

VBB

**Verbundbericht
2017**



Thesen

zur Mobilität von morgen

Wir wollen in unserem diesjährigen Verbundbericht nicht nur Bilanz ziehen, sondern von der Vergangenheit über die Gegenwart in die Zukunft blicken. Wir wollen vorausdenken, die Mobilität der Zukunft gestalten und den verkehrlichen Herausforderungen in einem der größten Verkehrsverbünde Europas mit innovativen Ideen begegnen. Deshalb stellen wir hier unsere Visionen und Projekte für den zukünftigen Nahverkehr in Berlin und Brandenburg vor. Manche Vorhaben stehen kurz vor der Realisierung, andere starten gerade erst. Wir möchten Impulse setzen und laden Sie ein zu einem Ein- und Ausblick. Diskutieren Sie mit!

Thesen

zur Mobilität von morgen

04 Die Schiene boomt. Zukunftsfähige Konzepte sind gefragt.

Ein Interview mit VBB-Geschäftsführerin Susanne Henckel über Herausforderungen, Pläne und Visionen

08 Integrierte Mobilität

Was die digitale Zukunft bringt – eine Bestandsaufnahme mit Vision

12 Der m4guide

Reportage zum Abbau von Barrieren und der wachsenden Teilhabe am öffentlichen Leben

16 Digitalisierung

Eine Übersicht zu Bestehendem, Möglichem und Visionärem

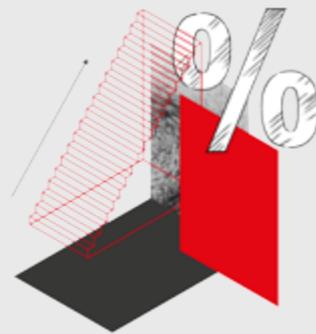


Susanne Henckel über Herausforderungen, Pläne und Visionen:

„Die Schiene boomt. Zukunftsfähige Konzepte sind gefragt!“



Wenn Susanne Henckel aus ihrem Bürofenster am Berliner Hardenbergplatz schaut, bestimmt der Bahnhof Zoologischer Garten ihr Blickfeld: reges Treiben auf dem Busbahnhof, fast minütlich hält eine S-Bahn, Fahrgäste drängen sich auf den Regionalbahnsteigen. Da kann der „Bahnhof Zoo“, wie er in Berlin genannt wird, als Sinnbild für das VBB-Land gelten. Ein Blick auf die Zahlen verrät: 1,44 Milliarden Fahrgäste nutzten im Jahr 2016 Busse und Bahnen im VBB. Ein Rekordhoch! 2015 waren es noch 1,36 Milliarden. Die Schiene boomt, im Regionalbahnverkehr gab es ein Plus von 5,2 Prozent. Was einerseits Grund zur Freude ist, birgt aber auch eine große Aufgabe: Bahnen und Busse sind häufig sehr voll und es gibt kaum zusätzliche Kapazitäten. Hier sind zukunftsfähige Konzepte gefragt.



SUSANNE HENCKEL:

„Wie können wir einfache, schnelle und stadtverträgliche Mobilität gestalten?“

Wir freuen uns über die vielen Fahrgäste. Das zeigt doch, dass wir gut aufeinander abgestimmte Verkehrsangebote im Verbundgebiet haben! Die Verkehrsunternehmen machen hier einen guten Job. Gleichzeitig steigt auch die Herausforderung: Wir stehen im Spannungsfeld von Verkehrspolitik, Klimaschutz und Sozialpolitik und müssen uns immer aufs Neue fragen: Wie können wir einfache, schnelle und stadtverträgliche Mobilität gestalten? Die Metropolregion wächst und damit ändern sich auch unsere Rahmenbedingungen. Denken Sie zum Beispiel an die demografische Entwicklung, an die sich veränderten Mobilitätsbedürfnisse oder allein an die Schnelllebigkeit der digitalen Angebote. Wichtig ist uns: Wir wollen mit idealen Verkehrsanbindungen zur hohen Lebensqualität im Verbundgebiet beitragen. Das gilt für die Innenstadt Berlins genauso wie für die dünner besiedelten Regionen Brandenburgs. Uns geht es um eine faire und bedarfsorientierte Anbindung, integriert in einen gerechten und flexiblen Tarif – eine vielschichtige Aufgabe!

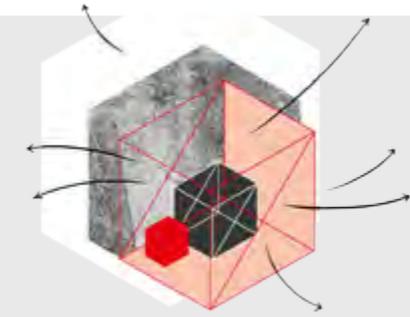


Es gibt heute auf vielen Linien moderne Fahrzeuge, Taktverkehr und zuverlässige Anschlüsse. Kundenbetreuer begleiten Züge, um als Ansprechpartner zu dienen. Insgesamt bieten die Verkehrsunternehmen im VBB trotz des starken Wachstums eine hohe Qualität. Darauf darf man sich aber nicht ausruhen.

