.5.3 Statistik / Berichtswesen **27**

C.V.6 Planung **29**
C.V.6.1 Berlin-Brandenburg-Verkehre **29**
C.V.6.2 Schnittstellen - Aktualisierung und Wartung Datenbanken ZIS und HMS **30**
C.V.6.3 Verknüpfung Bahn / Bus **31**
C.V.6.4 Planung, Bestellung und Controlling landesbedeutsamer Linien **33**

C.VI. Projekt INNOS-Start-VBB-2a und 2b **33**

C.VII. Aufgaben und Projekte Center **35**

C.VII.1 Vertragsmanagement **35**
C.VII.1.1 Vertragsmanagement Regionalverkehr **35**
C.VII.1.2 Vertragsmanagement S-Bahn **40**

C.VII.2 Zusatzaufgaben Center **41**
C.VII.2.1 Weiterführung aus 2014 ..... **41**
C.VII.2.1.1 Mobilitätsticket **41**
C.VII.2.1.2 Infrastrukturmanagement Brandenburg **41**
C.VII.2.1.3 Center Nahverkehr Berlin (CNB) **42**
C.VII.2.1.4 S-Bahn Kundenmonitoring **42**
C.VII.2.1.5 Vertragscontrolling RE 4 ..... **42**
C.VII.2.1.6 Bus & Bahn-Begleitservice **42**
C.VII.2.2 Mögliche neue Zusatzaufgaben ab 2015 ..... **43**
C.VII.2.2.1 Infrastrukturmanagement Berlin **43**
C.VII.2.2.2 Regionalisierung Infrastruktur Brandenburg **43**
C.VII.2.2.3 Befragung Sicherheitsempfinden **43**
C.VII.2.2.4 Aufstockung MiD 2015 ..... **43**

C.VIII Finanzbedarf Umsatzsteuer aus Gesellschafterbeiträgen **44**

D. Anlagen **44**

A. Ausgangssituation

Für den klassischen Bereich sind im Jahr 2015 Einnahmen und Ausgaben analog dem Wirtschaftsplan 2014 vorgesehen. Der Planansatz geht bereits von Synergie- und Einspareffekten innerhalb des klassischen Bereiches aus, punktuelle Mehraufwendungen bei einzelnen Positionen werden durch Minderaufwendungen in anderen Positionen ausgeglichen. Im Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement sind die Einnahmen und Aufwendungen gemäß den für 2015 vorgesehenen Aufgaben und Projekten geplant.

B. Entwicklung der Einnahmen der VBB GmbH im Jahr 2015

B.I Gesamteinnahmen

Die geplanten Gesamteinnahmen in Höhe von 12,1 Mio. Euro setzen sich wie folgt zusammen:

- Land Berlin 2.575,0 T Euro
- Land Brandenburg 2.575,0 T Euro
- Kommunale Gebietskörperschaften 1.202,1 T Euro
- Land Brandenburg und Land Berlin für INNOS-Start-VBB-2b 633,6 T Euro
- Land Brandenburg und Land Berlin für Center (NQ) 3.421,4 T Euro
- Land Brandenburg und Land Berlin für Zusatzaufgaben 555,3 T Euro
- sonstige Finanzierungsquellen: 1.153,8 T Euro
    - *davon Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge* *800,0 T Euro*
    - *davon zusätzliche Finanzmittel von Dritten* *353,8 T Euro*

Die einzelnen Positionen werden in den folgenden Abschnitten erläutert.

Der Übertrag aus dem Jahr 2014 in das Jahr 2015 ist derzeit noch nicht kalkulierbar. Sollte sich im Jahr 2014 ergeben, dass einzelne Projekte nicht abgeschlossen werden können, werden die dafür geplanten Mittel in das Wirtschaftsplanjahr 2015 übertragen.

B.II Erträge aus Gesellschafterbeiträgen

B.II.1 Gesellschafterbeiträge

Die Finanzierung der VBB GmbH erfolgt unter anderem durch Gesellschafterbeiträge nach Art. 3 Abs. 2 Konsortialvertrag. Diese Gesellschafterbeiträge beinhalten die Finanzierung für die klassischen Aufgaben mit 6.010,5 T Euro, die wie folgt von den Gesellschaftern getragen werden:

- 40 Prozent Land Berlin, das entspricht 2.404,2 T Euro,
- 40 Prozent Land Brandenburg, das entspricht 2.404,2 T Euro und
- 20 Prozent kommunale Gebietskörperschaften des Landes Brandenburg, das entspricht 1.202,1 T Euro.

Dabei entfällt auf jeden einzelnen der 18 kommunalen Gesellschafter ein Anteil in Höhe von rund 66,8 T Euro.

Ferner wird die Finanzierung der Fahrgastinformation, die dem SPNV zuzurechnen ist, separat durch die beiden Länder je hälftig (je 170,8 T Euro) getragen. Es handelt sich dabei um eine klassische Aufgabe der VBB GmbH gemäß Gesellschaftsvertrag: Sie ist demnach zuständig für „[…] die Förderung der nachfrage- und bedarfsgerechten Sicherung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs […]" (vgl. § 2 Abs. 1 Gesellschaftsvertrag). Dazu gehört auch die „[…] Konzipierung, Einfüh-

rung und Fortentwicklung […] einheitlicher Fahrgastinformation, Marketingmaßnahmen, […]“ zu ihren Aufgaben (§ 2 Abs. 2 lit. b Gesellschaftsvertrag).

Beim Forschungsprojekt INNOS-Start-VBB-2b sind Einnahmen in Höhe der Bewilligungsschreiben der Länder vom April 2014 in Höhe von 633,6 T Euro enthalten (siehe E 2.4).

Für die Aufgaben im Center ist gemäß Art. 3 Abs. 3 Konsortialvertrag ein Betrag von 3.421,4 T Euro (siehe E 2.5) geplant. Dabei entfallen auf das Land Berlin 1.150,4 T Euro und auf das Land Brandenburg 2.271,0 T Euro.

Unter der Position E 2.6 Zusatzaufgaben sind gesonderte Aufgaben zusammengefasst, die im Rahmen des Centers für einzelne Gesellschafter getätigt werden. Hierunter fallen für das Jahr 2015 das SPNV-Infrastrukturmanagement Brandenburg, das Management des Mobilitätstickets für das Land Brandenburg, das Kundenmonitoring S-Bahn und die wettbewerbliche Vergabe S-Bahn in Höhe von insgesamt 555,3 T Euro.

B.II.2 Sonstige Finanzierungsquellen

Weitere Finanzmittel in Höhe von 1.153,8 T Euro fließen über die sonstigen Finanzierungsquellen: Umsatzerlöse, sonstige betriebliche Erlöse und zusätzliche Finanzmittel von Dritten.

Die Umsatzerlöse – vor allem aus dem Verkauf von Fahrgastinformationsprodukten, VBB-Fahrausweisen und Fahrplanbüchern – werden mit rund 650,0 T Euro geplant. Die sonstigen betrieblichen Erträge, wie Erstattungen, Zinserträge usw., werden mit 150,0 T Euro geplant.

Die Position „Zusätzliche Finanzmittel von Dritten“ in Höhe von 353,8 T Euro enthält hauptsächlich die Vergütung der Leistungen der VBB GmbH, die diese im Center Nahverkehr Berlin (CNB) erbringt.

C. Entwicklung der Aufwendungen im Jahr 2015

C.I Gesamtaufwendungen

Die VBB GmbH kalkuliert für den klassischen Bereich (Finanzierung aus Art. 3 Abs. 2 Konsortialvertrag zuzüglich Fahrgastinformation (SPNV-Anteil)) und das Forschungsprojekt INNOS-Start-VBB-2b mit Aufwendungen in Höhe von 7.785,7 T Euro. Im Center sind Aufwendungen in Höhe von 4.330,5 T Euro veranschlagt. Innerhalb des klassischen Bereichs und innerhalb des Centers sind die Aufwandspositionen untereinander deckungsfähig.

Ausgabenpositionen	Summe
Personalausgaben	4.884,5 T Euro
Aufwendungen für klassische Aufgaben bzw. Center-Aufgaben	4.680,5 T Euro
Aufwendungen für Produktherstellung	650,0 T Euro
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.007,8 T Euro
Investitionen	85,2 T Euro
Finanzbedarf für Umsatzsteuer	808,2 T Euro

Die einzelnen Ausgabenpositionen werden in den folgenden Abschnitten erläutert.

C.II Personalaufwand

Die Planung des Personalaufwands beläuft sich analog dem Wirtschaftsplan 2014 auf 4.884,5 T Euro. Sie enthält die Stellen gemäß dem Stellenplan für das Wirtschaftsplanjahr 2015 (vgl. Anlage 4).

Der Stellenplan 2015 beläuft sich wie im Vorjahr auf insgesamt 85,5 Stellen. Der Aufsichtsrat hatte in seiner Sitzung am 5. Dezember 2013 im Stellenplan für das Wirtschaftsplanjahr 2014 drei Stellen mit der Maßgabe entfristet, dass bis zum Abschluss der Aufgabendiskussion der Aufsichtsrat über die Wiederbesetzung frei werdender unbefristeter Stellen (bis zu drei) entscheidet.

C.III Sonstiger betrieblicher Aufwand

Der sonstige betriebliche Aufwand wird mit 1.007,8 T Euro veranschlagt, davon 849,6 T Euro für den klassischen Bereich und 158,2 T Euro für das Center. Enthalten sind darin Miet- und Mietnebenkosten, Kommunikationskosten (Porto, Telefon), Prüfungs-, Rechtsberatungs- und sonstige Beratungskosten sowie Beiträge, Abgaben, Versicherungsbeiträge, Kosten für Bürobedarf, Fachliteratur, Dienstreisekosten, Kosten für die Fortbildung und sonstige Personalkosten (Kosten Lohnbüro, Teilnahmegebühren für Fachtagungen u. ä.).

C.IV Investitionen

Für Investitionen sind insgesamt 85,2 T Euro vorgesehen. Schwerpunkt ist dabei die Hard- und Softwareausstattung des Unternehmens (inkl. Lizenzgebühren für die eingesetzte Software und die notwendige Aktualisierung der Netzwerk- und Datenbanktechnik).

C.V Aufwendungen im klassischen Bereich

Die Aufwendungen im klassischen Bereich werden durch die verschiedenen Aufgaben der VBB GmbH im folgenden Teil ausführlich begründet.

C.V.1 Marketing und Tarifkommunikation

C.V.1.1 Grundlagen und Konzepte

Ausgangssituation: Vielen Menschen ist nach wie vor nicht bewusst, dass sie es in Berlin und Brandenburg mit einem integrierten System zu tun haben und dass der VBB-Tarif im jeweiligen Tarifbereich einen Umstieg zwischen allen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs ermöglicht. Umso wichtiger ist es, die Einheitlichkeit des ÖPNV-Systems auch mit Mitteln des Marketing deutlich zu machen. Das ist eine schwerpunktmäßige Aufgabe des Verbundes. Verkehrsunternehmen können sich und ihre Marken darstellen – und tun dies auch –, es muss aber angestrebt werden, dass die Darstellung des ÖPNV unter dem Logo des Verbundes und mit Elementen des CD/CI einheitlich erfolgt. Dabei geht es keineswegs nur um Standards, sondern auch um Bestandteile konkreter Kampagnen. In der Vergangenheit waren dies in der Regel Tarifprodukte, vor allem solche mit verbundweiter Gültigkeit (VBB-Abo 65plus, Schülerferienticket, VBB-Freizeit-Ticket). Hinzu getreten sind inzwischen auch Vertriebswege wie die VBB-*fahr*Card, die den Kunden nahe gebracht werden müssen.

Ziele der Grundlagen- und Konzeptarbeit:

- Zielgruppenanalyse – welche (auch potenzielle) Nutzergruppen wollen wir erreichen?
- Grundlagen für die Kundenansprache schaffen
- Kampagnen vorbereiten, auch als Dienstleister der Verkehrsunternehmen

- Botschaften definieren
- Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen

Bisherige Ergebnisse und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:
Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat klar gezeigt, dass nur eine neutrale Instanz wie der VBB die Vereinheitlichung der Darstellung des ÖPNV-Systems insgesamt leisten kann. Dort, wo es klare Regeln über Standards gibt und diese auch durchgesetzt werden können, wie etwa im SPNV, ist die Vereinheitlichung am weitesten gediehen. Ebenfalls sehr gute Erfolge wurden dort erzielt, wo es direkt um die Bewerbung von Tarifprodukten geht – und damit in erster Linie um die Erzielung von Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen. Die Tarifinformationsprodukte sind fast durchgehend einheitlich gestaltet.

Noch einiges zu tun bleibt an der Schnittstelle von Fahrgastinformation und Marketing: Die einheitliche Ausstattung aller Fahrzeuge des Verbundverkehrs nach den Vorgaben des Handbuchs Fahrgastinformation, d. h. mit dem Logo des Verkehrsverbundes. Ähnliches gilt auch für die Halte- und Vertriebsstellen: An vielen Stellen wird dem Kunden nicht klar, dass er es mit dem ÖPNV in Brandenburg und Berlin mit einem System zu tun hat und dass er mit einem Fahrausweis jedes Transportmittel im Linienverkehr nutzen kann.

C.V.1.2 Kundenkommunikation / klassische Werbung

Ausgangssituation: Die entwickelten Grundlagen, darunter das einheitliche CD/CI, werden in einem zweiten Schritt in „klassische Werbung“ umgesetzt. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die konkrete Produktion von klassischen Printprodukten – etwa in der Tarifinformation, aber zunehmend auch in der Präsentation der neuen Vertriebsformen VBB-*fahr*Card und Handy-ticketing. Die Printprodukte kommen in den meisten Fällen über die Verkehrsunternehmen an die Fahrgäste.

Zunehmend werden aber auch neue Kanäle für die Kundenansprache genutzt. Dabei handelt es sich zum Beispiel um den Facebook-Auftritt für das Schülerferienticket oder für das Handyticketing, aber auch um das Schalten von Online-Anzeigen im Rahmen von Kampagnen. Aufgrund ihrer sehr guten Aussteuerbarkeit und der somit besser möglichen Vermeidung von Streuverlusten sind diese Kanäle dabei, die Bedeutung klassischer Printanzeigen zu überholen.

So wie bisher schon Anzeigen in der Kundenzeitschrift „BB Panorama“ vermarktet werden konnten, wird umgekehrt auch die Seite VBB.de als Anzeigenfläche vermarktet.

Ziele der Kundenkommunikation / klassischen Werbung:

- Bekanntmachen der Leistungs-, Vertriebs- und Tarifangebote des ÖPNV in Brandenburg und Berlin über die einzelnen Verkehrsunternehmen hinweg
- Gewinnung von Neukunden
- Festigung der Kundenbindung
- Steigerung der Fahrgastzahlen
- Imageverbesserung des ÖPNV
- Positionierung der VBB GmbH als Dachorganisation des ÖPNV

Bisherige Ergebnisse und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:
Es hat sich gezeigt, dass die vom VBB gestalteten und in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen vertriebenen Printprodukte für den wirtschaftlichen Erfolg des ÖPNV insgesamt von großer Bedeutung sind. Würde jedes Unternehmen durchgehend eigene Tarifinformationsprodukte erstellen, wäre der Verbund kaum mehr greifbar und die Verunsicherung der Kunden groß. Hinzu kommt, dass gerade die kleineren Verkehrsunternehmen ohne die Unterstützung des VBB die Kundeninformation kaum leisten könnten.

Für die Formen des Online-Marketings gilt letztlich das Gleiche. Was den Nutzen angeht, sind das Gesamtsystem und damit auch die einzelnen Verkehrsunternehmen gleichermaßen Nutznießer der Vorarbeiten des VBB.

Was die Inhalte angeht, so war das Vorangestellte immer schon für die Tarifinformationsprodukte greifbar. Ähnliches gilt aber auch für die beworbenen Vertriebswege bzw. -medien: Die Kommunikation der VBB-*fahr*Card gegenüber dem Kunden lief reibungslos. Gleiches ist für die (nichtwerbliche) Kommunikation der Handyticketverfahren zu erwarten.

C.V.1.3 Kundenmagazin „BB Panorama“

Ausgangssituation: Da es kein Medium gab, das den Nahverkehr in der gesamten Region Berlin-Brandenburg zum Thema hatte und hier eine deutliche Lücke spürbar war, entschloss sich die VBB GmbH im Jahr 2007, diese Lücke mittels der „BB Panorama“ zu füllen. Das Magazin ist in sich klar strukturiert: Der ÖPNV steht im Mittelpunkt, es werden aber keineswegs die „Pufferküsser“ bedient – für die es eine Reihe anderer Medien gibt – sondern Leser, die Anregungen vor allem für ihre Freizeit suchen. Sie werden animiert, bestimmte lohnenswerte Ziele öfter mit Bussen und Bahnen anzusteuern und eben nicht nur mit dem Auto. Das Magazin erscheint viermal jährlich – jeweils zum Jahreszeitbeginn – und hat derzeit eine Auflage von 65.000 Stück. Die Zahl der persönlichen Abonnenten steigt ständig.

Wichtigste Rubrik sind jeweils die „Zehn schönsten…“, in denen von Musikspielorten über Klosteranlagen bis hin zu den Badeseen jeweils eine Kategorie pro Heft vertreten ist. Hinzu treten weitere Ausflugstipps, oftmals in Kooperation mit Partnern des VBB. Neue oder veränderte Angebote im Verbundverkehr werde natürlich ebenfalls vorgestellt. Für einige kleinere Unternehmen ist die BB Panorama oftmals die einzige praktikable Möglichkeit, eigene wichtige Botschaften in professioneller Weise in einem Printprodukt an die Leser zu bringen. Aber auch die großen Berliner Unternehmen können die BB Panorama dazu nutzen, ihre Berliner Verkehrsangebote auch im Brandenburger Umland bekannter zu machen.

Ziele des Kundenmagazins „BB Panorama“:

- Information über Angebote und Leistungsspektrum des ÖPNV in Brandenburg und Berlin
- Animieren der Leser, vor allem im Freizeitverkehr öfter auf Bus und Bahn umzusteigen
- Bieten einer Plattform, auf der sich Verkehrsunternehmen und andere Partner des VBB professionell und grafisch ansprechend präsentieren können
- Stärkung des Bewusstseins einer einheitlichen Region Berlin-Brandenburg

Bisherige Ergebnisse und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:
Die BB Panorama hat ihre Anhängerschaft in den vergangenen Jahren immer weiter ausbauen können. Dazu hat die ständige behutsame Weiterentwicklung des Konzepts beigetragen. Die Reaktionen aus der Leserschaft sind durchgehend positiv. Für viele Verkehrsunternehmen ist die BB Panorama ein wichtiges Kommunikationsmedium, mit dem sie sich identifizieren.

C.V.1.4 Kooperationen

Ausgangssituation: Der VBB GmbH stehen in der Regel keine Mittel für größere, eigenständige Kampagnen zur Verfügung. Neben der Möglichkeit, in begrenztem Maße auf die Marketingpläne der SPNV-Unternehmen Einfluss nehmen zu können, gibt es eine weitere Möglichkeit, die Kommunikationsziele der VBB GmbH voranzutreiben, und zwar durch den Austausch mit Kooperationspartnern.

Gut geeignet sind dafür neben den Gesellschaftern der VBB GmbH vor allem Institutionen, die eine hohe Bekanntheit in Berlin und Brandenburg oder wesentlichen Teilgebieten des

Verbundgebiets haben und deren Ziele im Einklang mit den Zielen der VBB GmbH stehen. Konkret bedeutet dies, dass die VBB GmbH gut mit größeren Freizeit- oder Kulturveranstaltern zusammenarbeiten kann. Diese haben beispielsweise ein großes Interesse an guter Erreichbarkeit auch bei schwieriger Parkplatzsituation in ihrem Umfeld. Die VBB GmbH bietet den Lesern der Medien der Kooperationspartner nützliche Informationen über die alternative Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und kann im Gegenzug die Bekanntheit des Partners und die hohe Auflage von dessen Veranstaltungs- oder Kursprogramm nutzen.

Ziele der Kooperationen:

- Einbindung von ÖPNV-Informationen in externen Publikationen und Internetangeboten (z. B. TMB, Visit Berlin, rbb)
- Bündelung eigener Botschaften mit denen der Kooperationspartner zur effizienten und kostengünstigen Kundenansprache; Nutzung von deren Multiplikatorenfunktion, Erzielen von Synergien
- Erreichen neuer Zielgruppen und damit letztlich Einnahmensteigerung im ÖPNV-System; Unterstützung der Verkehrsunternehmen
- Öffnung und Nutzung zusätzlicher Kommunikationskanäle – neben den klassischen Printmedien, Anzeigen und Plakaten – zur Ansprache der Zielgruppen
- weiterer Ausbau der Zusammenarbeit mit Institutionen, Verbänden und anderen Informationsanbietern

Bisherige Ergebnisse und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:
Die Kooperationen der VBB GmbH sind in den meisten Fällen lange bewährt und haben in der Vergangenheit viele Marketingaktionen ermöglicht, die beim Ansetzen des „Listenpreises“ (etwa bei Anzeigenschaltungen, Standmiete etc. der Kooperationspartner) ausgeschlossen gewesen wären. Wenn die VBB GmbH Kampagnen durchführt, bilden Maßnahmen im Zusammenhang mit den langjährigen Kooperationspartnern einen großen Teil des Maßnahmenkatalogs.

C.V.1.5 Events und Promotion

Ausgangssituation: Die VBB GmbH ist die Dachorganisation des ÖPNV in der Region und vielen Menschen nicht oder nur als Logo auf dem Fahrausweis bekannt. Das Gesamtsystem als solches und wie es funktioniert, kennen bzw. wissen nur wenige besser Informierte. Wenn einzelne Verkehrsunternehmen auf Veranstaltungen in ihrer Region auftreten, präsentieren sie in der Regel sich selbst und nicht den ÖPNV in seiner Gesamtheit.

Daher ist es entscheidend, dass die VBB GmbH auch in den einzelnen Regionen des Verbundgebiets „zum Anfassen“ greifbar ist, mit konkreten Menschen, denen man konkrete Fragen stellen, bei denen man konkrete Anliegen loswerden kann. Dieser Anforderung kommt die VBB GmbH durch ihre Präsenz bei Veranstaltung wie Festen, zielgruppenspezifischen Messen oder touristischen Leistungsschauen nach. Oft unterstützt sie damit die Verkehrsunternehmen vor Ort.

