VBB-Richtlinien Fahrgastinformation

Handbuch
Stand 11|2017



Vorbemerkungen

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

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

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

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

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

Handbuch Fahrgastinformation

Vorbemerkungen

1. Basiselemente

1.1. Schriften ..... 04|**2017**

1.2. Produktsignets ..... 07|**2017**

1.3. Liniensignets ..... 04|**2017**

1.3.1. Farben Liniensignets ..... 12|**2016**

1.4. Piktogramme ..... 07|**2017**

1.5. VBB Corporate Design ..... 04|**2017**

2. Allgemeine Festlegungen

2.1. Datenmanagement ..... 04|**2017**

2.1.1. Datenaustausch ..... 04|**2017**

2.1.2. Systemkonzept ..... 04|**2017**

2.1.3. Datenpflege ..... 04|**2017**

2.1.3.1. Grunddaten (Haltestellen, Koordination) ..... 04|**2017**

2.1.3.2. Fahrplandaten (Soll-Fahrpläne) ..... 04|**2017**

2.1.3.3. Echtzeit-Fahrplandaten (Ist-Fahrpläne) ..... 04|**2017**

2.1.3.4. Störungsdaten (HAFAS-Informations-Manager – HIM) ..... 04|**2017**

2.1.4. Ausführungsbestimmungen ..... 04|**2017**

2.2. Konventionen ..... 07|**2017**

2.2.1. Benennungen/Schreibweisen ..... 04|**2017**

2.2.2. VBB-Konventionen zur Haltestellenbezeichnung ..... 04|**2017**

2.2.2.1. Abkürzungshinweise ..... 04|**2017**

2.2.3. Sortierreihenfolge ..... 04|**2017**

2.2.4. VBB-Liniennummernkonzept ..... 04|**2017**

3. Fahrgastinformation zur Reiseplanung

3.1. Schwerpunkt Verkehrsangebote ..... 04|**2017**

3.1.1. Fahrplanpublikationen ..... 11|**2017**

3.1.2. Angebotsfolder ..... 04|**2017**

3.1.2.1. Verknüpfungdinformationen ..... 04|**2017**

3.1.2.2. ÖPNV-Netzinformationen ..... 04|**2017**

3.1.2.3. Touristische Linieninformationen ..... 04|**2017**

3.2. Perlschnüre ..... 11|**2017**

3.3. Kartografie ..... 06|**2017**

3.3.1. Schematische Darstellungen ..... 06|**2017**

3.3.2. Topografische Darstellungen ..... 06|**2017**

4. Fahrgastinformation während der Reise

4.1. Fahrgastinformation an Haltestellen und Bahnhöfen ..... 04|**2017**
4.1.1. Gestaltungsraster Fahrplanaushänge ..... 04|**2017**

4.2. Fahrgastinformation am Fahrzeug ..... 06|**2017**
4.2.1. VBB-Kennzeichnung ..... 06|**2017**
4.2.2. Status während der Fahrt ..... 04|**2017**
4.2.3. Dynamische Fahrgastinformation ..... 04|**2017**
4.2.3.1 Fahrtzielkonzept ..... 11|**2017**
4.2.4. Allgemeine Benutzerhinweise an Fahrzeugen ..... 06|**2017**

4.3. Fahrgastinformation in Fahrzeugen ..... 04|**2017**
4.3.1. Verkehrs- und Tarifinformationen ..... 04|**2017**
4.3.2. Fahrgastinformationen auf Flachbildschirmen..... 11|**2017**
4.3.2.1. Platzierung von Flachbildschirmen und elektronischen Laufbändern ..... 04|**2017**
4.3.3. Allgemeine Benutzerhinweise ..... 06|**2017**

4.4. Akustische Hinweise ..... 04|**2017**
4.4.1. Ansagen ..... 04|**2017**
4.4.2. Botschaften ..... 11|**2017**

4.5. VBB-Vertriebsstellen ..... 04|**2017**

4.6. Regelfahrplanabweichung ..... 07|**2017**
4.6.1. Regelfahrplanabweichungs-kommunikation ..... 07|**2017**
4.6.1.1. Anforderungen an das Rahmenlayout ..... 04|**2017**
4.6.1.2. Grafische Darstellungen ..... 04|**2017**
4.6.1.3. Gestaltung von Fahrplantabellen ..... 04|**2017**
4.6.1.4. Plakate/Aushänge ..... 11|**2017**
4.6.1.5. Broschüren ..... 04|**2017**
4.6.1.6. Fahrplanaushänge ..... 04|**2017**
4.6.1.7. Masten ..... 04|**2017**
4.6.1.8. Wegeleitung ..... 04|**2017**
4.6.2. Ersatzverkehr ..... 04|2017
4.6.2.1. Begriffsbezeichnung ..... 04|**2017**
4.6.2.2. Linienbezeichnung ..... 04|**2017**
4.6.2.3. Kennzeichnung der Masten ..... 04|**2017**
4.6.2.4. Kennzeichnung der Fahrzeuge ..... 04|**2017**