Denn die Prognosen sind eindeutig: Die Bevölkerung im Verbundgebiet wächst insbesondere entlang bestimmter Korridore in Berlin und im berlinnahen Raum. Damit ist auch klar: Die Fahrgastzahlen werden weiter steigen und erfordern ein erweitertes Angebot inklusive der entsprechenden Infrastruktur.

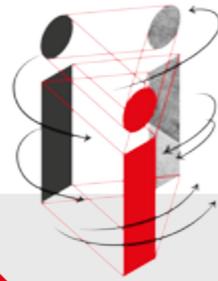
SUSANNE HENCKEL:

„Wenn wir in zehn Jahren bauen wollen, müssen wir heute anfangen zu planen. Und alle Beteiligten an einen Tisch holen!“



Wenn wir von Wachstum im Verbundgebiet reden, dann ist die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs einerseits Teil davon, andererseits Voraussetzung. Die Infrastruktur wächst ja nicht einfach mit. Die wächst, weil wir sie planen und ausbauen. Ein attraktives Schienennetz mit zentral gelegenen Stationen und Bahnhöfen ist ein regelrechter Entwicklungsmotor für die Region Berlin-Brandenburg. Und da können wir uns nicht daran orientieren, was wir heute brauchen, wir müssen in längeren Zeiträumen denken. Deshalb haben wir das Projekt „ÖPNV 2030“ zur Weiterentwicklung der Angebote auf Schiene und Straße gestartet. Die ersten Untersuchungen sind abgeschlossen, jetzt geht es an die Umsetzung. Wenn wir in zehn Jahren bauen wollen, etwa Schienen, Bahnsteige, Bahnhöfe, müssen wir heute anfangen zu planen und alle Beteiligten an einen Tisch holen.

Ich gebe gerne ein Beispiel: Wir bereiten aktuell die Ausschreibung für das Netz Elbe-Spree vor. Für rund 15 Bahnlinien



werden etwa 26 Millionen Zugkilometer vergeben – das sind drei Millionen mehr als im jetzigen Netz Stadtbahn. Die Betriebsaufnahmen sind für 2022 geplant. Das heißt, das Grundkonzept für den zukünftigen SPNV, den Schienenpersonennahverkehr, wird heute gelegt: Wir müssen wissen, welche Kapazitäten benötigt werden. Darauf baut die Länge der zukünftig eingesetzten Züge genauso auf wie die Taktung. Gleichzeitig machen wir uns Gedanken über moderne Leit- und Sicherheitstechnik und über alternative Antriebe – wollen wir zukünftig auf nicht elektrifizierten Strecken noch immer mit Dieselfahrzeugen unterwegs sein? Ich stelle mir leise und emissionsfreie Fahrzeuge vor, einen elektrischen, energieeffizienten und komfortablen SPNV mit Angebotsausweitungen auf allen stark nachgefragten Korridoren. Entscheidend dafür ist eine leistungsfähige Infrastruktur. Unser Ziel ist es, 2030 ein Angebot auf die Schiene zu bringen, das so flexibel und leistungsstark ist, wie es die Fahrgäste von morgen brauchen.

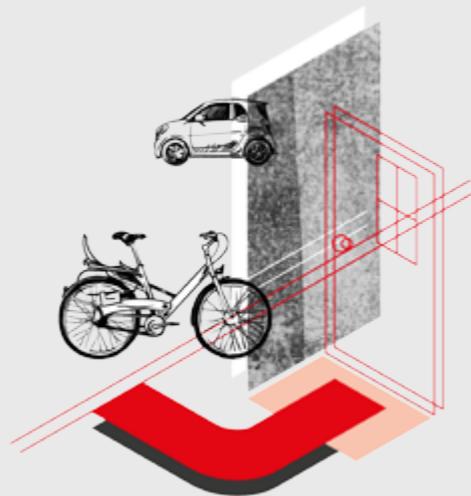
„Die Zukunft der Schiene? – Elektrisch, energieeffizient und komfortabel. Voraussetzung: eine leistungsfähige Infrastruktur!“

Bei einer so gewaltigen Aufgabe kann nur gelten: Je mehr Expertise, desto besser. Der VBB hat sich mit der Deutschen Bahn und den beiden Ländern zusammengetan und gemeinsam das Projekt „i2030“ ins Leben gerufen. Darin werden die infrastrukturellen Engpässe in der Region und gleich die nächsten Schritte der Planung und Durchführung vereinbart. Da geht es zum Beispiel um zusätzliche Gleisabschnitte, Entflechtungen in den Gleisanlagen komplexer Bahnhöfe, Blockverdichtungen, aber auch Bahnsteig- und S-Bahnverlängerungen und neue Haltepunkte.

SUSANNE HENCKEL:

„i2030“ steht für Infrastruktur, Innovation und intelligente Lösungen. Wo wollen wir im Jahr 2030 stehen? Und natürlich denken wir auch schon darüber hinaus. Wir koordinieren an zentraler Stelle die einzelnen Infrastrukturprojekte, um gemeinsam schneller und vor allem parallel zu planen. Schließlich wollen wir, dass die erforderlichen Maßnahmen zügig umgesetzt werden, mit dem Ziel eine zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur für die gesamte Metropolregion zu entwickeln.