Ziele der Event- und Promotionsmaßnahmen:

- Darstellung der Leistungen des ÖPNV im Verbundgebiet vor konkretem Publikum
- Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der ÖPNV-Imagepflege
- Schaffung von direkten Kontakten mit unterschiedlichen Zielgruppen
- direktes Feedback der Fahrgäste und der potenziellen Fahrgäste zur wahrgenommenen Qualität des ÖPNV
- Einbindung des ÖPNV in die Erfahrungs- und Erlebniswelt der Zielgruppen; direkte Ansprache von Nichtkunden

Bisherige Ergebnisse und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Die Veranstaltungen und der auf diese Weise zustande kommende Kontakt mit den Fahrgästen geben wichtige Hinweise auf die Themen, die Fahrgästen im Alltag wichtig sind. Ferner dienen sie auch dazu, die Kontakte zu den regionalen Verkehrsunternehmen, mit denen viele der sonstigen Kontakte im formellen Rahmen von Gremiensitzungen stattfinden, zu vertiefen. Dementsprechend hat die VBB GmbH regelmäßig deutlich mehr Anfragen von Partnern, sich an deren Veranstaltungen zu beteiligen, als es praktisch umsetzbar ist.

C.V.1.6 Infocenter

Ausgangssituation: Das VBB-Infocenter ist die zentrale Ansprechstelle für die Kunden der VBB GmbH. Hier werden Kundenanfragen telefonisch, schriftlich oder im persönlichen Gespräch beantwortet. Während die Zahl der telefonischen Anfragen gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen ist, stieg die Zahl der schriftlichen Kundenanfragen. Über das VBB-Infocenter können die Kunden auch Fahrplanbücher, Radwanderkarten und andere touristische Publikationen kaufen sowie sich mit kostenlosen Informationsmaterialien versorgen. Darüber hinaus stellt das Infocenter für das seit Anfang 2014 für das Verbundgebiet bestehende HandyTicket Deutschland den First-Level-Support sicher.

Ziel des Infocenters: Das bestehende hohe Qualitätsniveau der Serviceleistungen soll beibehalten werden.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Dank der ständigen Überprüfung der internen Abläufe und der Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter können saisonale Schwankungen im Aufkommen der Kundenanfragen flexibel aufgefangen werden. Auf diese Weise ist auch gesichert, dass die hohe Qualität der Auskünfte beibehalten bleibt und die Kunden jederzeit kompetente Antworten bekommen.

Die Anzahl der schriftlichen Kundenanfragen stieg im Jahr 2013 erneut um siebzehn Prozent auf nunmehr rund 500 Anfragen pro Monat. Das Anrufaufkommen liegt derzeit bei monatlichen 5.430 Anrufen.

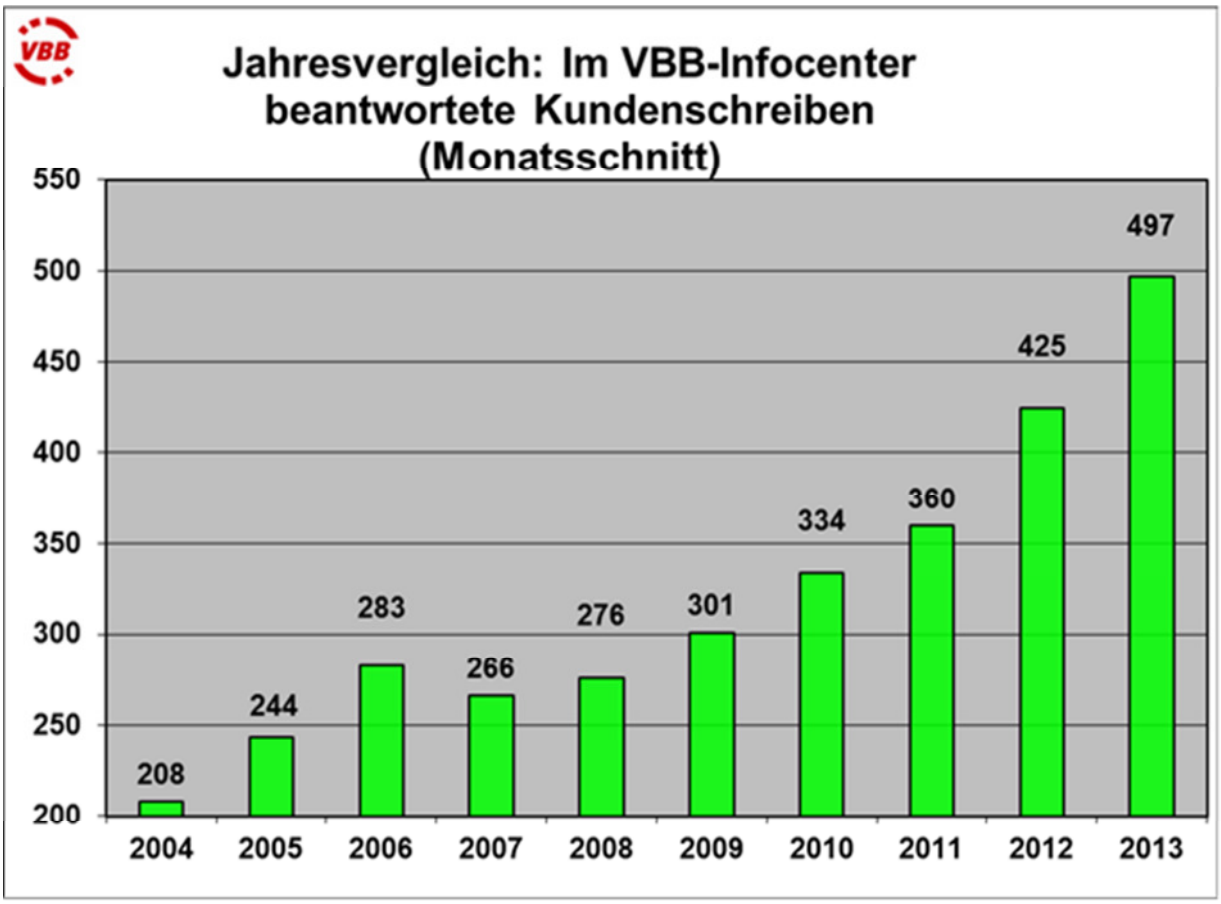
Seit April 2009 übernimmt das VBB-Infocenter zudem die zeitweise telefonische Betreuung der Kunden der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP). Monatlich rund 700 Anrufer können dank dieser Rufumleitung zum VBB-Infocenter auch außerhalb der ViP-Öffnungszeiten die gewünschten Informationen bekommen.

Der Leistungsumfang des VBB-Infocenters hat sich im Laufe der Jahre kontinuierlich erweitert. Aufgabenanteile, die über das klassische Spektrum des VBB-Infocenters hinausgehen, kamen und kommen dazu. So sind beispielsweise Recherchearbeiten für Kooperationspartner (z. B. Ausflugstipps rbb-Abendschau) als auch das Informationsmanagement im Störungsfall (Kommunikation mit den Leitstellen der betroffenen Verkehrsunternehmen) mittlerweile ein fester Bestandteil der Arbeiten.

Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das VBB-Infocenter ist für die Fahrgäste der bewährte Ansprechpartner für:

- Tarif- und Fahrplanauskünfte,
- Störungsmeldungsmanagement,
- Vertrieb der VBB-Informationsprodukte,
- Verkehrsplanung und verkehrliche Entwicklungen,
- Verknüpfungen und Anschlüsse,
- Kundenanregungen und -wünsche.

Das VBB-Infocenter informiert über das komplette Verbundgebiet. Die Informationen über alle Verkehrsunternehmen liegen nur bei der VBB GmbH gesammelt vor.



C.V.1.7 ÖPNV-Kampagnenkonzepte

Ausgangssituation: Wie schon in den vorhergehenden Abschnitten ausgeführt, reicht das Marketingbudget der VBB GmbH in der Regel nicht aus, komplette Kampagnen – sei es für Tarif-, Vertriebs- oder Leistungsangebote – von der ersten Idee bis zur Umsetzung gegenüber dem Fahrgast durchzuführen. Umso wichtiger ist es aber, den Verkehrsunternehmen klare Vorgaben bzw. Angebote zu machen, wie die Bewerbung dieser Angebote aussehen und erfolgen kann bzw. soll. Beispiele für gelungene Kampagnenkonzepte in den vergangenen Jahren waren unter anderem:

- Tarif: Schülerferienticket, VBB-Freizeit-Ticket, 10-Euro-Ticket Berlin-Stettin
- Vertrieb: Einführung VBB-*fahr*Card, Handyticketing über die VBB-App
- Leistung des ÖPNV: Verknüpfungsflyer, andere regionale Angebote (z. B. Schlaubetalflyer)

Die VBB GmbH entwickelt dabei die Konzepte bis hin zur umsetzbaren Druckvorlage und übernimmt oftmals auch schon die Produktion der Medien zum Selbstkostenpreis. Hier werden erhebliche Synergien für das ÖPNV-Gesamtsystem erzielt.

Ziele der ÖPNV-Kampagnenkonzepte:

- Entwicklung einheitlicher Botschaften und Kampagnen, um die Nutzung des ÖPNV in Berlin und Brandenburg zu erhöhen
- nachhaltige Kundenbindung für die öffentlichen Verkehrsmittel und Steigerung der Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen
- Gewinnung von Neukunden durch Darstellung der oftmals so nicht bekannten Stärken des ÖPNV in der Region

- höhere Effizienz und Verringerung der Gesamtkosten für die Marketingmaßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs

Nutzen für Aufgabenträger, Unternehmen und Fahrgäste: Durch einheitliche Kampagnen wird die Durchschlagskraft der werblichen Maßnahmen erhöht. Der Kunde kann sich an einheitlichen Kampagnen mit einem durchgehenden CD/CI leichter orientieren und erkennt bekannte Marken wieder. Die Stärken des ÖPNV werden deutlicher, als wenn jeder einzelne Akteur im System etwas Eigenes entwickeln würde.

C.V.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation ist ein wesentlicher Bestandteil des Außenauftritts der VBB GmbH gegenüber den Nahverkehrskunden in Berlin und Brandenburg. Die Informationsmedien und das Fahrplandatenmanagement der VBB GmbH stellen die Grundlage für die ganzheitliche, verkehrsmittelübergreifende und betreiberunabhängige Fahrgastinformation im gesamten Verbundgebiet dar. Der Trend zu einer verstärkten Nutzung der elektronischen Informationsangebote ist weiterhin ungebrochen; die Bedeutung der konventionellen Printmedien hingegen geht mehr und mehr zurück.

Die VBB GmbH entwickelt nicht nur ihre eigenen Informationsmedien kontinuierlich weiter, sondern stellt auch Dritten, wie Google, Nokia oder Daimler, Fahrplandaten zur Verfügung. Darüber hinaus werden auch im Rahmen der „offenen Daten"-Richtlinien von Bund und Ländern Dritten Daten verfügbar gemacht. Dies alles trägt sehr stark zur Verbreitung der Bekanntheit der ÖPNV-Angebote im Verbundgebiet bei, verursacht jedoch auch entsprechenden Aufwand bei der VBB GmbH.

Auch der technische Fortschritt und die dadurch immer kürzeren Innovationszyklen führen regelmäßig zu einer Steigerung des Aufwands bei Beschaffung, Betrieb und Wartung der entsprechenden Softwaresysteme.

C.V.2.1 Verbundfahrplandatenmanagement

Ausgangssituation: Das Fahrplandatenmanagement stellt eine wesentliche Aufgabe der Arbeit der Verbundgesellschaft dar. Die Ergebnisse dieser Tätigkeit sind Grundlage für die Fahrgastinformation und weitere Aufgaben der VBB GmbH; das Fahrplandatenmanagement wird als laufender Prozess kontinuierlich betrieben. Im Wirtschaftsplanjahr 2015 werden die Leistungen der Vorjahre hinsichtlich des Fahrplan-Solldatenmanagements fortgeführt.

Ziel des Verbundfahrplandatenmanagements: Das laufende Fahrplandatenmanagement soll im Jahr 2015 auf gleichbleibend hohem Qualitätsniveau fortgesetzt werden. Dies gilt sowohl für die wöchentliche Solldatenaktualisierung für die VBB-Fahrinfo, als auch für erforderliche zusätzliche Updates. Auch die Daten für die barrierefreie Auskunft werden weiter gepflegt.

Zusätzliche Anforderungen an die Pflege der Grunddaten ergeben sich aus der zunehmenden Versorgung der VBB-Informationsmedien mit Echtzeitdaten. Die Bereitstellung von Echtzeitdaten wird mittlerweile von den Kunden als Standard vorausgesetzt. Sie bindet aber in zunehmendem Maße Ressourcen, u. a. für die Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen, die Versorgung der Auskunftsmedien von VBB und Dritten wie auch für das lokale Anschlussmanagement.

Für 2015 ist weiterhin geplant, das Datenbankmodell vom bisherigen Modell der sog. „Haltestellenbereiche" auf eine mastscharfe Datenhaltung, also die genaue Position der eigentlichen Haltestelle bzw. einer Bahnsteigkante, umzustellen. Dies ist erforderlich, da neue Informations- und Ticketingdienste höhere Anforderungen an die Daten stellen, als das bisherige Ortsmodell abdecken kann. Voraussetzung dafür sind die Ergebnisse des gemeinsamen

Forschungsvorhabens mit SenStadtUm „m4guide“ sowie die Umstellung des Datenlieferformates der BVG auf ein neues Verfahren.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das Fahrplandatenmanagement der VBB GmbH ist strukturell gut organisiert und hat sich bewährt. Kontinuierlich werden knapp 13.000 Haltestellenbereiche mit rund 34.500 untergeordneten (aber noch nicht geokodierten) Haltestellenmasten in den Datenbanksystemen vorgehalten. Durch den erweiterten Funktionsumfang, vor allem der elektronischen Auskunftsmedien, hat sich der Aufwand für das Datenmanagement kontinuierlich erhöht. Dies betrifft insbesondere das Management der Informationen zur Barrierefreiheit und der Echtzeitdaten, sowie die Integration von Störungsmeldungen.

Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das VBB-Fahrplandatenmanagement ist die Grundlage für Aktivitäten auf vielen Arbeitsgebieten unterschiedlicher Partner der VBB GmbH:

- kontinuierliche Versorgung des Landesfahrplanauskunftssystems VBB-Fahrinfo, der BVG-Auskunft sowie der DB-Auskunft mit dem VBB-Fahrplandatenset und dem Portal www.Daten.Berlin.de bzw. weiterer Abnehmer
- Vorhaltung barrierefreier Auskunftsdaten
- Verarbeitung von Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft
- Datenlieferung für die Erstellung von Printmedien (Fahrplanbücher, -hefte, -flyer, Aushangfahrpläne)
- Zurverfügungstellung der Daten im „open data“-Portal der Stadt Berlin
- Versorgung von google transit
- Datenlieferung für die DV-gestützte SPNV/Bus-Leistungsabrechnung und das Vertragscontrolling
- Datenbereitstellung für kartografische Informationsprodukte
- Datenbereitstellung für Verkehrserhebungen im VBB
- Datenbereitstellung für die Erarbeitung der Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger
- Datenbereitstellung für Fahrplaninformationsmedien Dritter (Apps, DFI-Anzeiger etc.)
- Soll- und Echtzeitdatenversorgung für Dritte (VIZ, AIRVIS, rbb, Mobilitätsagentur Potsdam)
- Metadatenmanagement für das nationale Bund-Länder-Auskunftsnetzwerk „DELFI“ sowie das internationale Netzwerk EU-Spirit
- laufende Aktualisierung von routingfähigen Netzlayern für die Fahrplanauskunft

C.V.2.2 Kartografiedatenmanagement

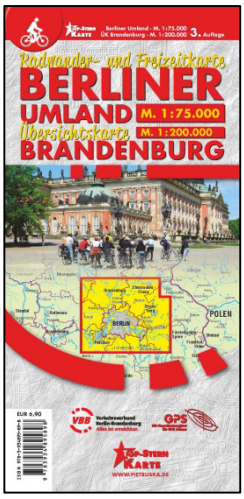
Ausgangssituation: Auch im Jahr 2015 werden den Kunden wieder die bekannten und bewährten grafischen Informationen zur Verfügung stehen. Dies sind vor allem die schematischen Liniennetzpläne des SPNV und der Regional- und Stadtverkehre. Daneben wird weiterhin eine einheitliche Verbundkartografie in den unterschiedlichen Maßstabsebenen angeboten. Diese ganzheitliche Kartografie findet Eingang in die kartografische Produktfamilie des VBB, z. B. in die Beilagekarten der Fahrplanbücher, Tarif-Info-Produkte oder auch die entsprechenden Radwander- und Freizeitkarten.

Ziel des Kartografiedatenmanagements: Auch in Zukunft soll den Kunden eine breite Palette an kartografischen Produkten angeboten werden. Trotz der zunehmenden Konkurrenz durch elektronische Kartenprodukte sind gedruckte Karten nach wie vor am Markt sehr beliebt.

Im Jahr 2015 ist deshalb die Neuauflage folgender touristischer Karten aus der VBB-Kartenfamilie) geplant:

- Radwander- und Freizeitkarte Fläming-Havelland (BUGA-Region)
- Radwander- und Freizeitkarte Oder-Spree-Seengebiet Südteil

Neben den Informationen über den ÖPNV sind in den Karten auch touristische Sehenswürdigkeiten, Sport- und Freizeitangebote, besonders sehenswerte Bauwerke und Gaststätten zu finden. Die Karten ermöglichen es somit dem Nutzer bei der Planung von Ausflügen die regionalen Besonderheiten mit Bus und Bahn zu kombinieren.



Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Die VBB GmbH hat das in seiner heutigen Ausprägung vorliegende und bewährte Kartografiedatenmanagement kontinuierlich aufgebaut. In geplanten Zyklen werden die kartografischen Daten aktualisiert und für die folgenden unterschiedlichen Anwendungen und Produkte bereitgestellt:

- Stadtplanausschnitte auf VBB.de
- Mobile Dienste (Apps)
- VBB-Kartenfamilie
- Beilagekarten der Fahrplanbücher
- Tarifkommunikationsmedien
- Übersichtskarten für Infopunkte
- Linienflyer zu Sonderinformationen zur Verkehrsanbindung
- Medien der Verkehrsunternehmen
- Produkte mit dritten Partnern (pro agro-Karte zur Grünen Woche)
- sonstige touristische Karten mit ÖPNV-Inhalten

Allen Produktionsprozessen gehen enge Abstimmungsprozesse mit den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Tourismusverbänden voraus. Auf diese Weise konnten bisher immer eine gute Qualität, eine realistische Auflagenabschätzung und damit der wirtschaftliche Erfolg der jeweiligen Produkte sichergestellt werden.

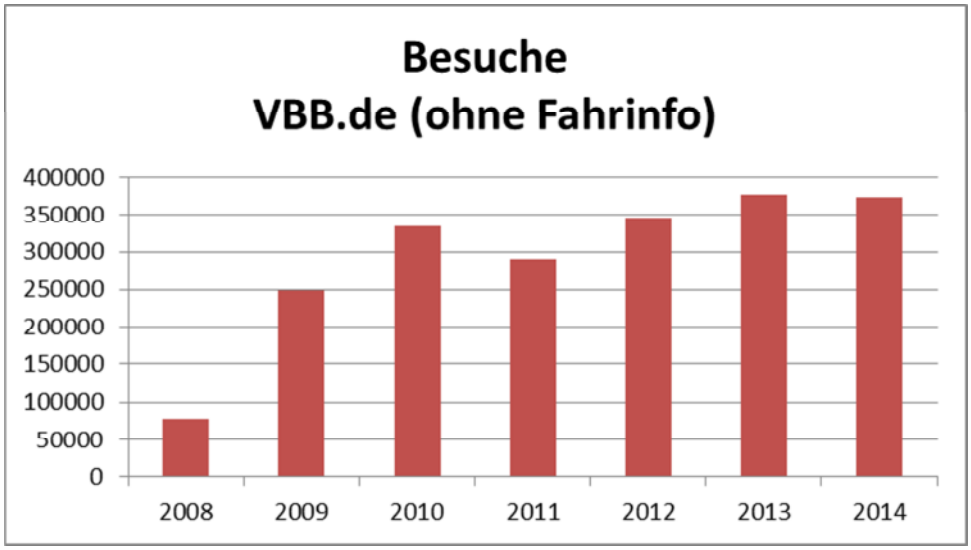
Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Grafische Verkehrsnetze bzw. Linienpläne sind ein nicht wegzudenkender Bestandteil der Fahrgastinformation des VBB. Durch ihre hohe Verbreitung werden sie nicht nur von der VBB GmbH und den Verkehrsunternehmen, sondern auch von Kooperationspartnern offensiv in unterschiedlichen Produkten zur Kundeninformation verwendet. Dabei findet die Nutzung nicht nur in den klassischen Printmedien, sondern auch immer stärker in den elektronischen Medien statt.

C.V.2.3 VBB.de

Ausgangssituation: Der Internetauftritt des VBB wendet sich sowohl an die Fahrgäste, die sich über Fahrverbindungen, Linienführungen und Fahrpreise im Verbundgebiet informieren möchten, als auch an diejenigen, die Hintergrundinformationen rund um den Nahverkehr in ihrer Region suchen. Dazu gehört auch die Information über Struktur und Arbeit des VBB sowie seiner Verkehrsunternehmen. Im Jahr 2012 wurde zur Vereinfachung der Pflege der Inhalte und zur Verbesserung der Reaktionszeiten bei zeitkritischen Änderungen von Inhalten auf VBB.de ein Contentmanagementsystem (CMS) eingeführt. Dieses System wird kontinuierlich gewartet und entsprechend den aktuellen Anforderungen der VBB GmbH hinsichtlich neuer Inhalte und Strukturen gepflegt.