Anlagen

1.2. Platzierung Produktsignets ..... 08|**2010**

2.1.3.2. Meldung von Änderung der Grunddaten ..... 04|**2017**
2.1.3.2.a Neue VU-Masten **(XLS)** ..... 04|**2017**
2.1.3.2.b Umbenennung VU-Masten **(XLS)** ..... 04|**2017**
2.1.3.2.c Regeldurchbindung **(XLS)** ..... 04|**2017**
2.1.3.4.a VBB HIM-Handbuch **(PDF)** ..... 09|**2013**
2.1.3.4.b VBB Meldungsauswahltabelle **(XLS)** ..... 04|**2017**
2.2.1.1. Glossar Bennennungen ..... 10|**2007**
2.2.1.3. Rufbus bzw. andere Bedienformen ..... 07|**2011**
2.2.1.4. PlusBus ..... 04|**2015**
2.2.2.1.1. Abkürzungsverzeichnis (Orte) ..... 10|**2007**
2.2.2.1.2. Abkürzungsverzeichnis (Stadtteile Berlin) ..... 10|**2007**

4.2.3.1. Glossar Fahrtzielkonzept..... 04|**2015**
4.6. Druckvorlagen für Vertriebsstellen-Ausstattung ..... 04|**2017**

Vokabelliste deutsch-englisch ..... 06|**2017**
Vokabelliste polnisch-deutsch ..... 06|**2017**

Basiselemente



Kapitel 1

1.1. Schriften

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

Die Transit enthält:

Zeichensätze für Texte
- ▸ *Zeichensätze für Texte*

Produktsignets
- ▸ *Produktsignets*

Liniensignets
- ▸ *Liniensignets*

Piktogramme
- ▸ *Piktogramme*

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

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

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

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

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

Nähere Informationen zur Transit beim VBB.

1.1.1. Zeichensätze für Texte

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

Transit-Normal

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

Transit-Italic

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

Transit-Bold

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

Transit-BoldItalic

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

Transit-Black

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

1.2 Produktsignets

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

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

Bahn-Regionalverkehr: betreiberunabhängiger Oberbegriff für den Bahnregionalverkehr

S-Bahn

U-Bahn

Tram

Expresstram: Unterrubrik von Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „einzelne Haltestellen auslässt".

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

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

BUS

Expressbus: Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, der „einzelne Haltestellen auslässt".

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

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

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

Rufbus: Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, bei dem „eine Kundenaktion zur Nutzung des Angebots nötig ist".
Ehemals Bestellverkehr.
▸ *Anlage Rufbus*

Ausflugsbus: Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, der „saisonalen, vorrangig touristischen Zwecken dient".

Nachtbus: Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, der „nachts eine andere Strecke fährt als tagsüber".

Fähre

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

Die Produktsignets sind Bestandteile der Zeichensätze Transit bzw. Intratransit
▸ *Schriften*

Als PDF- und JPG-Datei sind die Produktsignets erhältlich über
VBB.de ▸ Über uns ▸ Media-Service ▸ Produktsignets

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

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

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

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

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

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

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

1.3. Liniensignets

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

► *Farben Liniensignets*



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

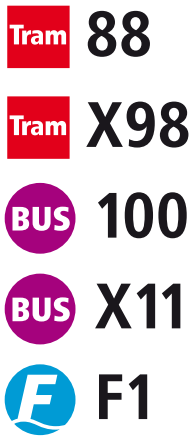


Bei **Straßenbahnen**, **Bussen** und **Fähren** wird das Produktsignet als visuelles Signal den Liniennummern vorangestellt. Wenn möglich in der farbigen Version.