„Wir denken jetzt schon über 2030 hinaus.“



Infrastrukturausbau und Digitalisierung – das sind die großen Zukunftsthemen der Mobilitätsbranche. Wer heute Verkehr sagt, meint mehr als Fahrzeugtechnik, Schiene und Straße. Zwischen smarten Zügen, vernetzten Fahrzeugen, einem ganzheitlichen Infrastrukturansatz und multimodalen Kundenangeboten im ÖPNV entwickelt sich ein Ökosystem Mobilität. Gleichzeitig ist und bleibt das Kerngeschäft: mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Damit werden die Straßen entlastet und das Klima geschont.

SUSANNE HENCKEL:

Unsere Aufgaben sind vielschichtig. Wir betreiben aktiv Daseinsvorsorge und kümmern uns um ein ganzheitliches Verkehrsangebot in Berlin und Brandenburg. Gleichzeitig entwickelt sich die ÖPNV-Branche immer stärker in Richtung multimodale Dienstleistung. Intelligent verknüpfte Kombinationen von Verkehrsmitteln sind gefragt. Für integrierte Mobilität von Tür zu Tür nutzen wir die digitalen Möglichkeiten, denn wir wollen ein smartes, vernetztes und ganzheitliches Mobilitätsangebot auf Schiene und Straße bringen. Dafür ist das von uns betreute Forschungsprojekt „m4guide“ ein Musterbeispiel. Kurz: Wir sind Enabler, also Ermöglicher. Wir unterstützen unsere Partner. Und wir gestalten – nicht zuletzt – selbst.

„Wir werden mit den digitalen Möglichkeiten ein smartes, vernetztes und ganzheitliches Mobilitätsangebot auf Schiene und Straße bringen.“



Rund 40 Verkehrsunternehmen in zwei Ländern koordiniert und steuert der VBB. Diese Rolle richtet sich auf die Gegenwart. Aber der VBB stellt seine Weichen Richtung Zukunft. Wie wird der öffentliche Personennahverkehr in Berlin und Brandenburg zukünftig aussehen?

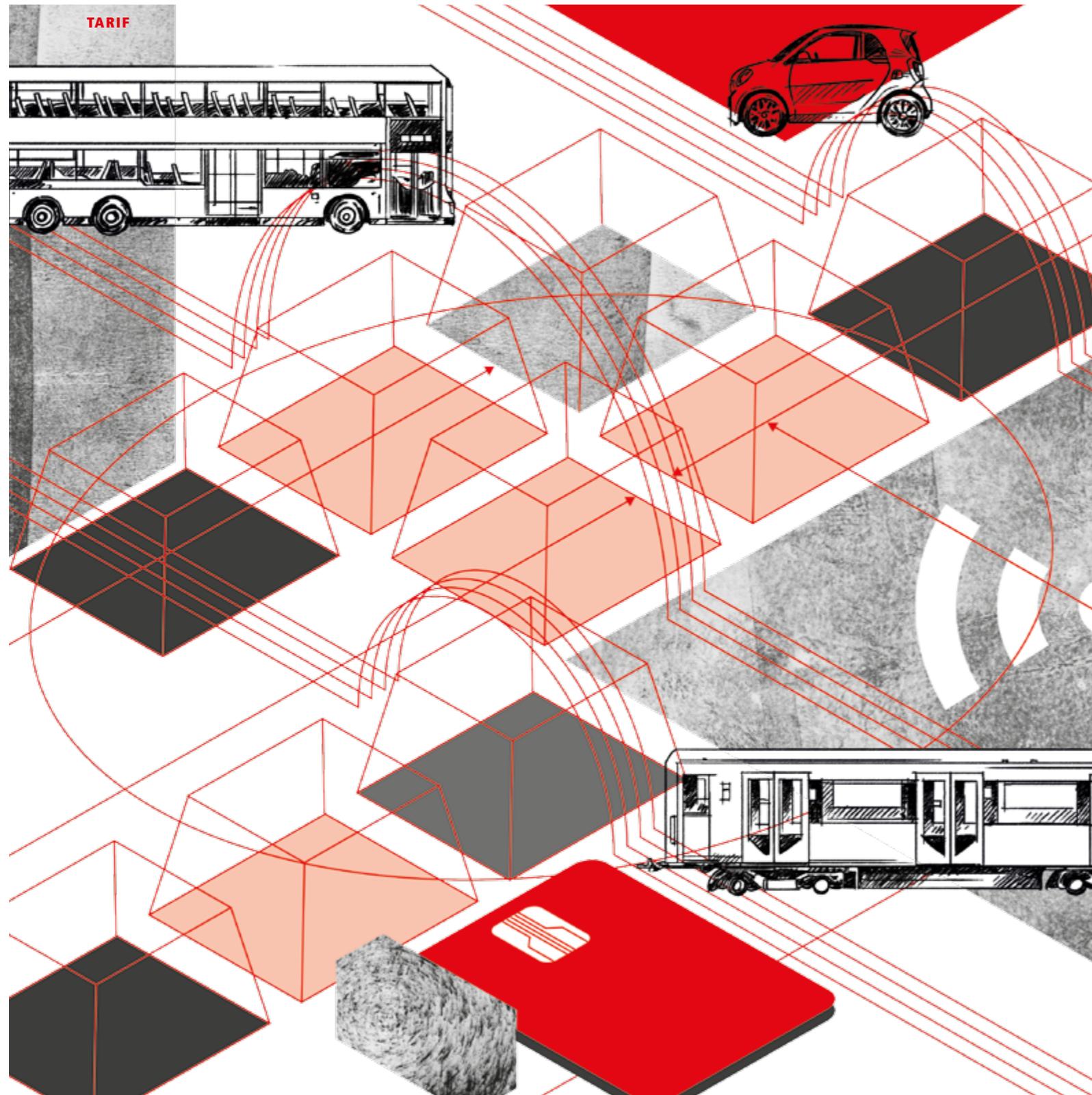
SUSANNE HENCKEL:

Intelligent vernetzt, multimodal und klimafreundlich. Es gibt keine Dieselfahrzeuge mehr auf der Schiene, sondern leise und emissionsfreie Fahrzeuge. Unser Liniennetz ist größer geworden. Wir haben moderne Fahrzeuge im System und wissen zug- und wagenscharf, wie viele Fahrgäste und Fahrräder unterwegs sind. Und alle Beteiligten können diese Infos digital und natürlich im Voraus abrufen. In der Fläche richten sich die Verkehrsmittel nach den Wünschen der Fahrgäste. Das Stichwort



ist hier: automatische beziehungsweise autonomes Fahren, und zwar auf der sogenannten letzten Meile. Das ist per App vorbestellbar und integriert in den VBB-Tarif. Die verschiedenen Mobilitätsangebote sind intelligent miteinander verknüpft und stehen zuverlässig bereit, wenn der Fahrgast sie benötigt – da fällt mir vieles ein! Als kompetenter Ansprechpartner für alle Verkehrsfragen – auch auf die Fragen von morgen – entwickeln wir heute schon Antworten. Wir sehen uns auch als Thinktank, denn wir denken voraus, initiieren, vermitteln. Unser Ziel: Wir wollen den ÖPNV in einer wachsenden Metropolregion zum bevorzugten Verkehrsmittel machen!

„Wir wollen den ÖPNV in einer wachsenden Metropolregion zum bevorzugten Verkehrsmittel machen.“



Integrierte Mobilität

Von Tür zu Tür – das klingt einfach, ist aber eine große Herausforderung für den öffentlichen Personenverkehr. Es gilt, verschiedene Verkehrsmittel und Tarife unter einen Hut zu bekommen und dabei die unterschiedlichen Bedürfnisse der Kunden nicht aus dem Blick zu verlieren. Ein Stichwort, das in aller Munde ist, lautet: Mobilitätsplattform. Dahinter verbirgt sich eine digitale Anlaufstelle, die die Möglichkeit bietet, online die eigene Fortbewegung zu planen, Mobilitätsdienstleistungen zu buchen, abzurechnen und zu verwalten. Ziel ist es, elegante Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Systemen und Fortbewegungsarten zu schaffen und so Grenzen und Hindernisse abzubauen.



Wie wäre es, wenn Sie als Kunde nicht mehr jede Fahrt vor Fahrtantritt bezahlen müssten, sondern der Fahrpreis erst während der Fahrt ermittelt wird?

Der VBB verfügt bereits über etliche Angebote, die Mobilität zu vernetzen. So ist auf dem Chip der VBB-*fahrCard* nicht nur das Abonnement gespeichert, die Chipkarte bietet auch Zugang zum öffentlichen Berliner Fahrradverleihsystem von nextbike. Außerdem ermöglicht es die Karte, mit einem Elektrofahrzeug die Berliner Ladesäuleninfrastruktur zu nutzen. Geplant sind zahlreiche weitere multimodale – also verkehrsträgerübergreifende – Zusatzfunktionen. Auch im Bereich elektronischer Tickets wird es einfacher. Bisher mussten Kunden für ein neues Ticket in ein Kundenzentrum des Verkehrsunternehmens gehen, mit dem sie ihren Vertrag abgeschlossen haben. Bald können neue Abo-Tickets über jedes Chipkartenterminal im Bus auf die VBB-*fahrCard* geschrieben werden oder sogar von den mobilen Geräten, die das Kontrollpersonal mit sich führt. In Zukunft sollen weitere Produkte für die VBB-*fahrCard* verfügbar sein. Es ist sogar denkbar, dass Sie über das eigene Smartphone Tickets auf Ihre Chipkarte schreiben – der Funkstandard NFC macht es möglich.

Das Smartphone ist auch der Partner für die VBB-App. Sie bietet die Möglichkeit, Fahrausweise als Handyticket zu erwerben. Und sie schließt die VBB-Fahrinfo ein, eine mobile Fahrplanauskunft mit Echtzeitinformationen für alle Fahrten mit dem Nahverkehr

in Berlin und Brandenburg. Ab 2018 wird die VBB-Fahrinfo auch durchgängige Reiseinformationen über verschiedene Verkehrsmittel anbieten und ein System, das Reisende akustisch direkt ans Ziel führt. So werden nicht nur Blinde und Sehbehinderte sicher von Tür zu Tür geleitet. Über eine API-Schnittstelle wird es außerdem möglich werden, bei der Buchung einer Fernreise mit Bus oder Flugzeug gleich ein passendes ÖPNV-Ticket für das Reiseziel dazu zu buchen.