Ziele von VBB.de: Die Internetseite VBB.de soll auch künftig auf die sich entwickelnden bzw. verändernden Bedürfnisse der Fahrgäste im Verbundgebiet eingehen. Dazu zählen sowohl aktuelle Informationen etwa zur Abweichung vom Regelfahrplan (Störungsinformationen), als auch verstärkte touristische Informationen, die zur Nutzung des Nahverkehrs in der Region auch in der Freizeit anregen sollen.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:



(Referenzmonat Januar)

Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Der VBB vermittelt auf seiner Internetseite VBB.de Fahrplan- und Tarifinformationen für die gesamte Reisekette in Berlin und Brandenburg sowie zunehmend auch nach Polen. Dadurch ergänzt der VBB die Grundinformation zum Nahverkehr der einzelnen regionalen Verkehrsunternehmen und verknüpft sie zu einem verbundweiten, übergreifenden Informationsdienst. Nur durch die Verzahnung der Inhalte von Verkehrsunternehmen und VBB ist so eine übergreifende bzw. integrierte Information der Fahrgäste im Verbundgebiet möglich.

Darüber hinaus schätzen die Fahrgäste die vom VBB bei besonders schweren Einschränkungen des Nahverkehrs angebotenen Informationen, die über das Internet sowie die Apps auch stets aktuell gehalten werden können.

Die Kooperationen mit touristischen Dienstleistern (TMB, pro agro, …) sollen fortgeführt und erweitert werden.

C.V.2.4 VBB-Fahrinfo

Ausgangssituation: Mit der breiten Produktpalette des verbundweiten elektronischen Fahrplanauskunftssystems erhalten die Fahrgäste individuelle Angebotsempfehlungen für ihre Wege mit dem Nahverkehr. Dazu zählen u. a.:

- klassische Routenplanung von Tür zu Tür (mit Eingabemöglichkeit von Haltestellen, Adressen und touristischen Zielen bzw. öffentlichen Einrichtungen)
- Fahrpreisauskunft zu jeder Verbindung im Verbundgebiet
- Routenplanung unter Berücksichtigung der barrierefreien Infrastruktur (Rolltreppen und Aufzüge) vor Ort
- Fußwegangabe zwischen Haltestelle und Adresse (Nutzung einer neuen Kartengrundlage seit 2012)
- Apps zur komfortablen Nutzung des Fahrplanauskunftssystems auf Smartphones
- für mobile Geräte angepasste Website (mit den wichtigsten Funktionen einschließlich Echtzeitdaten und barrierefreier Routenplanung)
- durchgängige nationale und internationale Routenempfehlungen über die Auskunftsnetzwerke DELFI und EU-SPIRIT
- Haltestellenaushänge, Linien-Fahrplantabellen und kompakte Routendarstellung für Vielfahrer (jeweils individuell am Computer erstellbar und zum Selbstausdrucken)
- Informationen zu Verspätungen und Ausfällen inkl. Alternativroutenberechnung für weite Teile des Verbundgebiets
- Visualisierung der Echtzeitdaten auf „Livekarten“ für Endkunden und zur Unterstützung dispositiver Prozesse in den Verkehrsunternehmen
- Angebot einer Zugangsschnittstelle für Dritte (sog. „API“), um Kooperationen mit externen Partnern zu ermöglichen (Nutzung z. B. durch Nokia und Daimler)

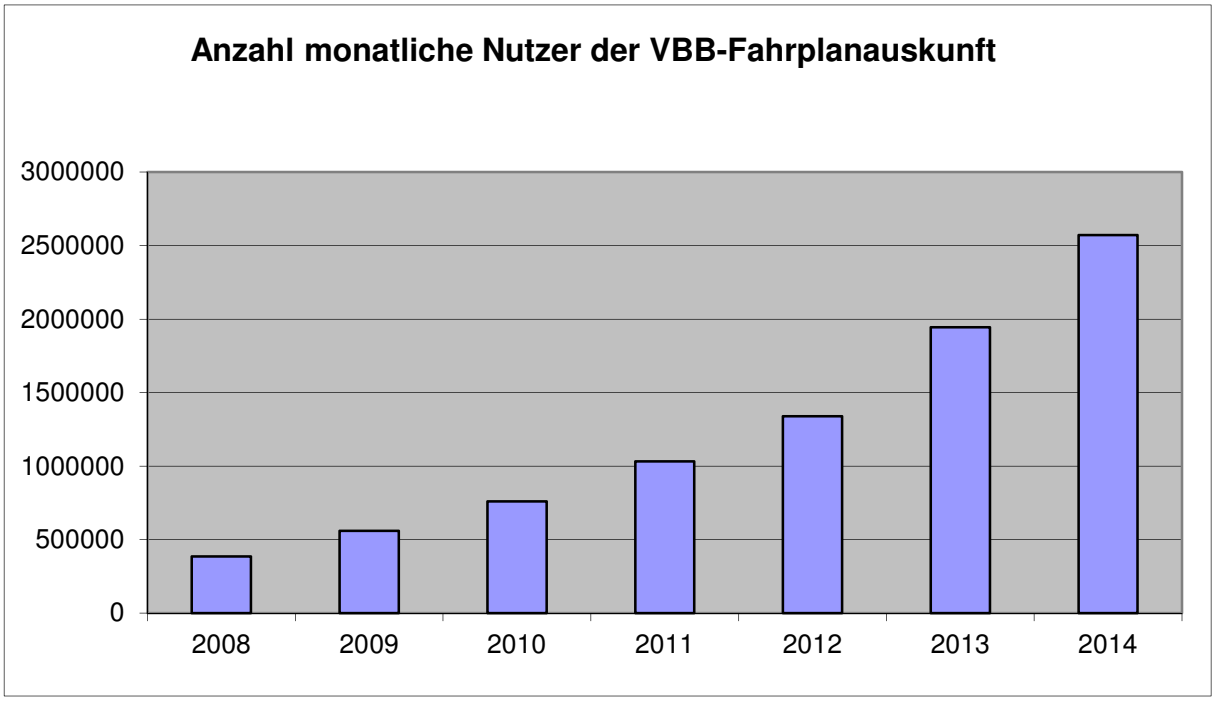
Ziel der VBB-Fahrinfo: Auch in den nächsten Jahren wird die VBB GmbH ihre Auskunftssysteme weiterentwickeln, um den steigenden Informationsbedürfnissen der Fahrgäste (vor allem in Bezug auf Verspätungen, Ausfälle und Anschlüsse, aber auch bezüglich der barrierefreien Routenplanung) Rechnung zu tragen. Dazu zählen schwerpunktmäßig:

- Betreuung und Weiterentwicklung der hochkomplexen barrierefreien Auskunft und Inbetriebnahme der Ergebnisse des Forschungsvorhabens m4guide
- Intensivierung der Nutzung der Echtzeitdaten für die Fahrgastinformation durch neue kundenorientierte Services
- Einführung der in BAIMplus entwickelten Technologie zur Berücksichtigung von gestörten Aufzügen für das barrierefreie Routing
- Verstetigung der Lieferungen von „weichen“ Echtzeitinformationen durch die Verkehrsunternehmen
- Stabilisierung des Austauschs von Informationen zum Anschlussmanagement zwischen den Verkehrsmitteln auf der Basis der o. g. Echtzeitinformationen sowie der unternehmensübergreifenden Information auf dynamischen Anzeigesystemen
- Entwicklung und Betrieb eines multimodalen Routers zur Schaffung von Reiseketten, die einer Verbesserung des Modal Split dienen
- Weiterer Ausbau der Informationsdienste für mobile Endgeräte (inkl. Verbesserung der Genauigkeit durch haltestellenscharfe Information, Sicherstellung laufender Betrieb der Library von HandyTicket Deutschland)
- Erweiterung der VBB-Fahrinfo durch vollständige Integration flexibler Bedienformen für das Land Brandenburg
- Vertiefung der Kooperation mit dritten, etablierten Informationsanbietern (Google, Nokia, Daimler usw.)
- Kooperation mit freien Entwicklern für neue, privat finanzierte Mehrwertdienste

Voraussetzung für die Nutzung der Echtzeitinformationen ist die zuverlässige Verfügbarkeit von Ist- und Störungsinformationen. Inzwischen versorgen 15 betriebliche Leitsysteme den

VBB mit Echtzeitinformationen. Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit der BVG wird auch wieder eine Schwerpunktaufgabe für 2014/15 sein, um deren Daten qualitätsgesichert in die Landesfahrplanauskunft und die Systeme zum unternehmensübergreifenden Datenaustausch für das Anschlussmanagement zu integrieren. Damit stehen dann von allen und für alle Verkehrsunternehmen Echtzeitdaten auf einer vielseitig verwendbaren Plattform zur Verfügung.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Die VBB-Fahrinfo hat sich als verbundweite Fahrplanauskunft nach und nach zu einem unverzichtbaren Informationsmedium entwickelt. Die Nachfrage steigt kontinuierlich an. Die mobilen Dienste stellen dabei die Gruppe mit den stärksten Wachstumszahlen dar. So wurde die VBB-App für die Fahrplanauskunft bereits 600.000-mal heruntergeladen. Die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste informiert sich über Verbindungen innerhalb der nächsten 6 Stunden. Demzufolge sind vor allem operative Informationen, wie Verspätungs- und Alternativrouteninformationen, von großer Bedeutung. Aber auch die weiteren Dienste, wie der Haltestellenaushang oder die Live-Karte, kommen durch die gestiegene Gesamtnutzerzahl deutlich mehr Fahrgästen zu Gute. Dies belegen die Nutzungszahlen der Fahrplanauskunft im mobilen und stationären Bereich. So stieg die Nutzung der VBB-Fahrplanauskunft im Laufe des Jahres 2013 um knapp 600.000 Besuche pro Monat an.



(Referenzmonat Januar)

Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Die elektronische Fahrplanauskunft des VBB mit allen angeschlossenen Diensten ist das VBB-Informationsprodukt mit der stärksten Nachfrage, der größten Erreichbarkeit und Zugänglichkeit über das gesamte Verbundgebiet. Als Basisinformation zum Verkehrsangebot, aber auch zur konkreten Planung sowohl von täglichen Wegen des Alltags als auch einzelnen Routen, etwa in der Freizeit, ist die Fahrplanauskunft eine unverzichtbare Informationsquelle mit folgenden Nutzen und Vorteilen:

- einheitliches Auskunftssystem für zwei Bundesländer mit großem Funktionsumfang
- unternehmens-, damit wettbewerbsneutrale Plattform für Fahrplanauskünfte
- von Verkehrsunternehmen unabhängiger Informationsdienst
- durchgehende Fahrplan- und Tarifauskunft, somit Verkörperung des Verbundgedankens und des zusammenwirkenden Systems Nahverkehr, bestehend aus den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und -betreibern

- multimodale Routenplanung
- Eingabetool (HIM) zur Versorgung der Fahrplanauskunft mit aktuellen Hinweisen und Störungsinformationen durch die Verkehrsunternehmen
- Apps für die gängigen Handybetriebssysteme, die neben Fahrplan- und Tarifauskunft auch über Benachrichtigungsfunktionen bei Störungen verfügen
- Über die Schnittstelle an das Auskunftssystem angeschlossene Betreiber von Drittsystemen (Nokia, Daimler, …) können neue Services anbieten, die potenzielle Fahrgäste des ÖPNV erreichen. So ist z. B. die Handy-App „Bus und Bahn“ von Nokia bereits auf jedem Nokia-Smartphone vorinstalliert und ermöglicht die Auskunft zum ÖPNV im VBB-Gebiet direkt vom VBB-Fahrinfosystem.
- Mobiles Ticketing über Apps: Dabei sind sowohl das System „HandyTicket Deutschland“ als auch die Verknüpfung mit „Touch&Travel“ integriert.
- Verknüpfung des Fahrplanservices auf den Internetseiten der beiden Bundesländer sowie verschiedener Landkreise, Kommunen, touristischer und anderer Dienstleister sowie der VBB-Verkehrsunternehmen
  laufender Betrieb bei der Versorgung von Live-Abfahrtstafeln bei Verkehrsunternehmen (Cottbusverkehr, S-Bahn, SVF, …), Medienanstalten (rbb Text) und Dritten (zurzeit Flughäfen Schönefeld und Tegel, SenStadtUm, Einkaufszentren, Universität Frankfurt/Oder)

C.V.3 Tarifdatenmanagement / Vertrieb

C.V.3.1 Tarifdatenmanagement

Ausgangssituation: Das Tarifdatenmanagement ist eine der zentralen Aufgaben der VBB GmbH. Mit den Daten des Tarifdatenmanagements werden den Verkehrsunternehmen die Daten zur Verfügung gestellt, die für den Verkauf von einheitlichen Fahrausweisen genutzt werden. Dies gilt unabhängig davon, welcher Vertriebskanal gewählt wird, ob konventioneller oder elektronischer Vertriebsweg. Tarifkalkulationen und Berechnungen von Grundlagen für die Tarifweiterentwicklung hängen ebenso mit dem Tarifdatenmanagement zusammen. Folgende Kernelemente gehören dazu:

Kern des Tarifdatenmanagements ist die Erstellung der einheitlichen Tarifdatenbank. Der Verkauf des einheitlichen Verbundtarifs in der Vertriebstechnik der Verkehrsunternehmen und die einheitliche Tarifinformation in den Fahrgastauskunftssystemen werden durch die Pflege und Verteilung einer für alle Verkehrsunternehmen einheitlichen Tarifdatenbank in der VBB GmbH gesichert. Die Datenbank enthält neben den eigentlichen Informationen zur Ausgabe der Tarifprodukte auch Elemente für den einheitlichen Fahrausweisaufdruck bzw. die Verwendung einheitlicher Datenelemente bei der Ausgabe neuer Fahrausweismedien. Außerdem werden Daten für die Prüfung und Kontrolle von Fahrausweisen zur Verfügung gestellt. Die Datenbank muss ständig in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und deren Lieferantenfirmen für Vertriebstechnik auf dem aktuellen Stand gehalten werden. Neue elektronische Vertriebswege wie das eTicketing haben erheblichen Anpassungsaufwand erzeugt; die Komplexität hat sich erheblich erhöht. Dies ergibt sich im Wesentlichen aus der Tatsache, dass vor allem auch eine automatisierte Kontrolle über eine einheitliche Datenversorgung im Zusammenhang mit der Ausgabe von elektronischen Medien ermöglicht werden muss. Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen sowie mit den Lieferantenfirmen von deren Vertriebstechnik sind notwendig. Besondere Herausforderungen an die Erstellung der Datenbank ergeben sich aus den neuen Vertriebsformen (z. B. VBB-*fahr*Card, Handyticketing) und deren Kontrolle.

Neben der Versorgung der Verkehrsunternehmen mit den für den Vertrieb notwendigen Daten wird mit Hilfe der Tarifdatenbank auch die Fahrpreisauskunft im Internet auf VBB.de und die Versorgung der fahrplanbasierten Handyticketsysteme ermöglicht. Hier werden die Preise für die über die Fahrplanauskunft angezeigten Fahrten ermittelt. Der Tarifratgeber wird kontinuier-

lich verbessert und weiter ausgebaut. Die einheitliche Tarifdatenbank muss auch für diese Zwecke ständig angepasst werden, insbesondere zu Tarifwechseln.
Im Zusammenhang mit der zweiten Stufe des Projektes INNOS-Start-VBB sind Daten für die verbundweite Anwendung erforderlich. Dazu sind die Daten für die zusätzlich durchzuführenden Prüf- und Kontrollalgorithmen zu erweitern.

Darüber hinaus dient die Tarifdatenbank auch der Versorgung der Datenbank Meldewesen mit den tariflichen Basisdaten; die Datenbank Meldewesen wiederum ist die Grundlage für die Einnahmenaufteilung und das Berichtswesen.

Schließlich müssen Tarifanpassungen sowie Änderungen der Beförderungsbedingungen bei den Genehmigungsbehörden der Länder genehmigt werden, wofür Gebühren anfallen. Die Zahl der Tarifanträge hat sich in den vergangenen Jahren deutlich erhöht, da die Anträge für die verschiedenen Unternehmen des SPNV gesondert nach den einzelnen Verkehrsverträgen gestellt werden müssen.

Das Thema Vertrieb hat beim VBB in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Eine wesentliche Rolle spielen auch hier die Ausschreibungen im SPNV und die daraus resultierenden Bruttoanreizverträge. Hierzu werden Standortkonzepte, Konzepte für die Bedienoberflächen etc. benötigt. Auch muss der Status der Vertriebstechnik und der Vertriebswege im VBB-Gebiet weiter detailliert erhoben und fortgeschrieben werden.

Hinzu kommen die neuen Formen des elektronischen Vertriebs (siehe dazu auch den speziellen Abschnitt), neben der VBB-*fahr*Card auch das Handyticketing sowie das Onlineticketing. Die sukzessive Umstellung des Vertriebs von konventionellen auf elektronische Medien erfordert auch bei den handelnden Personen ein Umdenken, und zwar sowohl bei den Verkehrsunternehmen als auch bei den Kunden, denen viel Neues und Unbekanntes innerhalb kurzer Zeit präsentiert wird. Um diesen Prozess zielgerichtet begleiten zu können, beabsichtigt die VBB GmbH, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern eine Vertriebsstrategie zu entwickeln, die darlegen soll, wie der Vertrieb in der Zukunft aussehen soll. Auf diese Weise soll den Beteiligten eine Orientierungsmöglichkeit gegeben werden, die die einzelnen Maßnahmen in einen nachvollziehbaren Kontext stellt.

Ziele des Tarifdatenmanagements und des Vertriebs:

- einheitliche Datenversorgung der Vertriebstechnik der Verkehrsunternehmen zu Tarifanpassungen, und zwar im Wesentlichen durch die Erstellung der Tarifdatenbank für die VBB-Unternehmen und die von ihnen beauftragten Vertriebsfirmen
- einheitliche Datenversorgung der Vertriebstechnik der Verkehrsunternehmen für die Durchführung der automatisierten Kontrolle für elektronische Medien, insbesondere das eTicketing
- Bereitstellung einer einheitlichen Fahrgastinformation zum Tarif, sowohl online als auch offline
- Erstellung eines umfassenden, aussagestarken und exakten Berichtswesens u. a. zur Einnahmenentwicklung, insbesondere für die Beiräte und den Aufsichtsrat
- Kalkulationen für die Weiterentwicklung des VBB-Tarifs
- Entwicklung und Pflege einheitlicher Standards im Vertrieb (einheitliche Fahrausweisaufdrucke, ähnliche Bedienung der Automaten, Mindeststandards für personenbedienten Verkauf etc.)
- Vertriebskonzepte zur Gewährleistung einer ausreichenden Versorgung der Fahrgäste mit Vertriebsstellen, vor allem im SPNV
- Erstellung einer Vertriebsstrategie
- Konzepte zur Einbindung der neuen Vertriebsformen bzw. der neuen Medien VBB-fahrCard, Handyticketing und Onlineticketing sowie deren Sicherstellung einer einheitlichen Prüfung

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Die Tarifdatenbank ist die Grundlage für die einheitliche Anwendung des VBB-Tarifs. Sie ist Voraussetzung für einen einheitlichen Fahrausweisverkauf und zur Unterscheidung der tatsächlichen Verkäufe nach Tarifprodukten. Neue Tarifprodukte könnten ansonsten nicht kalkuliert werden. Die Tarifdatenbank ist ebenso Grundlage für den Tarifratgeber. Der gemeinsame VBB-Tarif wird über die VBB-Tarifdatenbank an die Vertriebstechnik aller Verkehrsunternehmen kommuniziert.

Die Erweiterungen an der Datenbank, die schon erfolgt sind und die noch folgen werden, ermöglichen auch eine deutlich bessere Kontrolle der Fahrausweise und damit eine Senkung der Schwarz- und Graufahrerquote.

Eine Vereinheitlichung der Nutzeroberfläche der Fahrausweisautomaten konnte in der Vergangenheit in gewissem Umfang erreicht werden. Bei der Neubeschaffung von Vertriebstechnik wird sich die VBB GmbH im Rahmen der elektronischen Vertriebswege verstärkt einbringen, um Schritt für Schritt eine weitere Vereinheitlichung zu erzielen.

Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Der Verbundtarif ist das Kernstück des Verkehrsverbundes, da er das ÖPNV-System zusammenhält und buchstäblich erfahrbar macht. Ein sich stetig verbessernder und modernisierender Vertrieb wird die Hemmschwelle zur ÖPNV-Nutzung weiter senken. Das aus dem Meldewesen resultierende Berichtswesen hilft dabei, neue Tarifprodukte zu platzieren, die die Nutzung des ÖPNV für noch mehr Menschen noch einfacher machen und damit auch den Aufgabenträgern helfen, ÖPNV als Daseinsvorsorge langfristig sichern zu können. Mittelfristig sollen die gewonnenen Daten und die zunehmenden elektronischen Möglichkeiten dazu führen, das Tarifsystem insgesamt noch nutzerfreundlicher zu machen.

C.V.3.2 Relationsbezogene Schnittstellen für die Einnahmenmeldungen

Ausgangssituation: Bei der VBB GmbH und den meisten Verkehrsunternehmen existiert eine standardisierte Schnittstelle für die Übergabe der Einnahmenmeldungen. In der Regel wird über diese Schnittstelle bisher aber nur gemeldet, welches Unternehmen welche Tarifprodukte verkauft hat. Damit werden die bereits vorhandenen technischen Möglichkeiten der Vertriebstechnik zur Übermittlung von Daten aus dem bestehenden VBB-Tarif nicht voll ausgeschöpft, denn beim Verkauf werden auch teilweise relationsbezogene Daten erzeugt. Diese können prinzipiell ausgewertet und für die Zwecke der Einnahmenaufteilung sowie der Verkehrsplanung verwendet werden. Dazu müssen die bestehenden Schnittstellen zwischen der bei den Verkehrsunternehmen eingesetzten Vertriebstechnik und der Einnahmendatenbank der VBB GmbH Zug um Zug erweitert und in die Vertriebstechnik implementiert werden, und zwar für jeden Vertriebstechnikhersteller gesondert. Die allgemeine Schnittstellenerweiterung beauftragt die VBB GmbH; die Kosten für die unternehmensindividuelle Implementierung der Schnittstelle in die Vertriebstechnik sind hingegen von den Verkehrsunternehmen zu tragen. In den SPNV-Ausschreibungen wird die Übergabe der Einnahmenmeldungen mit relationsbezogenen Daten standardmäßig gefordert.