► *Produktsignets*

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

► *Zeichensätze für Texte*



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



Konkretisierung Anwendung Liniensignets

	Kennzeichnung in Fahrplänen	Kennzeichnung an Bahnhöfen/Haltestellen und Fahrzeugen	Kennzeichnung der Endbahnhöfe/Endhaltestellen in Liniennetzen und -plänen	Kennzeichnung in Werbematerialien
Bahn-Regionalverkehr	Bahn RE 1	RE 1	RE 1	
S-Bahn	S 1	S 1	S 1	
U-Bahn	U U1	U1	U1	
Tram	Tram 20	Tram 20	20	
Expresstram	Tram X98	Tram X98	X98	X
Ausflugstram	Tram A92	Tram A92	A92	A
Nachttram	Tram N18	Tram N18	N18	N
Bus	BUS 100	BUS 100	100	
Expressbus	BUS X9	BUS X9	X 9	X
Citybus	BUS C123	BUS C123	C123	C
Rufbus	BUS R830	BUS R830	R830	R
Ausflugsbus	BUS A123	BUS A123	A123	A
Nachtbus	BUS N19	BUS N19	N19	N
Fähre	F1	F1	F 1	

1.3.1. Farben Liniensignets

Gültig ab 12. Dezember 2016

Bahn-Regionalverkehr

RE1	Verkehrsrot	RAL 3020	0c 100m 100y 0k	226r 0g 26b
RE2	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RE3	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RE4	Purpurrot	RAL 3004	40c 95m 60y 10k	153r 39g 70b
RE5	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RE6	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RE7	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
RE10	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b
RE15	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RE18	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RE66	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
S1	Verkehrsgrün	RAL 6024	100c 0m 85y 5k	0r 141g 79b
S4	Verkehrsgrün	RAL 6024	100c 0m 85y 5k	0r 141g 79b

Bahn-Regionalverkehr

RB10	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
RB11	Lichtblau	RAL 5012	80c 20m 0y 0k	0r 155g 213b
RB12	Verkehrspurpur	RAL 4006	40c 100m 0y 0k	165r 2g 125b
RB13	Pastellorange	RAL 2003	0c 55m 100y 0k	240r 138g 0b
RB14	Verkehrspurpur	RAL 4006	40c 100m 0y 0k	165r 2g 125b
RB20	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
RB21	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
RB22	Lichtblau	RAL 5012	80c 20m 0y 0k	0r 155g 213b
RB23	Verkehrspurpur	RAL 4006	40c 100m 0y 0k	165r 2g 125b
RB24	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
RB25	Himmelblau	RAL 5015	90c 35m 0y 0k	0r 130g 196b
RB26	Minttürkis	RAL 6033	100c 0m 55y 0k	0r 150g 134b
RB27	Verkehrsrot	RAL 3020	0c 100m 100y 0k	226r 0g 26 b
RB31	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
RB32	Verkehrsrot	RAL 3020	0c 100m 100y 0k	226r 0g 26b
RB33	Verkehrsrot	RAL 3020	0c 100m 100y 0k	226r 0g 26b
RB34	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RB35	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
RB36	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b
RB43	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
RB45	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RB46	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB49	Purpurrot	RAL 3004	40c 95m 60y 10k	153r 39g 70b
RB51	Minttürkis	RAL 6033	100c 0m 55y 0k	0r 150g 134b
RB51	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB54	Blaulila (65%)		36c 39m 0y 3k	171r 158g 198b
RB55	Hellrotorange	RAL 2008	0c 65m 100y 0k	235r 116g 5b
RB60	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
RB61	Purpurrot	RAL 3004	40c 95m 60y 10k	153r 39g 70b
RB62	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB63	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
RB65	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RB66	Smaragdgrün	RAL 6001	100c 30m 100y 0k	0r 119g 52b
RB73	Minttürkis	RAL 6033	100c 0m 55y 0k	0r 150g 134b
RB74	Verkehrsblau	RAL 5017	100c 50m 0y 5k	0r 102g 173b
RB80	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
RB81	Erikaviolett	RAL 4003	10c 70m 0y 0k	218r 107g 162b
RB91	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b
RB93	Kupferbraun	RAL 8004	25c 70m 80y 15k	173r 89g 55b

S-Bahn

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

U-Bahn

U1	Gelbgrün	RAL 6018	65c 0m 100y 5k	102r 170g 34b
U2	Blutorange	RAL 2002	0c 80m 100y 0k	231r 81g 19b
U3	Türkisgrün	RAL 6016	100c 0m 60y 0k	0r 255g 102b
U4	Verkehrsgelb	RAL 1023	0c 15m 100y 0k	255r 213g 2b
U5	Rehbraun	RAL 8007	60c 75m 90y 0k	128r 82g 51b
U6	Blaulila	RAL 4005	55c 60m 0y 5k	129r 109g 166b
U7	Lichtblau	RAL 5012	80c 20m 0y 0k	0r 155g 213b
U8	Enzianblau	RAL5010	100c 60m 10y 5k	0r 90g 152b
U9	Pastellorange	RAL 2003	0c 55m 100y 0k	240r 138g 0b