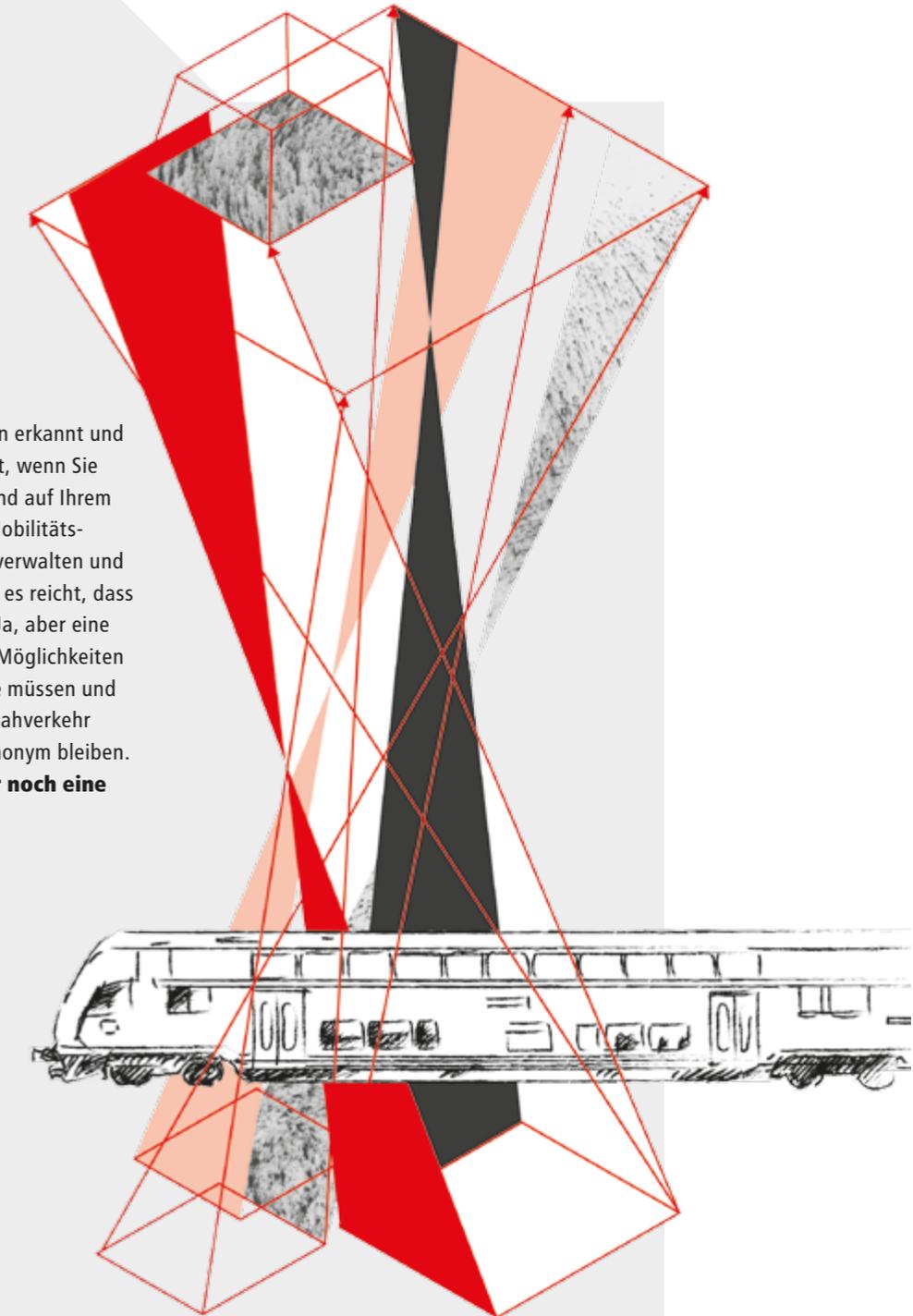
Gerade in dieser Hinsicht wird sich in der nahen Zukunft viel bewegen. Die Digitalisierung erlaubt es, die Grenzen zwischen den Fahrplanauskunfts- und Tarifsystemen der Verkehrsverbünde für den Kunden technisch problemlos verschwinden zu lassen. Die Planungen dafür laufen. Verbund- und landesgrenzenübergreifende Fahrten, zum Beispiel von Berlin nach Schwerin, können dann viel einfacher geplant und gebucht werden.

Und es geht sogar noch einfacher: Wie wäre es, wenn Sie als Kunde nicht mehr jede Fahrt vor Fahrtantritt bezahlen müssten, sondern der Fahrpreis erst während der Fahrt ermittelt wird, zum Beispiel kilometergenau? Umfangreiche Tarifkenntnis ist nicht mehr nötig. Ihre VBB-*fahrCard* oder Ihr Smartphone mit entspre-

chender App wird beim Einsteigen in Bus oder Bahn erkannt und angemeldet („be in“) und auch wieder abgemeldet, wenn Sie das Fahrzeug verlassen. Ihre Fahrt wird anschließend auf Ihrem persönlichen Mobilitätskonto verbucht. Über die Mobilitätsplattform können Sie Ihr persönliches Konto dann verwalten und kontrollieren. Sie müssen nicht mehr aktiv werden, es reicht, dass Sie Verkehrsteilnehmer sind. Eine Zukunftsvision? Ja, aber eine konkrete. Einzelne Verkehrsverbünde testen diese Möglichkeiten gerade. Einige Fragen sind aber noch zu klären. Sie müssen und werden natürlich auch weiterhin am öffentlichen Nahverkehr teilnehmen können und dabei, wenn Sie wollen, anonym bleiben.