Die ersten Unternehmen können ihre Daten bereits relationsbezogen übermitteln, es sind aber noch viele Anpassungen und Erweiterungen erforderlich, bis alle Verkehrsunternehmen in der Lage sind, relationsbezogen zu melden. Viele Unternehmen haben die Anpassungen durch das Projekt INNOS zum Anlass genommen, auch die Umstellung auf relationsbezogenen Einnahmenmeldungen in Angriff zu nehmen. Ein Großteil der Arbeiten wird sich bis ins Jahr 2015 erstrecken. Die Umstellungen erwiesen sich bisher schwieriger und zeitaufwendiger als erwartet.

Ziel des Projektes „Relationsbezogene Schnittstellen“: Die in der Vertriebstechnik der Verkehrsunternehmen erzeugten relationsbezogenen Verkaufsdaten sollen auch an die VBB GmbH übermittelt werden. Wenn alle Unternehmen einbezogen sind, kann die Einnahmenauf-

teilung, insbesondere im Pool Lokal und Regional, leistungsgerechter gestaltet werden. Darüber hinaus könnten die Grundlagen für die Tarifweiterentwicklung, die Verkehrsplanung und das Berichtswesen weiter verbessert werden.

Vorteile und Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- detaillierte Grundlagen für die Einnahmenaufteilung und damit Sicherung der Vorteile, die durch den Verkehrsverbund für die Fahrgäste entstehen
- detaillierte Datengrundlagen für die Tarifweiterentwicklung
- detailliertere Angaben für das Berichtswesen der Aufgabenträger
- verbesserte Grundlagen für die Fortschreibung des Leistungsangebots

C.V.3.3 Kompetenzcenter eTicketing

Ausgangssituation: Im Rahmen des INNOS-Projektes wurden in den vergangenen Jahren die Grundlagen für die Einführung des elektronischen Ticketings in Berlin und Brandenburg gelegt. Im Rahmen von INNOS-Start-VBB-1 wurde bis zum Massenrollout der VBB-*fahr*Card zum 1. Januar 2013 in den Tarifbereichen Berlin ABC, Potsdam ABC, Brandenburg ABC sowie Frankfurt (Oder) AB die erforderliche Kontrolltechnik und für insgesamt 12 Unternehmen (zzgl. BVG) auch die Ausgabetechnik für die VBB-*fahr*Card angeschafft. Die Ergebnisse aus INNOS-HGS, das gemeinsam mit dem RMV und dem VVO durchgeführt wurde, sind in die Regionale Vermittlungsstelle (RV) eingeflossen, die das Herzstück der eTicketing-Kommunikation innerhalb des VBB darstellt.

Im Rahmen des Projektes INNOS-Start-VBB-2a werden die übrigen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet mit Ausgabe- und Kontrolltechnik ausgestattet, so dass dann prinzipiell alle Abonnements und Zeitkarten als VBB-*fahr*Card ausgegeben werden können. Ferner soll der neueste Stand der VDV-Kernapplikation in den Systemen umgesetzt und ein Produktverantwortlichen-System (PVS) aufgebaut werden.

Inzwischen wurde beim VBB ein Kompetenzcenter eTicketing mit 2 Mitarbeitern eingerichtet. Dieses beinhaltet ein Testcenter, in dem von einem Großteil der bei den Verkehrsunternehmen vorhandenen Vertriebstechnik ein Testgerät existiert. Ob bei der Einführung neuer Prozesse zum eTicketing oder der Einführung eines neuen Kartentyps, in jedem Fall laufen dafür vorab Tests im Testcenter des VBB. Auch die Anbindung an das zentrale Sperrlistenmanagement (KOSE) wird durch das Kompetenzcenter begleitet. Vor dem produktiven Einsatz werden umfangreiche Tests im Testcenter durchgeführt.

Weiterhin unterstützen die Mitarbeiter des Kompetenzcenters eTicketing die Verkehrsunternehmen bei der Erstellung von Lastenheften, bei der Einführung neuer technologischer Prozesse und bei Fragen zum Datenschutz im Zusammenhang mit dem eTicketing. Hier finden permanent Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen, Lieferantenfirmen von Vertriebstechnik, Datenschutzbehörden u. a. statt.

Ziele des Kompetenzcenters: Das INNOS-Projekt mit seinen Teilprojekten dient dazu, die notwendige technische Infrastruktur für das chipkartenbasierte elektronische Ticketing im VBB zu errichten. Die VBB GmbH hat seit Beginn des Projektes wesentliche Kompetenzen aufgebaut, die für die dauerhafte Fortführung des Systems unverzichtbar sind. Anders als bei der bisherigen, konventionellen Ausgabetechnik erfordert das elektronische Ticketing eine sehr viel engere Zusammenarbeit sowohl der Verkehrsunternehmen untereinander als auch der Verkehrsunternehmen mit der Verbundgesellschaft.

Viele Verkehrsunternehmen werden auch mittelfristig, keineswegs nur bei der Implementierung neuer Technik, die Unterstützung der VBB GmbH benötigen, sowohl bei technischen als auch bei rechtlichen, organisatorischen und prozessualen Fragen. Dafür leistet das Kompetenzcenter eTicketing die entsprechende Unterstützung.

Mit dem Aufbau des Produktverantwortlichen-Systems (PVS) wird eine Reihe neuer Aufgaben im Kompetenzcenter entstehen. Das System soll u. a. alle eingehenden Nachrichten gegeneinander prüfen und so sicherstellen, dass gefälschte Tickets schnell erkannt werden. Zudem prüft es die Nachrichten auf Vollständigkeit sowie Unverfälschtheit und trägt damit erheblich zur Erhöhung der Sicherheit gegen Betrug und Fälschungen im VBB bei. Nach der Abstimmung im INNOS-Lenkungskreis läuft derzeit das Vergabeverfahren zur Implementierung des PVS auf der Grundlage der OpenSource-Software, die das KCEFM entwickelt hat. Im VBB soll auf dieser Softwaregrundlage das System an die Anforderungen im VBB angepasst werden.

Zunächst soll das PVS mit dem Mindeststandard, den die VDV-Kernapplikation vorsieht, umgesetzt werden. Nach Vorliegen erster belastbarer Erkenntnisse über die Verlässlichkeit und die Güte der Daten, die in das PVS einlaufen, muss die weitere Nutzung der Daten zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und VBB GmbH abgestimmt werden. Die Kosten für den Betrieb des Systems sollen perspektivisch über den Wirtschaftsplan der VBB GmbH abgesichert werden.

Mit der Planung einer weiteren Stufe 2b des Projektes INNOS-Start-VBB (u. a. die geplante Integration eines Aktionslistenmanagements) wird die bewährte Betreuung der Verkehrsunternehmen sowie die Anleitung der durchzuführenden Arbeiten unverzichtbar für die Weiterentwicklung des eTicketing.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das Kompetenzcenter eTicketing stellt sicher, dass die Aufgaben im VBB, die sich auf das eTicketing beziehen, nach einheitlichen technischen und organisatorischen Standards erfüllt werden. Es ist der zentrale Ansprechpartner für alle Beteiligten – in erster Linie für Verkehrsunternehmen und Lieferantenfirmen der Vertriebstechnik, aber auch für die Aufgabenträger. Vor Einführung neuer Vertriebstechnik für das eTicketing, neuer technologischer Prozesse im eTicketing sowie neuer Nutzermedien (Chipkarten) wird das VBB-Testcenter einbezogen und kommuniziert aktiv mit den Verkehrsunternehmen. Die Mitarbeiter des Kompetenzcenters erstellen einheitliche Lastenhefte für die Ausschreibung der eTicket-Komponenten, begleiten das Vergabeverfahren und unterstützen die Verkehrsunternehmen bei allen Fragen zur Ausrüstung mit eTicketing-Komponenten.

Die Einrichtung des Sperrlistenmanagements (KOSE), mit dem über eine zentrale Vermittlungsstelle kommuniziert wird und die bei der IT-Dresden GmbH softwaretechnisch betreut wird, ist das Ergebnis der Arbeit der Mitarbeiter des Kompetenzcenters.

Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Eine zentrale Betreuung der neuen Vertriebswege bietet den Verkehrsunternehmen deutliche Vorteile, da sie nicht alle notwendigen Kompetenzen selbst aufbauen müssen und sich stattdessen an die VBB GmbH wenden können. Aber auch die Aufgabenträger werden profitieren, wenn das PVS in den Wirkbetrieb geht und damit perspektivisch aussagekräftigere aggregierte Daten über den ÖPNV im Verbundgebiet zur Verfügung stehen, als dies bislang der Fall ist.

C.V.4 Verkehrsforschung

C.V.4.1 Verkehrserhebungen

Ausgangssituation und Ziel: Die VBB GmbH führt – entsprechend den Vorgaben aus dem VBB-Einnahmenaufteilungsvertrag – zusammen mit den Verkehrsunternehmen alle drei Jahre umfangreiche Verkehrserhebungen durch, um belastbare Daten für die Einnahmenaufteilung zu gewinnen. Die Feldarbeit (Zählung und Befragung in den Fahrzeugen) wird dabei von den jeweiligen Verkehrsunternehmen finanziert, die gutachterliche Begleitung der Verkehrserhebung (Konzeption, Koordinierung, Datenaufbereitung, Hochrechnung und Auswertung) wird von der VBB GmbH beauftragt. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Erhebungsdaten der Verkehrsunternehmen nach einheitlichen Vorgaben gewonnen werden und die Ergebnisse

vergleichbar sind. Die in den Verkehrserhebungen gewonnen Daten werden auch für andere Zwecke (z. B. ÖPNV-Gesetz, Tarifentwicklung, Abrechnung der Bruttoverträge im SPNV u. ä.) verwendet, ohne dass die Aufgabenträger dafür zusätzliche Mittel aufwenden müssen.

Die Verkehrserhebung 2010 konnte nach langen Diskussionen und einer wegen der betrieblichen Sondersituation im Jahr 2010 erforderlichen Korrektur der S-Bahn-Daten im Frühjahr 2014 endlich erfolgreich abgeschlossen werden. Zeitgleich wurde auch die Feldarbeit der Verkehrserhebung 2013 mit allen Nacherhebungen beendet. Die Aufbereitung, Hochrechnung und Auswertung der Verkehrserhebung 2013 wird voraussichtlich bis in das Jahr 2015 hineinreichen. Gleichzeitig starten bereits im Jahr 2014 die Vorarbeiten für die nächste turnusmäßige Verkehrserhebung im Jahr 2016.

Zusätzlich zu den gutachterlichen Leistungen im Rahmen der jeweiligen Verkehrserhebung ergeben sich auch zwischen den Erhebungen regelmäßig Fragestellungen, die eine entsprechende gutachterliche Begleitung erfordern.

So waren in den letzten Jahren vertiefende Auswertungen und eine entsprechende gutachterliche Begleitung für die Korrektur der S-Bahn-Daten im Rahmen der Verkehrserhebung 2010 erforderlich. Darüber hinaus erforderten auch die Untersuchungen für die Verfahrensanpassung im Pool Regional (Zubringerverkehre zum SPNV) umfangreiche Zusatzauswertungen aus den Verkehrserhebungen. Aktuell müssen zur Form künftiger Verkehrserhebungen (Einmal vs. Vier-Wellen-Erhebung), sowie zu speziellen Fragen der Einnahmenaufteilung (z. B. Semestertickets, VBB-Abo 65plus usw.) ebenfalls externe Gutachter hinzugezogen oder zusätzliche Auswertungen aus den Verkehrserhebungsdaten beauftragt werden.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Mit den Verkehrserhebungen generiert die VBB GmbH gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen leistungsorientierte und zuverlässige Daten für die Einnahmenaufteilung. Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen bilden darüber hinaus die Grundlage für eine ganze Reihe gesonderter Einnahmenaufteilungen (Semester-, Kombi-, Schülerferientickets, VBB-Abo 65plus usw.).

Die Verkehrsunternehmen können ihre unternehmensspezifischen Daten aus der Verkehrserhebung auch für eigene Zwecke verwenden, etwa für Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Angebotsplanungen. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung fließen darüber hinaus auch in das Tarifsimulationsprogramm der VBB GmbH ein.

Schließlich bilden die erhobenen Daten die Grundlage für die Ermittlung des Schlüssels „Fahrgastzahlen je kommunaler Gebietskörperschaft“, über den ein Teil der finanziellen Mittel gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg verteilt wird, und für die Abrechnung der Bruttoverkehrsverträge im SPNV.

Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Die gutachterliche Begleitung der Verkehrserhebung muss zwingend bei der VBB GmbH als neutraler Instanz liegen, um vergleichbare Daten zu gewinnen. Nur so kann eine gerechte Verteilung der Fahrgeldeinnahmen wie auch der Mittel gem. ÖPNVG in der gewohnten Qualität gewährleistet werden.

Die Notwendigkeit einer möglichst objektiven Durchführung der Verkehrserhebungen wird auch von den Verkehrsunternehmen gesehen.

Durch die Datenaufbereitung und -auswertung aus einer Hand ergeben sich Synergieeffekte, da die Erhebungsdaten nicht nur für die Einnahmenaufteilung, sondern auch für weitere strategische Zwecke, etwa die Abrechnung von Verkehrsverträgen, die Tarifkalkulation und planerische Zwecke zur Verfügung stehen.

C.V.4.2 Verkehrsforschung im Tarif

Ausgangssituation: Vor der Einführung neuer oder der Modifizierung bestehender Tarifprodukte (in der Vergangenheit z. B. VBB-Abo 65plus oder 4-Fahrten-Karte) sind Prognosen hinsichtlich der Annahme dieser Tarifprodukte und des zu erwartenden Markterfolges notwendig. Daher sind anlassbezogene Marktuntersuchungen erforderlich. Mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen wird jeweils nur die Grundlagenarbeit für die Marktuntersuchung abgedeckt. Aus diesem Grund arbeitet die VBB GmbH bei Marktuntersuchungen eng mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern zusammen.

Ziel der Verkehrsforschung im Tarif: Während mit der Verkehrserhebung verlässliche Daten zu den tatsächlich getätigten Fahrten gewonnen werden, geben Marktuntersuchungen Tendenzaussagen darüber, welche Zielgruppen noch besser für den ÖPNV gewonnen werden könnten.

Vorteile und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Die Ergebnisse aus diesen Studien werden benötigt, um zuverlässige Prognosen bei Veränderung des Tarifsortiments und der Tarifgebietseinteilungen zu entwickeln. Damit werden die finanziellen Auswirkungen bezüglich der Einnahmenentwicklung, des Kostendeckungsgrades der Unternehmen und eines evtl. Zuschussbedarfes abschätzbarer.

C.V.5 Einnahmenaufteilung / Meldewesen / Statistik

C.V.5.1 Durchführung / Kontrolle der Einnahmenaufteilungsrechnungen

Ausgangssituation: Eine der wesentlichen Aufgaben der VBB GmbH ist die Durchführung und Kontrolle der Einnahmenaufteilungsabrechnungen. Das Aufteilungsverfahren ist im VBB-Einnahmenaufteilungsvertrag geregelt.

Die Aufgaben und Anforderungen in der Einnahmenaufteilung sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Die VBB GmbH rechnet neben den fünf großen Fahrausweispools des VBB-Einnahmenaufteilungsvertrags (Berlin AB, Berlin BC, Berlin ABC) auch die Einnahmen aus mehr als fünfzehn weiteren Tarifsegmenten ab (z. B. VBB-Abo 65plus, Kombitickets, Schülerferienticket, Fahrradkarten, Unterpool Brandenburg usw.). Bei den zurzeit sieben verschiedenen Semesterticketabrechnungen (Berlin ABC, Potsdam, Brandenburg a. d. H., Frankfurt (Oder), Cottbus, Eberswalde, Wildau) sind jeweils mehrere Teilabrechnungen je Semester durchzuführen. Daneben ist auch die Zahl der in jeder Abrechnung zu berücksichtigenden Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverträge deutlich gestiegen.

Neben den Nachfragedaten aus der jeweiligen Verkehrserhebung bilden die von den Verkehrsunternehmen gemeldeten Bruttofahrgeldeinnahmen die Grundlage der Einnahmenaufteilung im VBB.

Die monatlichen und jährlichen Einnahmenmeldungen aller Verkehrsunternehmen werden bei der VBB GmbH in einer speziellen Datenbank erfasst und verwaltet. Diese Datenbank muss nicht nur regelmäßig an Tarifänderungen und aktuelle Anforderungen aus der Einnahmenaufteilung und dem Berichtswesen für den Aufsichtsrat angepasst werden, sondern darüber hinaus fallen auch weitere Arbeiten wie die tägliche Sicherung der Datenbank, die Verwaltung von Zugriffsberechtigungen, die regelmäßige Archivierung der Datenbank, die Anpassung an den jeweils aktuellen Stand der Technik usw. an.

Die Einnahmenmeldedatenbank wurde in der Vergangenheit kontinuierlich erweitert und den gestiegenen Anforderungen aus der Einnahmenaufteilung angepasst. Der Quellcode der Datenbank ist mittlerweile äußerst umfangreich und muss bei jeder technischen Weiterentwicklung (z. B. der Umstellung auf neue Versionen von MS-Office) auf Kompatibilität geprüft und ggf. angepasst werden. Dabei traten in der Vergangenheit mehr und mehr Anpassungs-

schwierigkeiten zu Tage. Die VBB GmbH hat daher im Jahr 2013 in einem europaweiten Verfahren die teilweise Neuprogrammierung der Einnahmenmeldedatenbank ausgeschrieben.

Ziele: Das Meldewesen der VBB GmbH bildet – neben den periodischen Verkehrserhebungen – die zentrale Grundlage der VBB-Einnahmenaufteilung. Darüber hinaus werden auch die Ausgleichszahlungen für das Mobilitätsticket Brandenburg anhand der von der VBB GmbH verwalteten Einnahmenmeldungen berechnet. Nicht zuletzt werden die Einnahmenmeldungen auch für die Weiterentwicklung des VBB-Tarifs und das Berichtswesen der VBB GmbH benötigt.

Inhalt und Struktur der Datenbank müssen daher ständig aktuell gehalten werden. Darüber hinaus muss der in die Jahre gekommene Quellcode der Datenbank neu programmiert werden, um die Systemstabilität auch weiterhin gewährleisten zu können. Die VBB GmbH hat sich deshalb entschlossen, die Datenbank in Teilen neu programmieren zu lassen. Die Ausschreibung dieser Arbeiten konnte im Jahr 2013 realisiert werden. Die Arbeiten werden sich bis in das Jahr 2015 erstrecken.

Vorteile und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das Meldewesen der VBB GmbH bildet – neben den Verkehrserhebungen – die wesentliche Grundlage der Einnahmenaufteilung. Die bei der VBB GmbH zusammenlaufenden Einnahmenmeldungen der Verkehrsunternehmen sind darüber hinaus auch die Basis der Ausgleichszahlungen für das Mobilitätsticket Brandenburg. Daneben dienen die bei der VBB GmbH zentral erfassten und verwalteten Einnahmendaten als Grundlage für die Berichterstattung gegenüber dem VBB-Aufsichtsrat und die kontinuierliche Weiterentwicklung des VBB-Tarifs. Schließlich können die Verkehrsunternehmen ihre gemeldeten Daten auch jederzeit für eigene Zwecke (z. B. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen) bei der VBB GmbH abrufen.

C.V.5.2 Umstellung auf relationsbezogene Einnahmenmeldungen

Ausgangssituation: Die Verkehrsunternehmen haben sich mit der vierten und fünften Ergänzung des VBB-Einnahmenaufteilungsvertrages auf ein leistungsgerechteres Aufteilungsverfahren für den Pool Lokal und den Pool Regional verständigt. So lange keine relationsbezogenen Einnahmendaten zur Verfügung stehen, werden hierfür Hilfsauswertungen aus der jeweiligen Verkehrserhebung herangezogen. Perspektivisch ist es jedoch empfehlenswert, nach und nach auf die Echtdaten aus relationsbezogenen Einnahmenmeldungen zurückzugreifen.

Damit die Verkehrsunternehmen ihre Einnahmen relationsbezogen melden können, sind sowohl bei den Unternehmen als auch bei der VBB GmbH entsprechende Softwareanpassungen erforderlich (erforderliche Anpassungen bei den Verkehrsunternehmen siehe Kapitel C.V.3.2.). Die Softwareanpassungen bei der VBB GmbH betreffen die Datenbank Meldewesen. Ohne entsprechende Programmerweiterungen könnten die von den Verkehrsunternehmen übergebenen relationsbezogenen Einnahmenmeldungen bei der VBB GmbH nicht übernommen, verarbeitet und ausgewertet werden.

Die ersten Anpassungsarbeiten an der Datenbank Meldewesen sind abgeschlossen. Die Einnahmenmeldedatenbank kann gegenwärtig die Daten sowohl in der bisherigen als auch in der zukünftig erforderlichen Form verarbeiten. Erste Unternehmen sind bereits in der Lage, über die neue, relationsbezogene Schnittstelle zu melden. Allerdings haben sich die Abstimmungen zu den zu übergebenden Attributen als schwieriger als zunächst gedacht erwiesen, da nicht alle relationsbezogenen Merkmale vollständig und in gleicher Weise von der Vertriebstechnik an die Hintergrundsysteme übertragen werden. Im nächsten Schritt müssen die Abstimmungen hierzu weiter vorangetrieben werden. Darüber hinaus sollen im Zuge der Neuprogrammierung der Datenbank auch die vorhandenen standardisierten Auswertungen angepasst und um zusätzliche Abfragen erweitert werden.

Vorteile und Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- Schaffung der datentechnischen Grundlagen für eine leistungsgerechtere Einnahmenaufteilung im Pool Lokal und Regional
- Schaffung detaillierterer Datengrundlagen für die Tarifweiterentwicklung und das Berichtswesen für die Aufgabenträger

C.V.5.3 Statistik / Berichtswesen

Ausgangssituation: Die VBB GmbH stellt den Gesellschaftern und dem Aufsichtsrat in regelmäßigen Abständen Informationen über den Erfolg des ÖPNV im Verbundgebiet zur Verfügung. Die Verbundstatistiken stellen aktuelle Verkehrs-, Struktur- und Einnahmendaten im Verbundraum dar. Abweichungen zu vorherigen Perioden werden sichtbar gemacht und kommentiert. Das Berichtswesen besteht in allen vier Quartalen jeweils aus dem **Teil A (VBB-Gebiet)** und dem **Teil B (aufgabenträgerbezogen** → für 20 Gebietskörperschaften). Die Berichte informieren in erster Linie über die Entwicklung der Einnahmen- und Fahrgastzahlen. Periodisch wiederkehrende Themen sind auch Qualitätskennziffern, Pendlerzahlen, „100 Kennzahlen", demographische Entwicklungen und Verbundvergleiche. Trotz Kontinuität der Berichterstattung erfolgt eine ständige Erweiterung und Ergänzung des Berichtswesens.