1.4. Piktogramme

Piktogramme sind international eingeführte und daher allgemeinverständliche Symbole. Sie sind schnell erfassbar und haben unterschiedliche Funktionen:

Kennzeichnung
Orientierung
Handhabung
Verhaltensregelung

Die unterschiedlichen Aussagen der einzelnen Piktogramme werden in nachfolgender Rangfolge durch die Farbgebung verdeutlicht:

Hinweise zur Gefahrenbekämpfung
Hinweise zum Gefahrenschutz
Hinweise zur Barrierefreiheit
Benutzer- und Servicehinweise
Betriebliche Kennzeichnung

Die Piktogramme stehen alle auf einer definierten quadratischen Fläche.

Ausnahme:
Bezüglich der Form und Farbigkeit sind einige Piktogramme bereits durch die StVo oder in Abstimmung mit internationalen Behinderten-verbänden anderweitig festgelegt:

P+R „P+R" blau auf weiss

„keine Durchfahrt" weiß auf rot

„Haltestelle" grün auf gelb

„behindertenfreundlich" schwarz ohne Hintergrund

Bei Verwendung in einfarbigen Drucksachen werden Piktogramme weiss auf schwarzem Hintergrund abgebildet.

Nur bei großen Anwendungen kann der Hintergrund grau gedruckt werden, wobei die Erkennbarkeit durch den geringeren Kontrast nicht verloren gehen darf.

Die Piktogramme sind Bestandteile der Zeichensätze Transit bzw. Intratransit.

- *Schriften*



Hinweise zur Gefahrenbekämpfung
0c 100m 100y 0k
226r 0g 26b
HKS 13
RAL 3020 Verkehrsrot



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



Hinweise zur Barrierefreiheit
100c 100m 0y 38k
15r 28g 97b
HKS 41
RAL 5022 Nachtblau



Benutzer- und Servicehinweise
0c 0m 100y 0k
255r 237g 0b
HKS 3
RAL 1023 Verkehrsgelb



Betriebliche Kennzeichnung
20c 0m 10y 80k
72r 82g 83b
HKS 93
RAL 7015 Schiefergrau



schwarz
0c 0m 0y 100k
0r 0g 0b
HKS 88
RAL 9017 Verkehrsschwarz



weiß
0c 0m 0y 0k
255r 255g 255b
RAL 9016 Verkehrsweiß

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

Transit Piktogramme
(Auswahl)