Das gute alte Ticket auf Papier wird es daher noch eine Weile geben.

Die Digitalisierung erlaubt es, die Grenzen zwischen den Fahrplanauskunfts- und Tarifsystemen der Verkehrsverbünde für den Kunden technisch problemlos verschwinden zu lassen.



ORIENTIERUNG



Mit einem kleinen Mann im Ohr quer durch Berlin:

m4guide

Es ist ein schöner Tag. Sie haben Zeit. Sie haben Lust auf einen Espresso in Ihrem Lieblingscafé in Mitte. Aber anstatt einfach zur Tram zu gehen wie sonst, machen Sie diesmal ein Experiment. Sie schließen die Augen. Jetzt. Und Sie machen sie nicht mehr auf, bis Sie am Ziel sind. Die Wohnung zu verlassen, ist vielleicht noch einfach. Relativ einfach. Hier ist alles einigermaßen vertraut. Auch das Treppenhaus ist bezwingbar, das Gelände hilft. Aber sobald Sie die Haustür hinter sich haben, wird es deutlich schwieriger. 300 Meter bis zur Tram. Wo ist die noch gleich? Rechts, schon klar, aber wie sehr rechts? Wie weit sind eigentlich 300 Meter? Und was ist das für Baulärm?

GERHARD RENZEL:

„Ich bin blind, ohne Lichtwahrnehmung. Mich hörend und tastend fortzubewegen, bin ich gewohnt. Strecken, die mir vertraut sind, stellen kein so großes Problem dar. Ich weiß, worauf ich achten muss. Kleinere Hindernisse kann ich fast immer ertasten. Da fühle ich mich sicher. Schwierig sind unbekannte Wege. Ebenso Veränderungen auf meinen Standardrouten wie zum Beispiel eine Baustelle. Ich weiß ja nicht, wie groß die ist. Und in welche Richtung ich um sie herumgehen kann. Ist die Baustelle sicher abgesperrt? Kann ich mir Verletzungen zuziehen? Muss ich die Straßenseite wechseln? Oder einen ganz anderen Weg wählen?“

Wer nichts oder nur wenig sieht, dem fehlt der wichtigste Orientierungssinn im Verkehr. Die allermeisten Verkehrszeichen sind auf die Augen ausgerichtet. Das Schild, das Fuß- von Radweg trennt, der Zebrastreifen. Sie alle wollen stumm gesehen werden, machen keinen Mucks. Nur manche Ampeln scheren piepsend und tackern aus dem Schweigen im Schilderwald aus. Das ist nicht genug. Was könnte helfen?



Mit einem kleinen Mann im Ohr quer durch Berlin:

m4guide

Der VBB will helfen, so viel ist klar. Vor fünf Jahren beteiligte er sich an einem Forschungsprojekt, das Personen galt, denen die Orientierung im Verkehr besonders schwerfällt: Blinde und Sehbehinderte. Der Anspruch: Ein zuverlässiger Guide, der selbst mobil ist (m1), der die verschiedenen Verkehrsmittel kombiniert, also multimodal ist (m2 + m3), und der die Mobilität sichert (m4). Sein Name: „mobile multi-modale mobility guide“, kurz m4guide. Um dem Anspruch, den der m4guide im Namen trägt, gerecht zu werden, muss man wissen, was die Mitglieder der Zielgruppe wirklich brauchen. Wie man das herausbekommt? Indem man sie fragt. Am Anfang des Forschungsprojektes hat unter anderem der VBB Blinde und Sehbehinderte ausführlich und umfangreich befragt. Das Ergebnis: Erfreulicherweise waren die blinden und sehbehinderten Probanden auch ohne Begleitung bereits sehr mobil, sowohl zu Fuß als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine Faustregel: Je technikaffiner, desto mobiler. Um (noch) mobiler zu sein, benötigen Blinde und Sehbehinderte vor allem zusätzliche Orientierungsmöglichkeiten. Dem sicheren Tritt stehen Baustellen, Straßenabsperungen, Schlaglöcher, Poller, unebene Straßen, Laternen oder Treppen im Wege.