Ziele:

- Aufbereitung von eigenen, gelieferten und gekauften Daten
- Aktualisierung Datenpool
- Bessere visuelle Veranschaulichung durch GIS-Darstellungen (z. B. Strukturatlas)
  Ergänzung der Berichte durch Sonderauswertungen und neuen Themenbereiche (z. B. Metropolenvergleich)

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

2005 Aufbau Berichtswesen und Aufbereitung der Grunddaten
2008 Erweiterung Berichtswesen mit:
- Untersuchung zur Verkehrsmittelnutzung an ausgewählten Bahnhöfen
- Pendlerdaten: Ein- und Auspendler
- Strukturdaten: u. a. Demografie, Bevölkerung, Schülerzahlen, Arbeitsmarkt

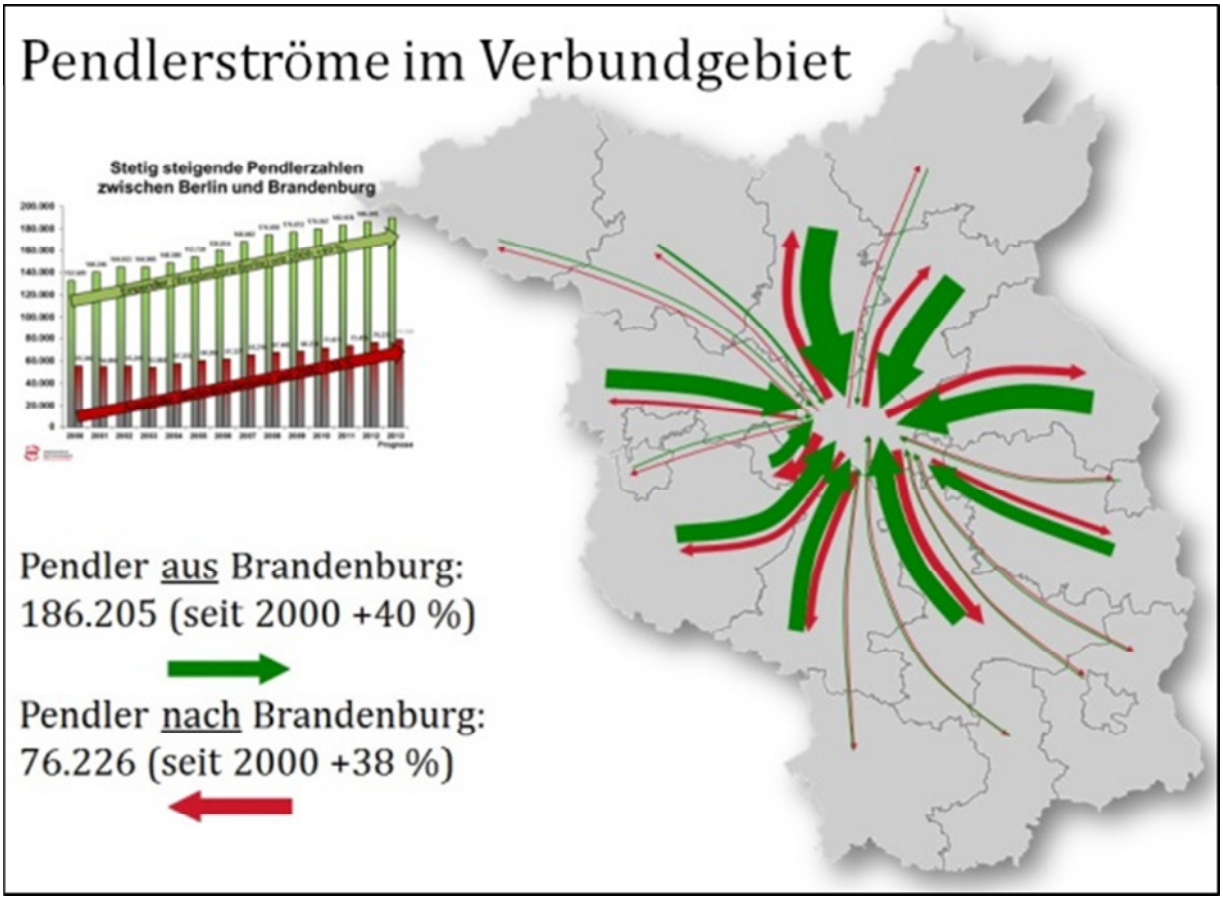
2009 Erweiterung Berichtswesen mit:
- Übersicht alternativer Bedienformen
- 5-Jahres-Entwicklung der Kassentechnischen Einnahmen
- Benchmark VBB und ausgewählte Verkehrsverbünde in Deutschland
- Ein- und Aussteiger an Zugangsstellen im Regionalbahnverkehr

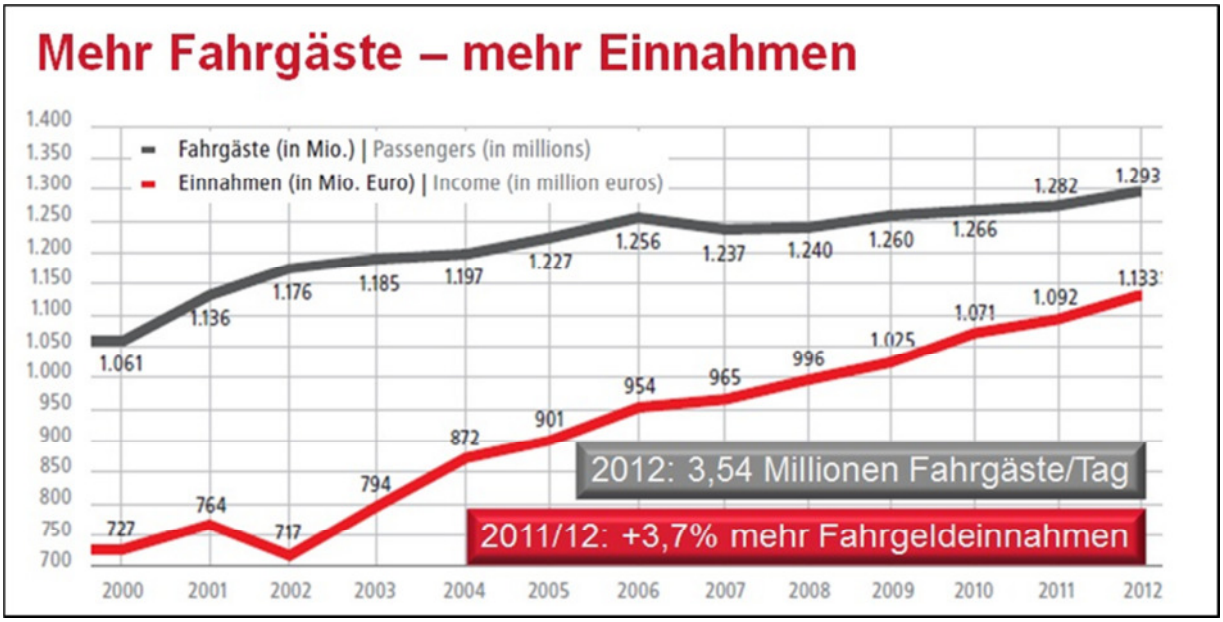
2010 Erweiterung Berichtswesen mit:
- 100 Kennzahlen
- 5-Jahres-Entwicklung Fahrgastzahlen
- 5-Jahres-Entwicklung Betriebsleistungen
- Überblick Konjunkturprogramm

2011 Sonderauswertung aus der Mobilitäts- und Verkehrserhebung MiD, SrV
2012 Evaluierung des Berichtwesens und Abstimmung in der AG Statistik
2013 Erweiterung Berichtswesen mit:
- Zahl der Linienfahrten (LBF) als internationale Vergleichsgröße
- Graphische Aufbereitung des Verbündevergleichs
- Ermittlung der Beschäftigungszahlen im ÖPNV der Verbundregion

Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- aufgabenträgerscharfe aktuelle Daten
- Integration von Sonderauswertungen
- Darstellung von Entwicklungen durch Zeitreihen





Beispielgrafiken aus dem VBB-Berichtswesen

C.V.6 Planung

C.V.6.1 Berlin-Brandenburg-Verkehre

Ausgangssituation: Die VBB GmbH ist für die Koordinierung der aufgabenträgerübergreifenden Verkehre zuständig. Ein wichtiger Schwerpunkt dieser Aufgabe ist die Koordination der Busverkehre zwischen Berlin und dem Umland.

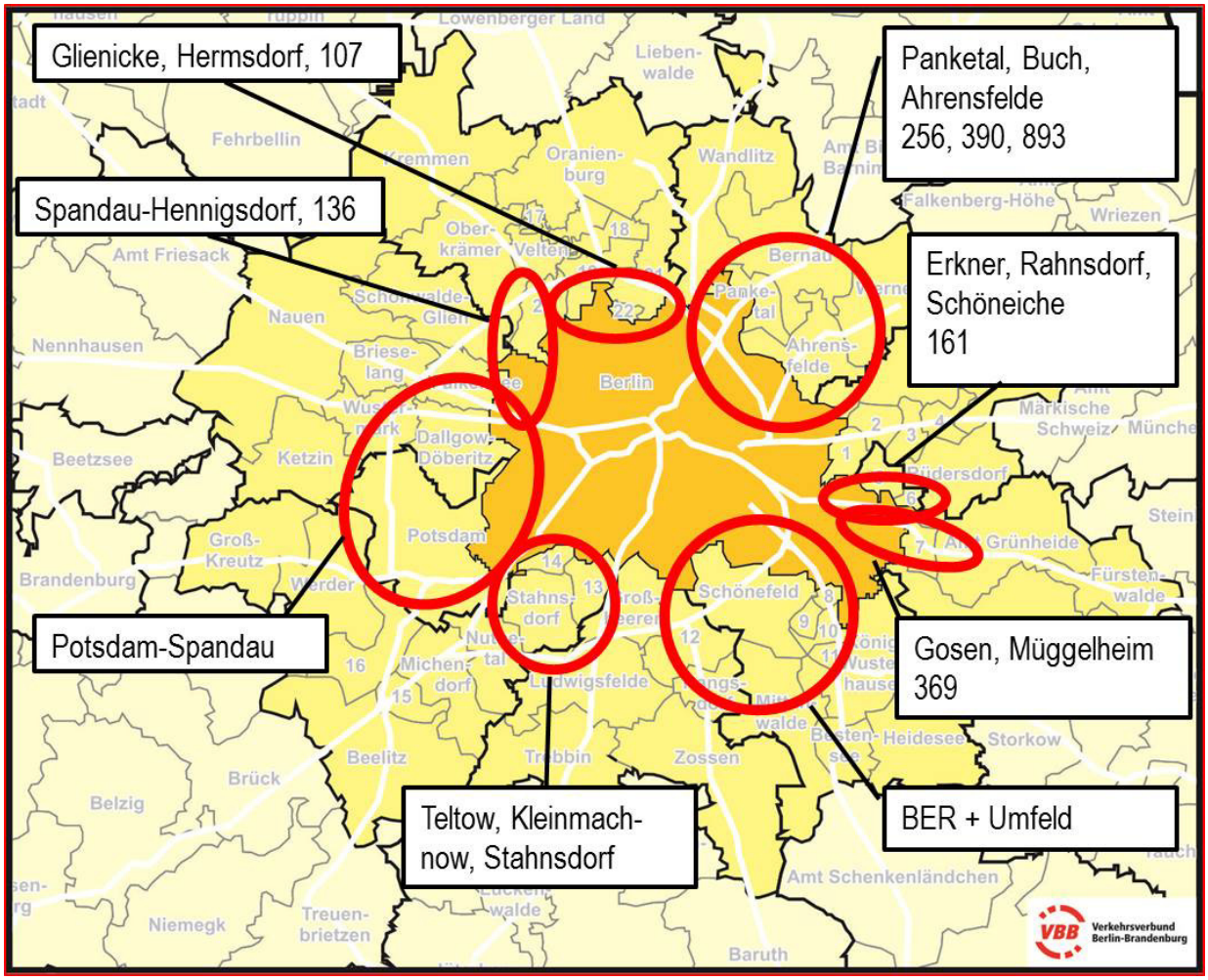
Ziel: Der Stadt-Umland-Verkehr mit über 260.000 Berufspendlern und täglich fast 1 Mio. Fahrten über die Stadtgrenze von Berlin nimmt weiter zu. Deshalb muss die Angebotsplanung eine angemessene Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zwischen Berlin und seinem Umland gewährleisten. Hierzu zählt vor allem: keine spürbare Brechung der Angebotsqualität an der Stadtgrenze. Allerdings ist dies aufgrund der finanziellen Möglichkeiten der Aufgabenträger oft nicht möglich. Hier versucht die VBB GmbH weiterhin, durch punktuelle Untersuchungen den Übergang zwischen Stadt und Umland zu verbessern. Die Arbeitskräftemobilität in Berlin und Brandenburg ist in den letzten Jahren stetig angestiegen. Im vergangenen Jahrzehnt stiegen die Auspendler von Berlin nach Brandenburg um 39 Prozent (+21.000 Beschäftigte pro Tag), die Einpendler von Brandenburg nach Berlin um 28 Prozent (+41.000 Personen pro Tag).

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Nach Zählungen und Befragungen auf den bestehenden Buslinien sowie der Bewertung der verkehrlichen Entwicklung im Untersuchungsraum wird durch die Aufgabenträger entschieden, ob eine Überplanung sinnvoll ist. Planungen werden u. a. mit den Aufgabenträgern, Gemeinden und Interessenverbänden abgestimmt. Nach Vorlage einer Vorzugsvariante erfolgt die Klärung der Finanzierung und konzessionsrechtlicher Dinge. Danach bereiten die den Raum bedienenden Verkehrsunternehmen die Umsetzung vor. Folgende Untersuchen sind bisher gelaufen oder laufen noch.

- 2009-2010 Koordinierung der ÖPNV-Optimierung im Raum Teltow/Stahnsdorf/ Kleinmachnow; Auswertung im Jahr 2013
- 2010 Verkehrsbefragung und Handlungsempfehlung zu grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen der Stadt Frankfurt (Oder) und dem Landkreis Oder Spree
- 2010-2011 ÖPNV-Konzept zur Anbindung des Universitätsstandortes Golm
- 2010-2014 ÖPNV-Optimierung des Raumes Buch-Panketal
- 2010 ff. ÖPNV-Konzept des zukünftigen Flughafens BER
- 2011-2012 ÖPNV-Optimierung des Raumes Erkner–Rahnsdorf–Schöneiche
- 2012-2013 Aktualisierung Anbindung Golm nach Stadtbahnausschreibung
- 2013-2014 ÖPNV-Optimierung des Raumes Hennigsdorf-Spandau
- 2013-2014 ÖPNV-Optimierung des Raumes Potsdam-Spandau
- 2013-2014 ÖPNV-Optimierung des Raumes Müggelheim-Gosen
- 2014 Einführung eines neuen Bedienkonzeptes für den Raum Buch – Panketal

Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

Aufgabenträger:	Diese bekommen nach der Vorlage von Analysen und der Bewertung der verkehrlichen Entwicklung ein Bild über die zu erwartende Fahrgastentwicklung. Sie können dann entscheiden, ob eine Überplanung sinnvoll ist.
Verkehrsunternehmen:	Die Verkehrsunternehmen und deren Know-how werden in den Prozess eingebunden. Mehr Fahrgäste sind auch im Interesse der Verkehrsunternehmen, da diese auch zu mehr Einnahmen führen.
Fahrgäste:	Bessere Angebote bieten den meisten Fahrgästen mehr Fahrtmöglichkeiten, kürzere Reisezeiten und optimale Anschlüsse. Dadurch werden neue Fahrgäste gewonnen.



Stadt-Umland Berlin: Busprojekte

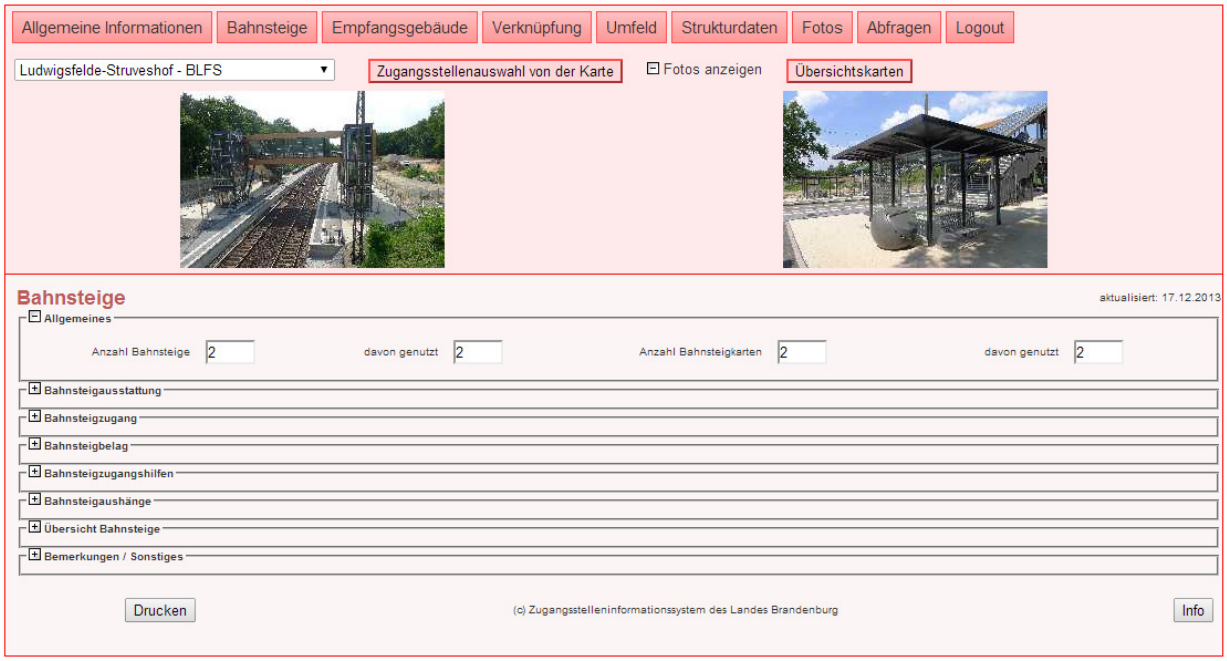
C.V.6.2 Schnittstellen - Aktualisierung und Wartung Datenbanken ZIS und HMS

Ausgangssituation: Seit dem Jahr 2002 betreibt die VBB GmbH ein Zugangsstelleninformationssystem (ZIS) für ca. 350 Bahnhöfe und ein Haltestellenmanagementsystem (HMS) für ca. 18.000 Richtungshaltestellen im Land Brandenburg. Beide Datenbanken beinhalten umfangreiche Infrastrukturinformationen zu Bahnhöfen und Haltestellen im VBB-Gebiet. Seit dem Jahr 2006 ist das HMS über das Internet zugänglich und wird seitdem von den Aufgabenträgern stark nachgefragt. Der webbasierte Zugang für das ZIS wurde Ende 2007 eingerichtet.

Ziel: ZIS und HMS sollen einen schnellen und aktuellen Überblick über die Situation an Bahnhöfen und Haltestellen bieten und den Aufgabenträgern als Arbeitsmittel dienen. Um dies gewährleisten zu können, müssen die beiden Datenbanken regelmäßig gewartet, aktualisiert und weiterentwickelt werden.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- 2008 Erstellung von Kartengrundlagen für das ZIS
- 2009 Sicherheitszertifikat für HMS und ZIS
- 2010 Google-Maps-Implementierung in ZIS
- 2010-2011 Neue Archivierung der Fotos im ZIS
- 2010-2011 Erstellung Gutachten und Leitfaden B+R/P+R u. a. auf Grundlage der Datenbank
- 2012-2014 Stationssteckbrief für Internet
- 2013-2014 Integration von 134 Stadt- und Regionalbahnhöfen in das ZIS



Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:
HMS:

- Grundlage zur Planung von Haltestellenausstattungen durch Aufgabenträger
- Grundlage zur jährlichen Investitionsplanung und Prüfung von Fördermaßnahmen durch die Aufgabenträger

ZIS:

- Grundlage der Arbeit des Infrastrukturmanagements beim VBB
- Grundlage zur Prüfung von Förderanträgen für die Errichtung von Bahnhofsvorplätzen durch LBV und der VBB GmbH
- Grundlage zur Planung von Bahnhofsvorplätzen (ÖPNV-Anbindung, B+R, P+R)
- Grundlage zur jährlichen Investitionsplanung und Prüfung von Fördermaßnahmen durch die Aufgabenträger

C.V.6.3 Verknüpfung Bahn / Bus

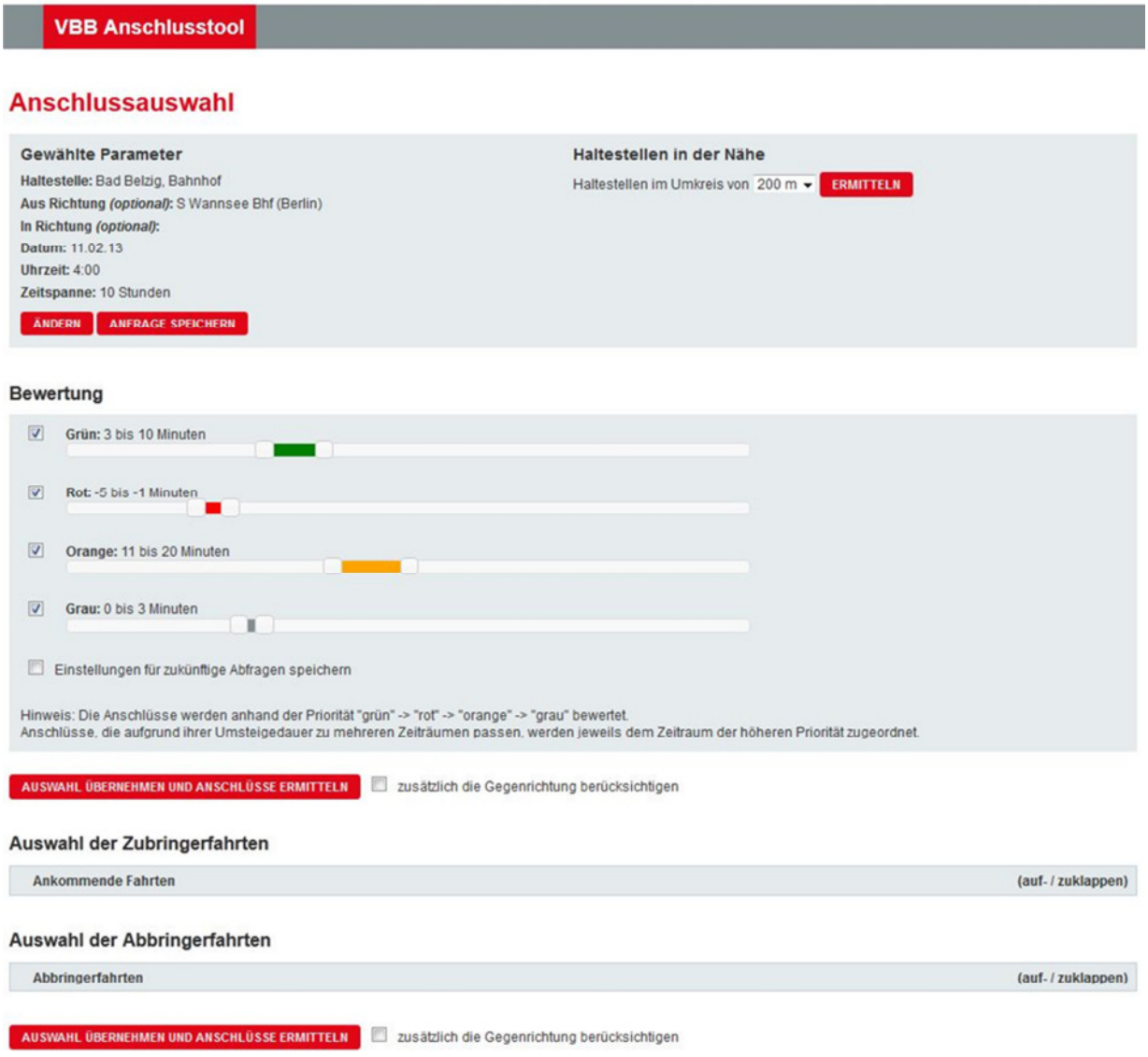
Ausgangssituation: Die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus ist eine der wesentlichen Aufgaben der VBB GmbH. Alle relevanten Anschlüsse im Land Brandenburg sowie in den Randbereichen von Berlin werden von der VBB GmbH mit den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Ziele:

- laufende Arbeiten zur Gewährleistung bzw. Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen Bahn und Bus
- Festlegung von Prioritäten an Verknüpfungspunkten durch kontinuierliche Erhebungen
- Erarbeitung von integrierten ÖPNV-Konzepten
- Konzeptionelle Weiterentwicklung des Bahn-Bus-Systems
- Vermarktung übergreifender Angebote, integriertes Bahn-Bus-Netz
- Komplettierung des Anschlusstools auf Basis von VBB-Fahrinfo sowohl zur kurzfristigen Prüfung als auch zur längerfristigen Planung von Anschlüssen
- Nutzung der bestehenden RBL-Systeme für die Anschlusssicherung
- Einführung von Qualitätskriterien zur Anschlussgestaltung

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- jährliche Fahrplanabstimmung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Anschlussgestaltung auf Grundlage der SPNV-Fahrpläne
- jährliche Erhebung an Verknüpfungspunkten zum Umsteigeverhalten und Auswertung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- Information der Fahrgäste über ÖPNV-Angebote an Verknüpfungspunkten über Infoblätter
- Festlegung von Grundlagen der Anschlussgestaltung Bahn/Bus in den SPNV-Ausschreibungen
- 2011 Erhebung an P+R-Plätzen zur Auswirkung auf den ÖPNV
- 2011-2012 Verkehrskonzept für den Raum Niemegk, Brück, Treuenbrietzen
- 2011-2012 Analyse und Handlungsbedarf Anschlusssicherung im Südwesten von Brandenburg
- 2012-2014 Entwicklung eines Anschlusstools zur Darstellung und Bewertung der Verknüpfungssituation für aktuelle Fahrpläne und bei Fahrplanänderungen
- 2013-2014 Entwicklung und Abstimmung von Qualitätskriterien zur Anschlussgestaltung
- 2013-2014 Definition Kernnetz (Taktnetz üÖPNV) und Erarbeitung Vorschläge zur Vermarktung



Eingabemaske VBB Anschlusstool

Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch Verbesserung der Anschlussbeziehungen
- Gewinnung von Potenzialen für den ÖPNV, die überhaupt nur durch die Vernetzung von Verkehrsmitteln und -unternehmen erschlossen werden können
- abgestimmte Anschlüsse zwischen Bahn und Bus

C.V.6.4 Planung, Bestellung und Controlling landesbedeutsamer Linien

Ausgangssituation: Landesbedeutsame Buslinien ergänzen das SPNV-Netz auf wichtigen Relationen in Aufgabenträgerschaft des Landes. Sie sind eng mit dem SPNV-Netz verknüpft und schließen somit die Lücke zwischen SPNV und lokalem Busverkehr:

1. Ergänzung des SPNV, wesentliche Fahrzeitverkürzung gegenüber dem SPNV
2. An-/Verbindung von Zentren: Ober-, Mittel- und touristische Zentren
3. Direkte Linienführung, Expressbuscharakter
4. Taktverkehr
5. Verknüpfung mit dem SPNV, Anschlusssicherung über RBL
6. Anspruchsvolle Fahrzeug- und Umweltstandards, Standards für Marketing und Fahrgastinformation

Ziele:

- Durchführung von Ausschreibungen und Vergabe von landesbedeutsamen Linien im Wettbewerb (2013 Neuvergabe Linie 618)
- hohe Qualität durch laufendes VBB-Vertragscontrolling
- Aufwertung des Gesamtsystems ÖPNV

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- 1998 bis 2012 Planung und Controlling der Busersatzverkehre
- seit 2005 Ausschreibung, Bestellung und Controlling der landesbedeutsamen Linie 618 (vgl. hierzu auch Kapitel C.VI.1.1)
- Neuvergabe 618 für 12/2015 in Vorbereitung

Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- schnelles, hochwertiges Produkt (ähnlich SPNV) zur Verbindung der Mittel- und Oberzentren sowie touristischer Zentren
- Verknüpfung zum SPNV gesichert

C.VI. Projekt INNOS-Start-VBB-2a und 2b

Ausgangssituation: Das Projekt INNOS-Start-VBB-1 wurde Ende November 2013 formell abgeschlossen; im Laufe des Jahres 2014 wird auch mit dem materiellen Ende der Nacharbeiten in diesem Projekt gerechnet. Nachdem das Projekt INNOS-HGS durch Restmittel aus dem Haushalt des damaligen BMVBS im Jahr 2013 zur Aufrüstung des PRION (Prozessinteroperabilitätsnetzwerks, früher Regionale Vermittlungsstelle genannt) und zur Implementierung eines Produktverantwortlichen-Systems (PVS) finanziert wurde, wird auch dieses voraussichtlich Ende Mai 2014 endgültig abgeschlossen.

Im Rahmen der Ausrüstung der Verbundverkehrsunternehmen mit eTicketing-fähiger Ausgabe- und Kontrolltechnik verbleiben damit das Projekt INNOS-Start-VBB-2a sowie 2b. Zur Finanzierung des letztgenannten durch die beiden Länder liegt nunmehr eine Zusage vor.

Nachdem der Rollout der VBB-*fahr*Card nach einem längeren Pilotbetrieb seit September 2011 im Januar 2013 auf breiter Basis begonnen hatte, waren bis zum Jahreswechsel 2013/14 bereits über 300.000 Berliner und Brandenburger mit einem Abonnement im berlinnahen Raum mit der VBB-*fahr*Card ausgestattet worden. Im Laufe des Jahres 2015 werden auch die Abonnenten des gesamten Verbundgebietes inklusive der Schüler die elektronische Chipkarte erhalten. Mit dem Rollout auf breiter Basis soll zu Schuljahresbeginn am 1. August 2015 begonnen werden.

Während die Beschaffung der Komponenten über Projektmittel der Länder und (in geringerem Maße) des Bundes abgewickelt wird, betreibt die VBB GmbH selbst das Kompetenzcenter eTicketing, das mit seinem Testcenter wichtige Dienstleistungen für die Verkehrsunternehmen erbringt und die Funktionsfähigkeit des eTicketing-Systems insgesamt überwacht.

Ziele des Vorhabens INNOS-Start-VBB-2a sind:

- AP 100: Verkehrsunternehmen, die in der INNOS-Start-VBB-1 noch keine eTicketing-Komponenten erhalten haben, erhalten diese nun. Die Ausrüstung der Verkehrsunternehmen, die in INNOS-Start-VBB-1 nur teilweise erfolgt ist, wird vervollständigt.
- AP 200: Aufbau eines Produktverantwortlichen-Systems bei der VBB GmbH; im Jahr 2015 stehen die Weiterarbeit und ggf. erste Entscheidungen über die statistische Nutzung der gewonnenen Ausgabe- und Kontrolldaten an. Derzeit wird mit den Verkehrsunternehmen geprüft, sogenannte Produkt- und Kontrollmodule, die eine vereinfachte Tarifdatenübermittlung (siehe auch Tarifdatenmanagement) ermöglichen, bei Tarifumstellungen nutzbar zu machen. Diese würden im PVS gepflegt.
- AP 300: Implementierung und Nutzung des aktuellen VDV-Kernapplikationsstandards sowie weiterer Elementarprozesse in den Komponenten bei allen Verkehrsunternehmen
- das bedeutet: Ausweitung der VBB-*fahr*Card auf *alle* Abonnements im VBB-Tarif

Ziele des Vorhabens INNOS-Start-VBB-2b sind:

- Umsetzung von Aktionslisten: Sämtliche durch den Kunden gewünschte Änderungen (Sperrung der Chipkarte bei Verlust, Änderung des Tarifproduktes, Entsperrung der Chipkarte nach Begleichung von offenen Zahlungen) werden auf allen Terminals der Kontrolleure und in den Fahrzeugen elektronisch zur Verfügung gestellt und können während des Kontrollvorgangs auf den Chip der VBB-*fahr*Card geschrieben werden. Bisher konnten die Kunden die Änderungen nur in den Kundenzentrum auf ihre VBB-*fahr*Card schreiben lassen. Der Kunde muss nicht mehr in das Kundenzentrum der Verkehrsunternehmen. Die Änderungen werden in jedem Bus bzw. bei jeder Kontrolle auf die Chipkarte geschrieben.
- Weitere Erhöhung des Sicherheitsniveaus des eTicketing-Systems durch Komplettsperrung von Chipkarten, Sicherheitsmodulen und Schlüsseln, um so auch mittel- und langfristige Manipulationsmöglichkeiten zu minimieren. Durch ein vereinfachtes Handling werden auch weitere Kosteneinsparungen bei den Verkehrsunternehmen ermöglicht.
- Schließen der letzten Lücken bei der Ausrüstung mit eTicketing-Komponenten: Ausrüsten einzelner Verkehrsunternehmen mit weiteren Handkontrollgeräten.

Ziel des INNOS-Projektes: Ganz Berlin und Brandenburg sollen durch das INNOS-Projekt den massiven Einstieg in das elektronische Ticketing geschafft haben. Die mindestens deutschlandweite Interoperabilität mittels des VDV-Kernapplikationsstandards bleibt dabei stets im Blick. Mit Hilfe der Produkt- und Kontrollmodule und des PVS werden auch Schnittstellen zum Handyticketing und damit zur Ausgabe geringerwertiger Tickets, die nicht chipkartenbasiert sind, geschaffen.

Nutzen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das elektronische Ticketing bedeutet für das ÖPNV-System einen deutlichen Modernisierungsschub. Für den Kunden

ergeben sich Vorteile beim Management seines Abonnementvertrages. Durch die Möglichkeit, verlorengegangene oder gestohlene Karten sperren und ersetzen zu lassen, wird das individuelle Risiko minimiert. Das Medium VBB-fahrCard und die dahinterliegende IT-Struktur bietet vielfältige Kopplungsmöglichkeiten mit anderen Mobilitätsanbietern (Stichwort Mobilitätskarte).

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger ist die VBB-*fahr*Card vor allem sehr viel fälschungs- und missbrauchssicherer. Schwarz- und Graufahrten werden deutlich eingedämmt und so die Finanzierung des ÖPNV sicherer gemacht. Die Nutzung der Daten des Produktverantwortlichen-Systems kann und soll mittel- und langfristig Unternehmen und Aufgabenträger bei der Verkehrsplanung und ggf. der Einnahmenaufteilung unterstützen.

Die Fahrgäste sollen mittelfristig weitere Vorteile beim Erwerb von Fahrausweisen erfahren, etwa die Vertragsverwaltung und den Kauf von Tickets über das Internet oder die Integration von Multiberechtigungen (z. B. kombinierte Nutzung einer Fahrradausleihe) auf der Chipkarte, um Angebote verschiedener Kooperationspartner nutzen zu können.

C.VII. Aufgaben und Projekte Center

C.VII.1 Vertragsmanagement

C.VII.1.1 Vertragsmanagement Regionalverkehr

Ausgangssituation: Die Länder Berlin und Brandenburg haben die VBB GmbH mit der Vergabe der Verkehrsleistungen und dem Management der abgeschlossenen Verkehrsverträge, einschließlich Überwachung der Leistung und Qualität, beauftragt. Gegenstand dieser Tätigkeiten sind insbesondere:

- die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen,
- die Angebotsplanung und die Bestellung,
- das Vertragscontrolling der Bruttoanreizverträge nach erfolgter Vergabe,
- das Qualitätsmanagement,
- das Einnahmencontrolling, einschließlich Nachhalten der Einnahmen für bereits ausgelaufene Verkehrsverträge bis zum Abschluss aller Einnahmenaufteilungen,
- das Controlling des Vertriebes,
- das Vertragsmanagement für die landesbedeutsame Buslinie Linie 618 (nur Land Brandenburg),
- die Fortschreibung der Fahrgastzahlen gem. ÖPNVFV (nur Land Brandenburg).

Die Aufwendungen für die wettbewerbliche Vergabe werden entsprechend dem Ansatz in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Schwerpunkte werden die Vergaben der Netze Spree-Neiße und Prignitz sowie weitere Vergabeverfahren mit benachbarten Aufgabenträgern sein. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Begleitung der Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme in den bereits vergebenen Netzen.

Im Dezember 2014 wird es Betriebsaufnahmen in folgenden Netzen geben: Netz Nord-Süd, Netz Ostbrandenburg, Netz Prignitz (Verlängerung), DB Folgevertrag zum Großen Vertrag (Verlängerung). Die in diesen Verträgen enthaltenen Leistungen gehen dabei aus den Leistungen bestehender Verträge in die neuen Verträge über. Im Dezember 2014 wird mit dem Vertrag ODEG Netz Ost der erste im Gebiet des VBB vergebene Bruttoanreizvertrag auslaufen. Da ein Teil der Einnahmen erst in den Folgejahren über Einnahmenaufteilungsverfahren abgerechnet wird, sind auch für auslaufende Verträge noch umfangreiche Nacharbeiten bis zu einer endgültigen Abrechnung erforderlich. Neben den unverändert hohen Anforderungen an das Leistungs- und Finanzcontrolling, einschließlich Erlöscontrolling, werden im Jahr 2015 auch die Anforderungen an das Controlling der Vertriebsleistungen hoch bleiben.

Hohe Anforderungen gelten auch für das Qualitätsmanagement, das neben der regelmäßigen Erfassung und Überwachung der Kundenanforderungen auch eine umfassende finanzielle Bewertung der von den Verkehrsunternehmen erbrachten Qualität ermöglicht.

In welchem Maße sich die im Jahr 2015 anstehende Revision der Regionalisierungsmittel auf die Verkehrsverträge auswirken wird, ist derzeit noch nicht abzusehen. Es ist aber davon auszugehen, dass sich Auswirkungen ergeben können, über die zu gegebener Zeit entschieden werden muss.

Ziel: Ziel ist die effektive und effiziente Steuerung der den Ländern Berlin und Brandenburg abgeschlossenen Verkehrsverträge. Dies bedeutet, dass das bei dem gegebenen Mitteleinsatz in quantitativer und qualitativer Sicht optimale Verkehrsangebot zu einem möglichst geringen Zuschuss erbracht wird.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- Angebotsplanung: Im Rahmen der Nahverkehrsplanung der Länder wurden in den vergangenen Jahren bereits wesentliche Grundlagen für ein gutes SPNV-Angebot geschaffen. Im Auftrag der Länder ist die VBB GmbH dabei sowohl für die mittel- und langfristige Angebotsplanung als auch für die fahrplanjährliche Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig. Dadurch können einerseits Veränderungen durch Infrastrukturneu- bzw. -ausbauten bereits frühzeitig in der Linien- und Anschlusskonzeption berücksichtigt werden, andererseits können daraus aber auch konkrete Anforderungen an die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur abgeleitet werden. Bei der Gestaltung von Ausschreibungen im SPNV werden die entsprechenden Planungen im Rahmen der Betriebskonzepte zu Grunde gelegt. Unabhängig davon werden längerfristige Veränderungen im Verkehrsangebot ebenfalls planerisch begleitet. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei aktuell den Auswirkungen aus der Realisierung der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin-München (VDE 8) auf den Nahverkehr im VBB-Gebiet. Hierzu finden umfangreiche Abstimmungen auch mit benachbarten Aufgabenträgern und der DB Fernverkehr statt.

  Im Rahmen der Gesamtverkehrsprognose der beiden Länder wurde außerdem ein Verkehrsmodell für Berlin und Brandenburg erstellt. Es kann als Grundlage für Nachfragemodellierungen speziell im Segment des SPNV genutzt werden. Zur rechnergestützten Modellierung von Betriebskonzepten im SPNV wird zudem eine spezielle Fahrplansoftware angewendet. Damit können unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des Eisenbahnbetriebs an die Fahrplangestaltung z. B. Auswirkungen von Infrastrukturänderungen auf den Fahrplan oder umgekehrt die Anforderungen an die Infrastruktur bei neuen Betriebskonzepten untersucht werden.

  Bei der konkreten Gestaltung des Jahresfahrplans werden mit den Verkehrsunternehmen neben dem planmäßigen Zugangebot zunehmend auch größere baubedingte Einschränkungen abgestimmt, die nun bereits bei der Erstellung des Fahrplans eingearbeitet werden. Auch bei der unterjährigen Abstimmung von Sonderverkehren, z. B. bei Großereignissen, ist ein zunehmender Koordinationsaufwand zu verzeichnen. Insgesamt ist der Aufwand in der Angebotsplanung weiter steigend. Neben den bereits genannten Faktoren liegt dies auch daran, dass planerische Prozesse und ihre Ergebnisse verstärkt öffentlich diskutiert werden. Hierzu müssen umfangreiche Zuarbeiten und Stellungnahmen verfasst werden. Eine weitere Herausforderung stellt die Bewältigung der Auswirkungen aus der Nicht-Eröffnung des Flughafens BER dar. Die Konstanz des Budget-Ansatzes kann daher nur durch Nutzung von Synergien mit dem Vertragscontrolling erzielt werden.

  In Bezug auf die Planbarkeit der Verkehrsverträge in Polen gibt es bisher trotz vieler positiver Entwicklungen keinen Durchbruch. Die finanzielle Ausstattung der polnischen Aufga-

benträger ist weiterhin unsicher und mangelhaft. Die Definition des grenzüberschreitenden Verkehrs im neuen polnischen ÖPNV-Gesetz wurde nicht eindeutig gefasst und sorgt daher für Unklarheiten bezüglich der Zuständigkeit und der Finanzierung. Die lange ersehnten Landesnahverkehrspläne sind meistens noch nicht erstellt worden, wobei aber ein Abschluss der Arbeiten im Laufe des Jahres 2014 realistisch ist. Neben den beschriebenen rechtlichen Problemen und den daraus resultierenden Finanzierungsschwierigkeiten sind die infrastrukturellen Mängel auf der polnischen Seite und die breit angelegten Investitionsmaßnahmen der PKP PLK ein Grund für mehrfache unterjährige Fahrplananpassungen, welche die Koordination erschweren. Diese Situation wird sich nicht nur im Jahr 2015, sondern auch in der nächsten EU-Förderperiode voraussichtlich nicht verbessern. Trotz dieser Schwierigkeiten versucht der VBB auf die Gestaltung der Anschlüsse in Grenzbahnhöfen positiven Einfluss zu nehmen. Dies geschieht weiterhin insbesondere im Rahmen der Arbeit des „Runden Tisches Verkehr" der Oderpartnerschaft. Das mit EFRE-Mitteln finanzierte Projekt soll im Rahmen von mehreren Sitzungen die Verbesserungen im grenzüberschreitenden ÖPNV bzw. SPNV herbeiführen. Erste Erfolge konnten erreicht werden. Die Koordination der Aktivitäten dieses Gremiums ist jedoch ein sehr langwieriges und auf lange Zeiträume ausgerichtetes Unternehmen, das sich nur schwerlich der Öffentlichkeit und politischen Entscheidungsträgern vermitteln lässt, da nur langfristig Erfolge erzielt werden können. Das Projekt Runder Tisch Verkehr läuft Ende 2014 aus. Die weitere Finanzierung steht noch nicht fest und wird unter den beteiligten Partnern diskutiert. Es ist beabsichtigt, im Rahmen der neuen EU-Förderperiode beginnend ab 2015 ein Projekt zur grenzüberschreitenden Echtzeitfahrgastinformation mit der Wojewodschaft Lubuskie zu beantragen. Das erste Konzept wurde bereits erarbeitet und befindet sich in der Abstimmung mit polnischen Partnern.