GERHARD RENZEL:

„Es hilft zum Beispiel, immer genau zu wissen, wo man ist. Dazu gehört auch, informiert zu werden, wenn man vom Weg abgekommen ist. Und es ist ohnehin immer eine Herausforderung, eine Straße zu queren. Da jeweils zu wissen, ob und was für eine

Querungshilfe es gibt, wäre schon sehr vorteilhaft. Verspätungen und andere Störungen im öffentlichen Verkehr sollte man auch rechtzeitig erfahren. Ich bemerke so was ja nicht nebenbei. Und – ganz wichtig – nicht nur der Guide sollte mit mir sprechen, ich muss auch mit ihm sprechen können.“

Was also wird gebraucht? Was wird der fertige m4guide sein? Nüchtern gesagt: Eine Navigator-App, die die örtlichen Gegebenheiten kennt, die alle Änderungen erfährt, sie sofort verarbeitet und anbietet. Die in Echtzeit informiert. Im besten Fall ist der m4guide ein Partner, der mit dir zusammen reist, dir hilft, wo nötig. Der dich von der Haustür abholt, führt, leitet – wie ein Freund, den man in einer anderen Stadt besucht und der dich vom Bahnhof abholt.

Wer den m4guide zur Hand nimmt, wird an die Hand genommen. Routenplanung ist quasi selbstverständlich. Es ist aber auch möglich, sich die berechnete Route vorab anzuhören und schon einmal einzuprägen. Mit einer Vorstellung vom Weg lässt sich der Beschreibung unterwegs besser folgen. Der m4guide navigiert den User sicher durch den Verkehr. Das bedeutet gesprochene Hinweise zum Abbiegen, zum Umgehen oder Bewältigen von dauerhaften oder vorübergehenden Hindernissen und Informationen über bestehende Verkehrshilfen. Die präzisen Wegbeschreibungen leiten den User von der Straße in S-, U- und Regio-Bahnhöfe, wieder auf die Straße und in öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Tram hinein. Kriterium ist die „Mastschärfe“. Es wird

GERHARD RENZEL ist Leiter des Gemeinsamen Fachausschusses für Umwelt und Verkehr (GFUV) im Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV).

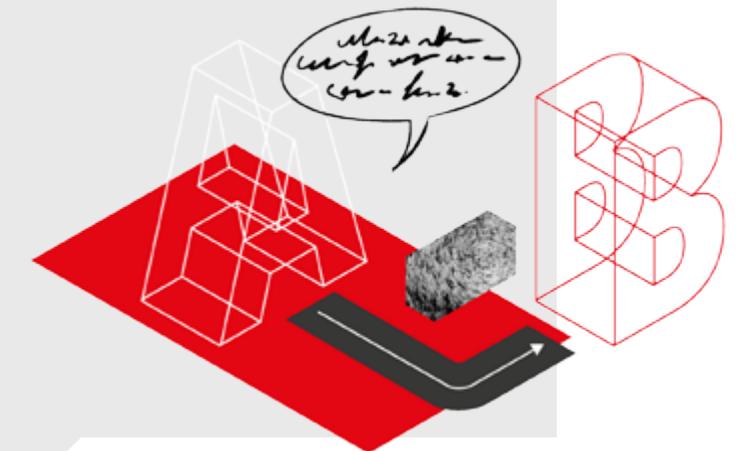
immer genau der Haltestellenmast angesteuert, an dem genau der Bus oder genau die Tram, die man benötigt, auch tatsächlich hält. Im Ergebnis: ein Tür-zu-Tür-Guide.

Beispiel gefällig? Start ist Gounodstraße 16, 13088 Berlin, Ziel die VBB-Zentrale Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin. Diese Adressen spricht der User ein. Und schon kann's losgehen. Kaum aus der Haustür heißt es: „10 Meter nach rechts. Links abbiegen in die Mahlerstraße. Straßenquerung Gounodstraße.“ Nach zwei weiteren Straßenquerungen wird der User über die Berliner Allee geleitet, aber nicht ganz. Nach links geht es auf den Mittelstreifen zur zweiten Trampspur. Am Haltestellenmast wird gleich die M4 Richtung Hackescher Markt einfahren. Bis S+U Alexanderplatz/ Gontardstr. (Berlin) dauert es 16 Minuten. Alle acht Zwischenhalte werden angesagt. Am Alex ist es bekanntermaßen nicht allzu übersichtlich. Kein Problem: „Ausstieg in Fahrtrichtung links verlassen, nach 10 Meter rechts in Bahnhofshalle abbiegen. 15 Meter geradeaus, dann zweiter Aufgang nach links abbiegen auf Rolltreppe zum Gleis 4.“ Dort wartet der User auf die S75 Richtung Westkreuz bis Zoologischer Garten, elf Minuten, fünf Zwischenhalte. Vom Ankunftsgleis führt die Wegbeschreibung durch das Bahnhofsgebäude über den Hardenbergplatz – Achtung: Straßenquerung! – bis vor die Tür des VBB.

Der m4guide ist ein gutes Beispiel dafür, wie Maßnahmen im Zuge der Digitalisierung Barrieren abbauen und eine stärkere

Ab 2018 steht der m4guide in der VBB-Fahrinfo zur Verfügung.

Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen. Das ist einerseits sozial und andererseits gesetzlich anvisiert. Bis 2022 fordert der Gesetzgeber vollständige Barrierefreiheit. Aber der VBB wartet nicht. Schon ab 2018 steht der m4guide in der VBB-Fahrinfo zur Verfügung. Damit bietet der VBB dann eine verbundweite Fußgängernavigation, die sich in allererster Linie nach den Anforderungen und Bedürfnissen blinder und sehbehinderter Menschen richtet. Aber den m4guide wird es auch im „design4all“ geben. Wer schon mal Schwierigkeiten hatte, sich in einer unbekannteren innerstädtischen Umgebung zurechtzufinden, wird sich darüber freuen. Schließlich ist jeder irgendwo ortsfremd. **Und ein Guide, der Blinde und Sehbehinderte sicher von A nach B lotst, kann quasi allen helfen.**



Digitalisierung

Städte und Regionen werden lebenswerter

Digital organisierter Verkehr ist präzise organisierter Verkehr. Je genauer wir die Angebote auf den Bedarf zuschneiden, desto weniger Verkehr wird nötig sein.

Der eigene Weg durch Stadt und Region wird leichter planbar. Tür-zu-Tür ist möglich als reibungsloser Übergang zwischen Fahrrad, Bus, Zug, Tram, Bike- oder Carsharing und autonomem Fahren.

Die digitale Vernetzung macht den ÖPNV stärker. Die Schnittstellen zwischen Bussen und Bahnen und anderen Verkehrsmitteln sind keine Hürden mehr. Das stärkt das Gesamtsystem. Und das bedeutet: Immer mehr Menschen nutzen die Angebote des VBB.

Verkehr wird zugänglicher. Auch Menschen mit Einschränkungen können wieder mehr am Verkehr teilnehmen. Digitale Hilfsmittel helfen, Hindernisse zu erkennen und zu überwinden.

Das Ticketing wird immer bequemer. Die wichtigsten Tickets kann man sich jetzt schon digital mit dem Smartphone buchen. Niemand muss mehr eine Bahn verpassen, weil er noch einen Fahrschein aus dem Automaten braucht.

Erweiterte Realität

Schlaue Brillen und schlaue Apps: Seit Pokémon GO wissen alle, was Augmented Reality ist. Die digitale Erweiterung zeigt Haltestellen an und verknüpft Bus und Bahn mit Kino, Sport und Freunden.

Schlaue Bordtechnik

Zum Beispiel Regionalzüge: Der erste Wagen ist überfüllt. Im zweiten ist noch was frei. Der Zug erkennt das und leitet die Info an eine App weiter. Oder: Defekte Wagen können schneller ausgetauscht und schneller repariert werden. Ergebnis: weniger Verzögerungen im Verkehr.

Unsere Daten auch für andere Apps

Viele Mobilitäts-Apps vergleichen Bus, Bahn, Taxi und Rad miteinander: Wie lang dauert die Reise und was kostet sie? Open Data und API-Schnittstelle machen es möglich.

Vernetzt

Busse und Bahnen sprechen miteinander. Das bedeutet: auch bei Verspätungen reibungslose Anschlüsse.

WLAN

Viele Stationen bei DB und BVG und viele PlusBusse haben schon WLAN. Regionalzüge und weitere Busse folgen. Ziel: Lückenlose Versorgung auf allen unseren Strecken.

VBB

Fahrrad-bereiche und Mehrzweckabteile im Routing

Mit der VBB-Fahrinfo steht man gleich an der richtigen Stelle, um bequem zum Beispiel mit dem Fahrrad in die Bahn einzusteigen.

Multimobilität

VBB-Fahrinfo und VBB-Livekarte verfolgen Züge und Busse in Echtzeit, zeigen Bike- und Carsharing-Stationen an. Tür-zu-Tür-Planung wird einfacher. Ziel: immer mehr Verkehrsmittel integrieren, das Gesamtsystem und damit auch den ÖPNV stärken.

Aktuell hat die VBB-Livekarte den Überblick über alle aktuell stattfindenden Fahrten | alle 13.000 Haltestellen und Bahnhöfe im VBB | etwa 1.000 Linien im gesamten VBB, also Fern- und Regionalzüge, S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Busse, Fähren | Bahn-Fernverkehr von und nach Berlin | Parkplätze inklusive Park and Ride in Berlin und Brandenburg | Carsharing- und Bikesharing-Anbieter in Berlin und Umland | Fahrradverleiher im Land Brandenburg | freie Taxis in Berlin und dem näheren Umland

Barrierefreie Fahrinfo

Die zukünftige barrierefreie VBB-Fahrinfo bietet neues Routing und berücksichtigt unter anderem Rampen und defekte Aufzüge.

Haben auch Sie Visionen und Thesen zur Mobilität von morgen? Spannende Ideen, konträre Meinungen, Projektvorschläge? Wir laden Sie ein zum Dialog: Schreiben Sie uns, persönlich per Mail oder über die sozialen Netzwerke. Oder nehmen Sie teil an unseren Veranstaltungen und Diskussionsrunden und tauschen Sie sich mit uns aus – wir freuen uns auf Ihre Beiträge!

info@VBB.de

VBB.de

 [@VBB_BerlinBB](https://twitter.com/VBB_BerlinBB)

 [VBBapp](#)

 [VBB.Vreizeit](#)

 [#vreizeit](#)

Das Wichtigste zum Schluss: Danke all jenen, die den ÖPNV im VBB-Land Tag für Tag ins Rollen bringen und für eine hohe Qualität sorgen. Wir freuen uns auf weiterhin gute und konstruktive Zusammenarbeit.

Ihr VBB-Team



VBB.DE