- Vertragscontrolling: Derzeit (Stand: April 2014) führt die VBB GmbH das Vertragsmanagement für insgesamt zwölf Verkehrsverträge im Regionalverkehr durch. Das Finanzvolumen beläuft sich aktuell auf rund 355 Mio. Euro jährlich. Im Verbundgebiet erbringen vier Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Leistungen im Regionalverkehr. Neben der DB Regio AG sind dies die ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, die NEB Betriebsgesellschaft mbH und die Eisenbahngesellschaft Potsdam GmbH. Daneben werden im Auftrag des Landes Brandenburg die Leistungen auf der landesbedeutsamen Buslinie 618 abgerechnet. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen sind die Bestellung, Finanzierung und Abrechnung der Verkehrsleistungen eine Pflichtaufgabe der Länder. Durch das Vertragscontrolling der VBB GmbH entstehen Zahlungsrückflüsse an die Länder aus Nicht- und Schlechtleistungen. Infolge der Bruttoanreizverträge profitieren die Länder außerdem von steigenden Fahrgeldeinnahmen. Allerdings sind durch die Einführung dieser Verträge die Anforderungen an das Vertragscontrolling auch kontinuierlich gestiegen. Dies betrifft insbesondere das Datenmanagement, das bei der VBB GmbH mit Hilfe der Datenbank ivu.control durchgeführt wird, aber auch die Koordination und Abstimmung von Verkehrserhebungen zur Ermittlung von Erlösansprüchen für den DB-Tarif oder die Abrechnung der von den EVU erzielten Fahrgeldeinnahmen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird es zu Änderungen in der Vertragslandschaft kommen. Die Leistungen auf den Linien RE3 und RE5 gehen über in den neuen Verkehrsvertrag Nord-Süd. Die Leistungen auf den Linien RB25 und RB26 werden übergangsweise für ein Jahr im Vertrag NOBV geführt und die NEB nimmt den Betrieb im Netz Ostbrandenburg auf. Für diese Verkehrsverträge ist ein entsprechendes Controlling aufzubauen.

  Für das von der VMK der Länder beauftragte Gutachten zur Ermittlung des Bedarfs an Regionalisierungsmitteln wurden 2013 umfangreiche Zuarbeiten erbracht. Die Dateneingabe und die entsprechenden Plausibilisierungsgespräche konnten Ende 2013 erfolgreich abgeschlossen werden. Für 2014 ist davon auszugehen, dass insbesondere die Debatte mit dem Bund um die Summe der Mittel als auch die Verteilungsdiskussion zwischen den Ländern wichtig wird. Mögliche Konsequenzen, die sich aus der Revision ergeben können, werden dann voraussichtlich 2015 im Rahmen der Verkehrsverträge zu bewältigen sein.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Vorbereitung, Koordinierung und Begleitung der Stationspreisverfahren sowie die Rückforderung von Regionalfaktoren und etwaigen anderen unbilligen Entgeltbestandteilen der im Rahmen der Verkehrsverträge zu leistenden Infrastrukturentgelte. Zu den Stationspreisen der Jahre 2005 bis 2007 bei der PEG und 2006 bei der ODEG gab es im November 2013 erste rechtskräftige Beschlüsse des Bundesgerichtshofes in zwei Nichtzulassungsbeschwerden der DB Station & Service AG. Da es sich bei den beiden genannten Beschlüssen des BGH formal nicht um Grundsatzentscheidungen handelt, führt die DB Station & Service AG die Prozesse fort bzw. setzt die Entscheidungen nicht um. Die ohnehin positiven Erfolgsaussichten haben sich weiter verbessert. Daher besteht weiterhin ein Koordinierungsbedarf bei den inzwischen weiteren 13 Stationspreisverfahren (hiervon betreffen vier Verfahren das Land Berlin) bei NEB, OLA, PEG und ODEG, um hier ebenfalls eine abschließende Rückforderung unbilliger Entgelte zu erzielen. Bisher konnten über 2 Mio. Euro zu viel gezahlte Stationspreise abschließend zurück gefordert werden (inkl. Zinsen). Derzeit wird untersucht, ob auch für die Stationspreise der Jahre 2011 ff. Rückforderungen geltend gemacht werden können. Seit 2011 gilt ein abgeändertes Stationspreissystem.

- Qualitätsmanagement: Eine wichtige Säule des VBB-Qualitätsmanagements ist die kontinuierliche Erfassung der Kundenzufriedenheit im Regionalverkehr. Mit Inbetriebnahme neuer Ausschreibungsnetze wird dabei eine Erhöhung des Stichprobenumfangs erforderlich. Über das Anreizsystem Kundenzufriedenheit werden die Ergebnisse in den Bruttoanreizverträgen auch monetär wirksam und können für die EVU Bonus- oder Maluszahlungen zur Folge haben.

  Jeden Monat werden aktuelle Kennzahlen zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Internet veröffentlicht. Diese Zahlen werden auch von der lokalen Presse stark nachgefragt und publiziert. Im Jahr 2013 wurde der jährliche Qualitätsbericht erstmals zusammen mit dem Verbundbericht veröffentlicht. Der Bericht liefert umfangreiche Informationen und verdeutlicht den Fahrgästen die Qualität des Nahverkehrs. Gleichzeitig erhält die Öffentlichkeit mit diesem Bericht auch Einblick in die Verwendung der zur Finanzierung des Angebots eingesetzten Mittel. Gemäß den Regelungen der EU-Verordnung 1370/2007 enthält der Bericht Angaben zu Leistung, Qualität und Finanzierung des Nahverkehrs in Berlin und Brandenburg.

  Bewährt hat sich auch das Projekt VBB-QualitätsScouts. Engagierte Fahrgäste sorgen dafür, dass den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen ein effektives Meldesystem zur Verfügung steht. Sie erhalten so wichtige Hinweise auf Qualitätsmängel aus der Perspektive der Fahrgäste. Insgesamt lieferten die VBB-QualitätsScouts 2013 fast 3.500 Beobachtungen.

  Durch das umfangreiche Qualitätsmanagementsystem konnte die Qualität des Nahverkehrs an vielen Punkten verbessert werden. Das System ist etabliert und bewährt. Es bedarf aber eine Weiterentwicklung im Hinblick auf mögliche Bedürfnisse der Kunden in der Zukunft. Daher ist geplant, auch im Bereich der Marktforschung entweder durch eigene Studien oder Beteiligung an länder- oder verkehrsträgerübergreifenden Studien aktiver tätig zu werden. Beispiel hierfür sind Untersuchungen zur möglichen Auswirkungen von Veränderungen im Regionalverkehr infolge des Projektes VDE 8 aus Kundensicht.

  Neben der Bewertung der Qualität ist es für die Fahrgäste aber auch wichtig, einen kompetenten Ansprechpartner in den Zügen zu haben. Eine Aufgabe der Trainerweiterbildung, die speziell für Teamleiter der Kundenbetreuer im Nahverkehr konzipiert wurde, ist es daher, den Verbundgedanken noch stärker in die Unternehmen zu tragen. Die Anlage B9 der Verkehrsverträge regelt die erforderlichen Schulungen zur „Fachkraft im Verkehrsservice“. Diese Schulungen vermitteln den Kundenbetreuern umfangreiche Kenntnisse in den Bereichen Kundenbetreuung, Kundenkommunikation und Konfliktbewältigung. Die Trainer

der Kundenbetreuer erhalten durch die Schulungen das methodische und didaktische Werkzeug, um Kundenorientierung zu schulen und nachhaltig umzusetzen. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 20 Trainer im Rahmen der Schulungsmaßnahmen weitergebildet.

Zusätzlich zu Service und Kundenorientierung in den Zügen nimmt die Qualität der Vertriebsleistungen eine immer größere Bedeutung ein. Dabei steht nicht nur die Bedienqualität im Fokus, sondern auch die im Rahmen der Bruttoverträge wichtige Einnahmensicherung. Stichprobenartige Kontrollen der VBB GmbH zeigen, dass die Vertriebseinrichtungen nicht immer den vertraglich geforderten Anforderungen genügen. Daher trägt der Budgetansatz den gestiegenen Anforderungen an das Monitoring von Vertriebseinrichtungen Rechnung.

Eisenbahnverkehrsleistungen können nur dann sicher und in guter Qualität erbracht werden, wenn das Zusammenspiel von Verkehrsleistung und Infrastruktur funktioniert. Daher hat die regelmäßige Überprüfung der Qualität der Infrastruktur eine hohe Bedeutung. Die VBB GmbH erfasst und dokumentiert regelmäßig die Qualität der Strecken und Bahnhöfe. Dadurch können wichtige Argumente für die Diskussion der Länder zur Verbesserung der Infrastruktur geliefert werden. Dabei hat sich die geänderte Methodik zur Bewertung der Bahnhöfe mit Hilfe eines Zufallsverfahrens bewährt. Die Ergebnisse der Stationsanalysen werden mit der DB Station & Service AG diskutiert und bilden die Grundlage für Verbesserungen an den Stationen.

- Wettbewerbliche Vergabe: Die VBB GmbH hat mittlerweile eine Vielzahl von Vergabeverfahren im Regionalverkehr erfolgreich abgeschlossen. Damit sind über 93 Prozent der Leistungen des Regionalverkehrs mindestens einmal im Wettbewerb vergeben. Bisher musste in keinem Fall die Betriebsaufnahme verschoben werden. Mittels geeigneter Ersatzkonzepte konnten die Probleme Beschaffung und Zulassung von Fahrzeugen bewältigt werden. Nach einer Verringerung des Aufwandes in den Jahren 2012 und 2013 steigt dieser bei der wettbewerblichen Vergabe in den Jahren 2014 und 2015 wieder an. Neben kleineren Vergabeverfahren mit angrenzenden Aufgabenträgern stehen insbesondere die Neuvergabe des Netzes Spree-Neiße (Betriebsaufnahme im Dez. 2018) und die Vergabe des längerfristigen Vertrages im Netz Prignitz an (Betriebsaufnahme im Dezember 2015). Im Rahmen dieser Vergaben soll das aktuelle Qualitätsmanagementsystem weiterentwickelt werden. Insbesondere soll versucht werden, die Berichtspflichten des EVU und das Malussystem zu reduzieren.

  Außerdem sind Verhandlungen zur Überbrückung der Leistungen aus dem DB-Folgevertrag von Dezember 2014 bis Dezember 2016 zu führen, da nicht alle Leistungen direkt in Wettbewerbsverträge übergehen, und eine Interimsvergabe des jetzigen Netzes Prignitz für das Fahrplanjahr 2015 umzusetzen.

  Daneben begleitet die VBB GmbH intensiv die Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme in den vergebenen Netzen. Von besonderer Bedeutung ist hierbei das Netz Nord-Süd, das im Dezember 2014 den Betrieb aufnimmt. In ihm sind die beiden wichtigen RE-Linien RE3 und RE5 enthalten. Zu erwähnen sind aber auch das Netz Nordostbrandenburg, das ab Dezember 2014 von der NEB betrieben wird, und der Übergangsvertrag NOBV, der die Linien RB25 und RB26 umfasst.

- DELFI: Im Rahmen des BMVBW-Forschungsvorhabens DELFI (Deutschlandweite Elektronische Fahrplanauskunft), in dem die Länder Berlin und Brandenburg durch die VBB GmbH vertreten sind, wurde ein flächendeckendes internetbasiertes Auskunftssystem entwickelt. Aufgrund der dezentralen Struktur ermöglicht dieses System eine hohe Datenaktualität bei vergleichbar geringem Aufwand. Im Ergebnis erhält der Kunde durchgängige Verbindungsinformationen über alle Verkehrsanbieter, Zeiten und Verkehrsmittel.

- Busersatzverkehre und Regionale Buslinie: Das Land Brandenburg hat die VBB GmbH auch weiterhin mit dem Controlling der landesbedeutsamen Regionalbuslinie 618 beauftragt.

Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das Vertragsmanagement nutzt den Fahrgästen und den Aufgabenträgern. Fahrgäste erhalten auf Grundlage der Planungen der Länder einen qualitativ hochwertigen SPNV. Für die Aufgabenträger wird zusätzlich ein effektiver Einsatz der Finanzmittel sichergestellt.

C.VII.1.2 Vertragsmanagement S-Bahn

Ausgangssituation: Die Länder Berlin und Brandenburg haben die VBB GmbH mit dem Vertragsmanagement für den bestehenden S-Bahn-Vertrag beauftragt. Gegenstand des Vertragsmanagements sind das Vertragscontrolling, das Qualitätsmanagement und die Mitarbeit bei der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen. Die wettbewerbliche Vergabe der S-Bahn-Leistungen erfordert seitens der VBB GmbH umfangreiche Zuarbeiten, die sich nicht nur auf das gegenwärtig in der Vergabe befindliche Teilnetz Ring beziehen, sondern die auch die weiteren noch auszuschreibenden Leistungen umfassen werden.

Aus dem Änderungsvertrag zum S-Bahn-Vertrag vom 11. Oktober 2010 ergeben sich umfangreiche Anforderungen an das Vertragscontrolling. Dies betrifft, unter anderem die Überwachung der vertraglichen Vorgaben zu den Zuglängen, aber auch die Qualität der Leistungserstellung. Ob die seit 2009 andauernde S-Bahn-Krise bis zum Ende des Jahres 2015 vollständig überwunden sein wird, ist noch nicht absehbar. Aufgrund der Unterschreitungen der Zugstärken erfolgen immer noch Kürzungen der Zahlungen des Landes Berlin. Allerdings sind diese aufgrund des im Vergleich zu den Vorjahren besseren Angebotes der S-Bahn im Umfang deutlich geringer als in den Vorjahren.
Ziel: Ziel des Vertragsmanagements des S-Bahn-Vertrages ist es, die Erholung von der S-Bahn-Krise zu begleiten und die Qualität der Leistungen im Sinne der Fahrgäste zu sichern. Darüber hinaus ist es Ziel, die anstehende wettbewerbliche Vergabe der S-Bahn-Leistungen zu gestalten.

Bisherige Ergebnisse und Tätigkeiten für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste:

- Vertragscontrolling: Die Abrechnung des Verkehrsvertrags mit der S-Bahn Berlin GmbH ist eine Pflichtaufgabe der Länder. Das jährliche Finanzvolumen beträgt dabei rd. 284 Mio. Euro (Stand 2014). Eine sorgfältige Bearbeitung ist zur Vermeidung von Fehlsteuerungen notwendig, da durch das Vertragscontrolling der VBB GmbH erhebliche Zahlungsrückflüsse an die Länder für Nicht- und Schlechtleistungen entstehen.

  Unverändert hoch sind die Anforderungen im Leistungs- und Qualitätscontrolling. Dies betrifft neben der Abrechnung von Ausfällen und Unpünktlichkeiten auch die Überwachung der Zugstärken sowie der Qualitätsanforderungen, die Abrechnung von Ersatzverkehren und das Monitoring der vertraglichen Anforderungen bezüglich der Sauberkeit. Hinzu kommen Auswertungen der aktuellen Betriebslage, z. B. aufgrund von Betriebsstörungen sowie Abstimmungen zum Fahrzeugeinsatz. Auch der Abstimmungsbedarf zu anlassbezogenen Sonderverkehren ist unverändert hoch.

- Qualitätsmanagement: Die VBB GmbH ist von den Ländern Berlin und Brandenburg beauftragt worden, die jährliche Kundenzufriedenheitserhebung nach dem PSI-Verfahren durchzuführen. Darüber hinaus überwacht die VBB GmbH die vertraglich fixierten Qualitätsstandards und die Einhaltung des Qualitätssicherungsplanes. Sie führt dabei regelmäßige intensive Qualitätsgespräche mit der S-Bahn Berlin GmbH. Der weitere Hochlauf bis zum Erreichen des vertraglichen Soll-Zustandes und die dabei zu berücksichtigenden Prioritäten werden mit der S-Bahn Berlin GmbH abgestimmt.

Nutzen für Aufgabenträger, für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste: Das Vertragsmanagement S-Bahn ermöglicht aufgabenträgerseitig die Kontrolle und inhaltliche Steuerung der Rückkehr zum Normalzustand. Schlechtleistungen können effektiv finanziell sanktioniert werden. Wie auch beim Regionalverkehr wird ein effektiver Einsatz der finanziellen Mittel sichergestellt.

C.VII.2 Zusatzaufgaben Center

C.VII.2.1 Weiterführung aus 2014

C.VII.2.1.1 Mobilitätsticket

Für das Jahr 2015 wird für die Fortsetzung des Mobilitätstickets Brandenburg ein Ansatz in gleicher Höhe wie im Vorjahr angenommen.

C.VII.2.1.2 Infrastrukturmanagement Brandenburg

Die VBB GmbH führt im Auftrag des Landes Brandenburg das Infrastrukturmanagement durch. Sie übt dabei insbesondere eine Planungs- und Koordinationsfunktion aus. Dazu zählen u. a. die Entwicklung von Ideen von Infrastrukturmaßnahmen des Landes Brandenburg, die Vorbereitung und Bewertung von Planungsleistungen, Abstimmungen zu Strecken- und Stationsmaßnahmen im Rahmen der LuFV sowie Stellungnahmen zu Eisenbahninfrastrukturvorhaben des Bundes und der Infrastrukturbetreiber. Die VBB GmbH konnte hierbei sehenswerte Erfolge im Bereich des Infrastrukturmanagements für das Land Brandenburg erreichen. 2013 wurde der Ausbau der Nordbahn zwischen Nassenheide und Löwenberg mit den neu und barrierefrei gestalteten Stationen Nassenheide und Grüneberg sowie dem grunderneuerten Bahnhof Löwenberg abgeschlossen. Weiterhin konnte der Vorplatz des Bahnhofs Fürstenberg (Havel) modernisiert und mit einer P+R-Anlage ausgestattet werden. Im Sommer wurde der neue Haltepunkt Blumberg-Rehhahn in Betrieb genommen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 erfolgte die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Zellendorf. In Wriezen wurde der Bahnhof entsprechend der Nutzung ab Fahrplanwechsel 2014/15 gleisseitig erneuert und ausgebaut.

Im Bereich der Berliner S-Bahn erfolgte im Land Brandenburg der barrierefreie Ausbau der Stationen Birkenstein und Wildau.

Die Modernisierung und stufenfreie Gestaltung von Bahnsteigen konnte im Rahmen der Länderliste der LuFV vorangetrieben werden, z. B. in Potsdam-Rehbrücke (RE7), Wustermark (RE2/RB22) sowie Zernsdorf, Friedersdorf, Mixdorf und Müllrose (alle RB36). Die Vorbereitungen im Bahnhof Strausberg für die Verlängerung der RB26 nach Berlin Ostkreuz und die Einrichtung des 20 Minuten-Taktes der S5 nach Strausberg Nord wurden ebenfalls planmäßig weitergeführt.

Für 2014 sind u. a. weitere barrierefreie Stationsausbauten im Rahmen der LuFV-Länderliste auf der RB33 (Elsholz, Treuenbrietzen Süd) und der RB 12 (Bergsdorf, Zehdenick-Neuhof, Hammelspring) geplant.

Im Jahr 2015 ist u. a. die fachliche Begleitung folgender Infrastrukturprojekte geplant: Wiederherstellung der Bahnsteige in Potsdam Pirschheide (oben), barrierefreier Umbau Hauptbahnhof Cottbus, Brücke über die Wetzlarer Bahn, Begegnungsabschnitt Strausberg – Rehfelde (RB26), Entflechtung S-Bahn/ Regionalbahn im Knoten Strausberg.

C.VII.2.1.3 Center Nahverkehr Berlin (CNB)

Die VBB GmbH ist an der ARGE CNB beteiligt, welche auch für den Zeitraum Juni 2013 bis Mai 2018 nach erfolgter Ausschreibung vom Land Berlin beauftragt wurde, u. a. das Vertragscontrolling des Verkehrsvertrages mit der Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) wahrzunehmen. Dies ist in der Planung entsprechend berücksichtigt.

C.VII.2.1.4 S-Bahn Kundenmonitoring

Das Projekt „S-Bahn-Kundenmonitoring“, d. h. die Ermittlung der Kundenzufriedenheit nach dem PSI-Verfahren, ist entsprechend dem bisherigen Konzept **für das Jahr 2015** berücksichtigt worden. Der finanzielle Ansatz erfolgte dabei gemäß dem Ergebnis des am 14.02.2014 im Bundesanzeiger veröffentlichten Ausschreibungsverfahrens.

C.VI.2.1.5 Wettbewerbliche Vergabe S-Bahn

Für die wettbewerbliche Vergabe von Teilnetzen der Berliner S-Bahn sind für das Jahr 2015 150 T Euro (netto) berücksichtigt. Die VBB GmbH hat bereits umfangreiche Erfahrungen aus SPNV-Vergaben im eigenen Bereich sowie aufgrund des Erfahrungsaustauschs in der Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabeträger (BAG SPNV). Die Gestaltung der Ausschreibungsbedingungen obliegt dabei den Aufgabenträgern. Schwerpunkt der Aktivitäten bildet derzeit die Vergabe des Teilnetzes Ring. Hierzu sind umfangreiche Abstimmungen mit den beteiligten Partnern und den Aufgabenträgern erforderlich. Darüber hinaus fallen umfangreiche Zuarbeiten zu den Verhandlungen mit potenziellen Bietern an. Die Arbeiten am Vergabeverfahren binden derzeit in nicht unerheblichem Umfang Ressourcen. Da neben der aktuellen Vergabe davon auszugehen ist, dass sukzessive auch die noch die verbleibenden S-Bahn-Leistungen vergeben werden und für den im Dezember 2017 auslaufenden Vertrag Übergangslösungen gefunden werden müssen, sind entsprechende Mehraufwendungen berücksichtigt. Aufgrund der hohen Komplexität des Verfahrens und des damit verbundenen Aufwands ist davon auszugehen, dass mindestens der hier veranschlagte Finanzbedarf benötigt wird.

C.VII.2.1.6 Vertragscontrolling RE 4

Aufgabe des „Vertragscontrolling RE4“, das mit der VMV durch eine entsprechende Vereinbarung geregelt ist, ist das Vertragscontrolling für den in Mecklenburg-Vorpommern liegenden Teil der Leistungen des Vertrages Netz Stadtbahn mit der ODEG. Gegenstand der Vereinbarung sind u. a. die Leistungsabrechnung, die Ermittlung der Zahlungen und die Erstellung der Jahresschlussabrechnungen für den mecklenburgischen Anteil des Verkehrsvertrages. Der Aufwand wird vereinbarungsgemäß durch die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern refinanziert.

C.VII.2.1.7 Bus & Bahn-Begleitservice

Der Bus & Bahn-Begleitservice, den die VBB GmbH seit 2008 in Zusammenarbeit mit D&B Dienstleistung und Bildung gGmbH anbietet, hat inzwischen über 65.000 Begleitungen erfolgreich durchgeführt. Aktuell stehen 85 Mitarbeiter aus FAV zur Verfügung, um den bewährten Service anzubieten. Neben der Finanzierung über die Jobcenter unterstützt das Land Berlin den Service auch durch eigene Mittel. Die Sachkosten werden im Jahr 2014 von SenStadtUm finanziert. Aufgrund der Begrenzungen in der Finanzierung von Arbeitsmarktmaßnahmen auf Bundesebene sind die Perspektiven des Begleitservices für 2015 wieder unklar. Sollte der Service fortgesetzt werden können, wird sich der VBB wie bisher mit personeller Eigenleistung beteiligen, eine Verwendung von Gesellschaftermitteln ist auch für 2015 nicht vorgesehen.

C.VII.2.2 Mögliche neue Zusatzaufgaben ab 2015

Im Folgenden sind mögliche neue Zusatzaufgaben ab dem Jahr 2015 dargestellt. Diese sind bisher finanziell nicht untersetzt. Die Finanzierung müsste daher im Falle einer entsprechenden Beauftragung durch die Länder geregelt werden.

C.VII.2.2.1 Infrastrukturmanagement Berlin

Die VBB GmbH nimmt im Auftrag des Landes Brandenburg das Infrastrukturmanagement wahr. Aufgabe der VBB GmbH ist dabei die fachliche Unterstützung des Landes bei Infrastrukturmaßnahmen, z. B. Streckenausbauten oder Entwicklung von Standards der Ausstattungen von Bahnhöfen. Aus Sicht der VBB GmbH wäre es sinnvoll, auch für das Land Berlin das Infrastrukturmanagement zu übernehmen. Beide Bundesländer sind ein einheitliches Verkehrsgebiet und haben zahlreiche Verknüpfungspunkte. Daher sollte auch das Infrastrukturmanagement möglichst aus einer Hand erfolgen. Die Verbundgesellschaft würde hier das Land Berlin z. B. bei Neu- und Ausbaumaßnahmen unterstützen und diese koordinieren. Der Vorteil bestünde in einer Nutzung des bestehenden fachlichen Know-hows zur verkehrlichen und technischen Beurteilung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur. Hierdurch kann eine bessere Vorbereitung und Steuerung des politischen Abstimmungsprozesses und ein effektiverer Mitteleinsatz erreicht werden.

C.VII.2.2.2 Regionalisierung Infrastruktur Brandenburg

Der wesentliche Nutzen eines Projektes zur Regionalisierung von Eisenbahninfrastruktur besteht darin, dass unter regionaler Regie Eisenbahninfrastruktur im Vergleich zu den Infrastrukturtochterunternehmen der Deutschen Bahn AG möglicherweise in höherer Qualität und zu niedrigeren Kosten betrieben werden kann. Im Land Brandenburg gibt es mehrere Beispiele für regionale Infrastrukturbetreiber, z. B. die NEB AG, welche die Strecken und Bahnhöfe der Heidekrautbahn betreibt. Ein erster Schritt könnte eine Studie sein, die die Möglichkeiten regionaler Infrastrukturbetreibermodelle aufzeigt und mögliche Modellprojekte analysiert. Mittelfristiges Ziel wäre es mögliche Potentiale für einen kostenreduzierten Betrieb von Teilnetzen der Infrastruktur zu ermitteln.

C.VII.2.2.3 Befragung Sicherheitsempfinden

Das Netzwerk Fahrgastsicherheit im VBB hat ein Interesse, gemeinsam ein einheitliches Instrument zu entwickeln. Für eine Befragung zum Sicherheitsempfinden ist im ersten Schritt die Erarbeitung eines einheitlichen Fragebogens im Netzwerk Fahrgastsicherheit und in einem zweiten Schritt eine übergreifende Befragung durchzuführen. Das Bestreben des Netzwerkes Fahrgastsicherheit ist es, eine verlässliche Datengrundlage zur Sicherheit im Nahverkehr im VBB als Monitoring aufzubauen. Dazu gehört auch die Gewinnung von Daten über das subjektive Sicherheitsempfinden der Kunden. Hierzu liegen erste Ansätze zur Vorgehensweise vor. Die TU Berlin hat gemeinsam mit der Deutschen Bahn ein Befragungsinstrument entwickelt, das für den VBB modifiziert werden kann. Außerdem gibt es weitere Möglichkeiten, die gemeinsam diskutiert werden können. Dazu gehören z. B. die Entwicklung und Abstimmung zu einem einheitlichen Sicherheitsfragenkatalog für die eigenen Befragungen oder auch das Anschließen an bereits bestehende Befragungen mit einem erweiterten VBB-Teil.

C.VII.2.2.4 Aufstockung MiD 2015

Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von rund 25.000 Haushalten zu ihrem Verkehrsverhalten. Die Studie wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt. Die erhobenen Daten dienen als wichtige Basis für die Verkehrsplanung und als Grundlage für wissenschaftliche Untersuchungen. Das Land Brandenburg beabsichtigt die MiD aufzustocken, um aussagefähige Daten für die Planungsregionen bzw. Gebietsstrukturen (Gebietsstrukturreform) zu erhalten. Die Finanzierung erfolgt

direkt über das MIL, so dass im Rahmen des Wirtschaftsplanes 2015 keine zusätzlichen Mittel zu veranschlagen sind.

C.VIII Finanzbedarf Umsatzsteuer aus Gesellschafterbeiträgen

Aufgrund des mit den Finanzbehörden abgestimmten und durch eine Sonderbetriebsprüfung bestätigten umsatzsteuerlichen Veranlagungsmodells der VBB GmbH ist mit dem geplanten Finanzbedarf zu rechnen. Die Gesellschafterbeiträge für das Center unterliegen vollständig der Umsatzsteuerpflicht.

D. Anlagen

1. Einnahmen und Ausgaben
2. Projekte im Rahmen der klassischen Aufgaben
3. Gesamtausgaben Center
3.1 Wirtschaftsplan 2013, 2014 und 2015 im Überblick – Land Berlin
3.2 Wirtschaftsplan 2013, 2014 und 2015 im Überblick – Land Brandenburg
3.3 Wirtschaftsplan 2013, 2014 und 2015 im Überblick – Landkreise und kreisfreie Städte
4. Stellenplan
5. Organigramm

Anlage 1 (1)

Wirtschaftsplan 2015

(Stand 11. April 2014)

	Einnahmen		WiPlan 2013 laut Beschluss 7. Juni 2012	IST 2013 laut vorl. Jahresabschluss	WiPlan 2014 laut Beschluss 14. März 2013	WiPlan 2015 Entwurf
			in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro
E 1	**Mittel aus Vorjahren zum 1.1.** (Verb. gegenüber Gesellschafter)		**0,0**	**1.423,1**	**0,0**	**0,0**
E 2	**Gesellschafterbeiträge Gesamt**		**12.611,1**	**11.310,2**	**10.422,0**	**10.962,4**
E 2.1	**Land Berlin**		**2.575,0**	**2.575,0**	**2.575,0**	**2.575,0**
	davon für Finanzierung Konsortialvertrag Art. 3 Abs. 2	(40%)	2.404,2	2.404,2	2.404,2	2.404,2
	davon Fahrgastinformation (SPNV-Anteil, 50 %)		170,8	170,8	170,8	170,8
E 2.2	**Land Brandenburg**		**2.575,0**	**2.575,0**	**2.575,0**	**2.575,0**
	davon für Finanzierung Konsortialvertrag Art. 3 Abs. 2	(40%)	2.404,2	2.404,2	2.404,2	2.404,2
	davon Fahrgastinformation (SPNV-Anteil, 50 %)		170,8	170,8	170,8	170,8
E 2.3	**Kommunale Gebietskörperschaften**		**1.202,1**	**1.202,1**	**1.202,1**	**1.202,1**
	davon für Finanzierung Konsortialvertrag Art. 3 Abs. 2	(20%)	1.202,1	1.202,1	1.202,1	1.202,1
E 2.4	**Forschungsprojekt INNOS; Beträge der Länder**		**2.470,8**	**502,9**	**75,0**	**633,6**
	davon Land Berlin *)		429,1	51,2	75,0	316,8
	davon Land Brandenburg		2.041,7	451,7	0,0	316,8
E 2.5	**Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement (NQ)**		**3.304,7**	**3.304,7**	**3.498,0**	**3.421,4**
	davon Vertragsmanagement Land Berlin gemäß Konsortialvertrag Art. 3 Abs. 3 (Center)		1.059,7	1.059,7	1.087,9	1.150,4
	davon Vertragsmanagement Land Brandenburg gemäß Konsortialvertrag Art. 3 Abs. 3 (Center)		2.245,0	2.245,0	2.410,1	2.271,0
E 2.6	**Zusatzaufgaben** Konsortialvertrag Art. 3 Abs. 3 (Center)		**483,5**	**1.150,5**	**496,9**	**555,3**
E 3	**Summe Sonstige Finanzierungsquellen**		**1.149,3**	**2.138,8**	**1.149,1**	**1.153,8**
E 3.1	**Umsatzerlöse**		**650,0**	**695,5**	**650,0**	**650,0**
E 3.2	**Sonstige betriebliche Erträge**		**150,0**	**724,8**	**150,0**	**150,0**
E 3.3	**Zusätzliche Finanzmittel von Dritten**		**349,3**	**718,5**	**349,1**	**353,8**
E 4	**Gesamt Einnahmen**		**13.760,4**	**14.872,1**	**11.571,1**	**12.116,2**

Anlage 1 (2)

Wirtschaftsplan 2015

(Stand 11. April 2014)

Ausgaben		WiPlan 2013 laut Beschluss 7. Juni 2012	IST 2013 laut vorl. Jahresabschluss	WiPlan 2014 laut Beschluss 14. März 2013	WiPlan 2015 Entwurf
		in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro
A 1	**Personalaufwand (C.II)***	**4.647,2**	**4.375,7**	**4.884,5**	**4.884,5**
	im Bereich der Verbundaufgaben (inkl. Umschichtungen für entfristete Stellen 2013)	3.491,5	3.283,3	3.491,5	3.491,5
	im Bereich des Centers	1.155,7	1.092,4	1.267,0	1.267,0
	Finanzierung entfristete Stellen aus Projekten Center			126,0	126,0
A 2	**Betriebliche Aufwendungen für Verbundaufgaben**	**4.440,5**	**3.432,8**	**2.044,7**	**2.603,3**
A 2.1	Betriebliche Aufwendungen aktuelles Jahr (C.V)	**1.969,7**	**2.539,7**	**1.969,7**	**1.969,7**
	Marketing / Tarifkommunikation (C.V.1)	345,3	681,1	345,3	345,3
	Fahrgastinformation (C.V.2)	842,4	973,9	842,4	842,4
	Tarifdatenmanagement / Vertrieb (C.V.3)	251,1	321,7	251,1	251,1
	Verkehrsforschung (C.V.4)	418,2	293,3	418,2	418,2
	Einnahmenaufteilung / Meldewesen / Statistik (C.V.5)	83,0	110,9	83,0	83,0
	Planung und Konzeption (C.V.6)	149,7	158,8	149,7	149,7
	Finanzierung entfristete Stellen	-120,0		-120,0	-120,0
A 2.2	INNOS (C.VI)	**2.470,8**	**877,8**	**75,0**	**633,6**
A 2.3	Eigenmittel für öffentlich-rechtliche Zuwendungsprojekte		**15,3**		
A 3	**Aufgaben und Projekte Center (C.VII)**	**2.152,3**	**2.895,1**	**2.088,5**	**2.077,2**
A 3.1	**Aufgaben und Projekte Center (C.VII.1)**	**1.452,4**	**1.424,5**	**1.503,6**	**1.439,2**
	Finanzierung entfristete Stellen			-126,0	-126,0
A 3.2	**Zusatzaufgaben (einschl. Drittfinanzierung) (C.VII.2)**	**699,9**	**1.470,6**	**710,9**	**764,0**
A 4	**Aufwendungen für Produktherstellung**	**650,0**	**676,3**	**650,0**	**650,0**
A 5	**Sonstige betriebliche Aufwendungen (C.III)**	**1.007,8**	**965,6**	**1.007,8**	**1.007,8**
	davon Verbundaufgaben	849,6	829,4	849,6	849,6
	davon Center NQ	158,2	136,2	158,2	158,2
A 6	**Investitionen (C.IV)**	**85,2**	**168,4**	**85,2**	**85,2**
	davon Verbundaufgaben	74,5	139,5	74,5	74,5
	davon Center NQ	10,7	28,9	10,7	10,7
A 7	**Finanzbedarf Umsatzsteuer (C.VIII)**	**777,4**	**883,1**	**810,4**	**808,2**
	davon Verbundaufgaben	116,8	116,8	116,8	116,8
	davon Center NQ	660,6	766,3	693,6	691,4
A 8	**Gesamt Ausgaben**	**13.760,4**	**13.397,0**	**11.571,1**	**12.116,2**

* In Klammern jeweils Verweis auf das entsprechende Kapitel im Textteil.

Anlage 2

Wirtschaftsplan 2015
Projekte im Rahmen der klassischen Aufgaben
(Stand 11. April 2014)

Lfd. Nr.	Projektbezeichnung	WiPlan 2013 laut Beschluss 7. Juni 2012	IST 2013 laut vorl. Jahresabschluss	WiPlan 2014 laut Beschluss 14. März 2013	WiPlan 2015 Entwurf
		in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro
1	**Marketing und Tarifkommunikation**	345,3	681,1	345,3	345,3
2	**Fahrgastinformation**	842,4	973,9	842,4	842,4
3	**Tarifdatenmanagement / Vertrieb**	251,1	321,7	251,1	251,1
4	**Verkehrsforschung**	418,2	293,3	418,2	418,2
5	**Einnahmenaufteilung / Meldewesen / Statistik**	83,0	110,9	83,0	83,0
6	**Planung und Konzeption**	149,7	158,8	149,7	149,7
7	**Finanzierung entfristete Stellen**	-120,0		-120,0	-120,0
8	**Gesamtbetrag**	**1.969,7**	**2.539,7**	**1.969,7**	**1.969,7**

Anlage 3

Wirtschaftsplan 2015
Gesamtausgaben Center
(Stand 11. April 2014)

Lfd. Nr.	Bezeichnung	WiPlan 2013 laut Beschluss 7. Juni 2012	IST 2013 laut vorl. Jahresabschluss	WiPlan 2014 laut Beschluss 14. März 2013	WiPlan 2015 Entwurf
		in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro
1	**Aufgaben Center Vertragsmanagement**	**1.452,4**	**1.424,5**	**1.377,6**	**1.313,2**
2	**Aufwendungen für Zusatzaufgaben**	**699,9**	**1.470,6**	**710,9**	**764,0**
3	**Personal**	**1.155,7**	**1.092,4**	**1.393,0**	**1.393,0**
4	**Sonstiger betrieblicher Aufwand**	**158,2**	**136,2**	**158,2**	**158,2**
5	**Investitionen**	**10,7**	**28,9**	**10,7**	**10,7**
6	**Finanzbedarf Umsatzsteuer**	**660,6**	**766,3**	**693,6**	**691,4**
7	**Gesamtbetrag**	**4.137,5**	**4.918,9**	**4.344,0**	**4.330,5**

Anlage 3.1

Wirtschaftsplan 2015
Land Berlin
(Stand 11. April 2014)

Lfd. Nr. der Anlage 1	**Bezeichnung**	**WiPlan 2013** laut Beschluss 7. Juni 2012	**IST 2013** laut vorl. Jahresabschluss	**WiPlan 2014** laut Beschluss 14. März 2013	**WiPlan 2015** Entwurf
		in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro
Anlage 1, E 2.1	Betrag allgemeine Verbundaufgaben (klassisch)	2.575,0	2.575,0	2.575,0	2.575,0
Anlage 1, E 2.4	Forschungsprojekt INNOS	429,1	51,2	75,0	316,8
Anlage 1, E 2.5	Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement (NQ)	1.059,7	1.059,7	1.087,9	1.150,4
	Gesamtsumme	**4.063,8**	**3.685,9**	**3.737,9**	**4.042,2**
Anlage 1, E 2.6	Zusatzaufgaben Center *- Kundenmonitoring S-Bahn* *- Wettbewerbliche Vergabe S-Bahn*	137,7 *31,8* *105,9*	135,3 *29,4* *105,9*	143,0 *37,1* *105,9*	188,3 *29,4* *158,9*

Anlage 3.2

Wirtschaftsplan 2015
Land Brandenburg
(Stand 11. April 2014)

Lfd. Nr. der Anlage 1	Bezeichnung	WiPlan 2013 laut Beschluss 7. Juni 2012	IST 2013 laut vorl. Jahresabschluss	WiPlan 2014 laut Beschluss 14. März 2013	WiPlan 2015 Entwurf
		in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro
Anlage 1, E 2.2	Betrag allgemeine Verbundaufgaben (klassisch)	2.575,0	2.575,0	2.575,0	2.575,0
Anlage 1, E 2.4	Forschungsprojekt INNOS	2.041,7	451,7	0,0	316,8
Anlage 1, E 2.5	Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement (NQ)	2.245,0	2.245,0	2.410,1	2.271,0
	Gesamtsumme	**6.861,7**	**5.271,7**	**4.985,1**	**5.162,8**
Anlage 1, E 2.6	Zusatzaufgaben Center *- Management Mobilitätsticket* *- Infrastrukturmanagement* *- Kundenmonitoring S-Bahn* *- Wettbewerbliche Vergabe S-Bahn*	345,8 *107,1* *221,7* *3,9* *13,1*	345,5 *107,1* *221,7* *3,6* *13,1*	353,9 *107,1* *229,1* *4,6* *13,1*	367,0 *107,1* *236,7* *3,6* *19,6*

Anlage 3.3

Wirtschaftsplan 2015
Landkreise/ kreisfreie Städte
(Stand 11. April 2014)

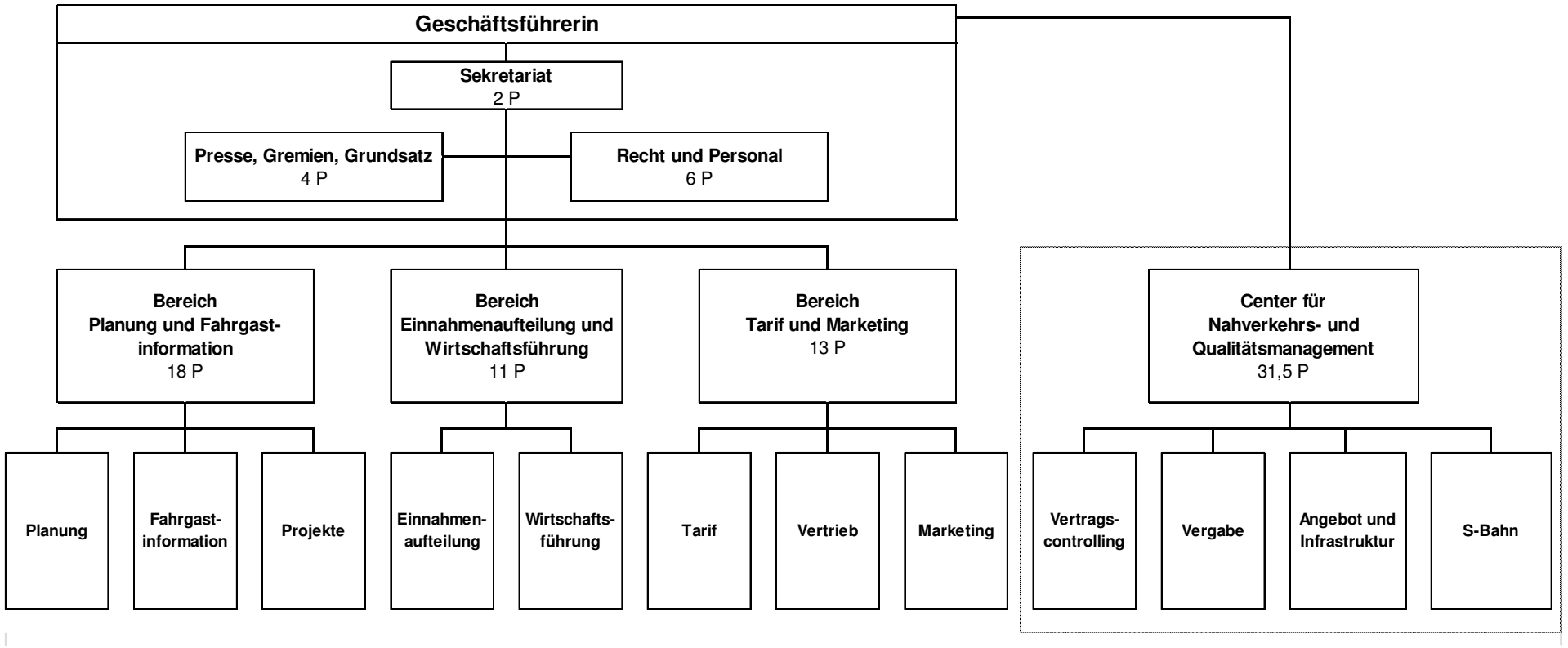
Lfd. Nr. der Anlage 1	Bezeichnung	WiPlan 2013 laut Beschluss 7. Juni 2012		WiPlan 2014 laut Beschluss 14. März 2013		WiPlan 2015 Entwurf	
		Gesamt	je Gesell-schafter	Gesamt	je Gesell-schafter	Gesamt	je Gesell-schafter
		in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro	in T Euro
Anlage 1, E 2.3	Betrag allgemeine Verbundaufgaben (klassisch)	1.202,1	66,8	1.202,1	66,8	1.202,1	66,8
	Gesamtsumme	**1.202,1**	**66,8**	**1.202,1**	**66,8**	**1.202,1**	**66,8**

Anlage 4

Stellenplan der VBB GmbH für das Wirtschaftsplanjahr 2015

Vergütungsrahmen in Anlehnung an BAT[2]	Stellen-anzahl
AT	5,0
BAT	80,5
Gesamt-Stellenanzahl	85,5
(ohne Geschäftsführer)	

[2] Die VBB GmbH ist nicht tarifgebunden und wendet daher weiterhin den BAT analog an.

Anlage 5

Wirtschaftsplan 2015 Organigramm