Alarm


Feuerlöscher


Vorsicht, Hochspannung


Fluchtweg rechts


Fluchtweg links


Erste Hilfe


Erste Hilfe


Erste Hilfe


Krankenhaus


Sitz für Verletzte bzw. Erkrankte


Kopfhörer tragen


Für Träger von Herzschritt-
machern verboten


Behindertengerechter Aufzug


Behindertengerecht


Behindertenfreundlich


Behindertengerechte Toilette


Blindenhund


Sitz hochklappbar für Rollstuhlfahrer


Parkplatz


Parkgarage


Park and Ride,
Parken in Garage


Park and Ride


Richtungspfeil links


Richtungspfeil rechts


Richtungspfeil unten


Richtungspfeil oben
bzw. geradeaus


Richtungspfeil unten links


Richtungspfeil unten rechts


Richtungspfeil oben links


Richtungspfeil oben rechts


Ausgang links


Ausgang rechts


Ausgang unten


Ausgang oben


Aufzug


Fahrtreppe nach oben links


Fahrtreppe nach oben rechts


Fahrtreppe nach unten rechts


Fahrtreppe nach unten links


Treppe nach oben links

Treppe nach oben rechts

Treppe nach unten links

Treppe nach unten rechts

Fußweg

Treffpunkt

Informationsschalter

Toiletten

Herrentoilette

Damentoilette

Toilette

Polizei

Information

Hotel

Hotel-Information

Hafen

Sehenswürdigkeit

Aquarium

Zoo

Bitte festhalten

Rampe nicht betreten


für Taste: Aufzug nach oben


für Taste: Aufzug nach unten


für Taste: Tür schliessen


für Taste: Tür öffnen


Sitz hochklappbar
für Kinderwagen


Sitz hochklappbar
für Fahrrad


Sitz hochklappbar
für Gepäck


Abstellfläche für
Kinderwagen


Abstellfläche für
zwei Kinderwagen


Fahrradmitnahme


Mitnahmemöglichkeit
von zwei Fahrrädern


Fahrradparkplatz


Anschließmöglichkeit
für Fahrräder


Fahrradschalter


Gepäckschalter


Gepäcktransport


Sitz hochklappbar
für Kinderwagen


Sitz hochklappbar
für Fahrrad


Sitz hochklappbar
für Gepäck


Abstellfläche für
Kinderwagen


Abstellfläche für
zwei Kinderwagen


Fahrradmitnahme


Mitnahmemöglichkeit
von zwei Fahrrädern


Fahrradparkplatz


Anschließmöglichkeit
für Fahrräder


Fahrradschalter


Gepäckschalter


Gepäcktransport


Gepäckaufbewahrung


Gepäck


Gepäckschließfächer


Gepäcktransportwagen


Gepäcklaufbänder


Fahrausweis


Fahrausweise


Fahrausweise


Fahrausweis (Kurzstrecke)


Zeitfahrausweis (Tageskarte)


24-Stunden-Fahrausweis


Fahrausweisentwerter

Kinoeintrittskarte

Theatereintrittskarte

Eintritt mit
Magnetstreifenkarte

Reisebüro

Seilbahn-Shuttle

Bahn-Shuttle

Raucher

Nichtraucher, Rauchen verboten

Eis

Eis essen verboten

Imbiss

Speisen verboten

Rollschuhbahn

Rollschuhlaufen verboten

Walkmans verboten

Fotografieren verboten

Handys nicht einschalten

Keine hohen Absätze

Keine Gummistiefel

Betteln verboten

Fundbüro

Apotheke

Apotheke (international)

Post

Briefkasten

Briefmarken


Einkaufen


Einkaufen nachts


Bücher und Zeitschriften


Zeitungskiosk


Zeitungskiosk


Bücher


Tabakwaren


Bäcker


Früchte


Süßwaren


Geschenke


Blumen


Abfalleimer


Abfall


Metall-Abfall


Papier-Abfall


Plastik-Abfall


Glas-Abfall


Telefon


Kartentelefon


Münztelefon


Telefax


Online Information


EC-Automat


Bank


Restaurant


Cafeteria


Alkoholfreie Getränke


Bar


Garderobe


Fotoautomat


Friseur


Stadion


Theater


Bus-Shuttle


Bus



Taxi



Taxi


Schulbus


Bahn, DS 800 Norm

Autotransportzug

Autovermietung

Vorsicht, Autodiebstahl

Kino

Konferenzsaal

Spielplatz

Sauna

Duschraum

Badezimmer

Waschraum

Trinkwasser

Wickelraum

Ruheraum für Kleinkinder

Handy

Gepäck

Wartesaal

Lounge

Zoll

Passkontrolle

Europäische Union

nicht Europäische Union

Flughafen

Abflugbereich

Ankunftsbereich

Aussichtsterassen

Hubschrauber

Intratransit Piktogramme

Tastatur	Piktogramm	Bedeutung
0i		Mobilitätseingeschränkt
4i		Umsteigen/Fußweg langsam
4J		Umsteigen/Fußweg normal
42		Umsteigen/Fußweg schnell
48		Zugang über Rampe
4N		Check-in-Zeit
4U		Transfer-Zeit
4[		Check-out-Zeit
0v		Fernbahnhof
0]		Seehafen
4g		Videoüberwachung
4,		Fahrausweisautomat
4.		Fahrkartenschalter
4-		Fahrkartenverkauf durch Personal
4@		Steckdose für Laptop o.ä.
4►		Keine Gegenstände aus dem Fenster werfen

Tastatur	Piktogramm	Bedeutung
4*		Vorsicht, Stolpergefahr
4_		Maulkorbpflicht
4+		Kalender
4M		Berlin/Brandenburg
4µ		Deutschland
4€		Europa
4T		Fahrt über
4S		Fahrt nicht über
42		Weg von und zur Haltestelle
46		Fußweg zur Haltestelle
43		Fußweg ab Haltestelle
4$		Anfahrt mit Fahrrad zur Haltestelle
4%		Weiterfahrt mit Fahrrad ab Haltestelle
4(		Anfahrt mit Auto zur Haltestelle
4)		Weiterfahrt mit Auto ab Haltestelle

Das VBB Corporate Design



Der Inhalt

1. Die Gestaltungselemente 03

1.1 Die Farben
Spektrum 04
Verwendung bei Icons 05
Anwendung 09
Grauflächen 10
1.2 Das Logo
Anwendungen 11
Farben 12
Hintergründe 13
1.3 Die Bildmarke
Raster 14
Anwendnung 15
1.4 Die Bildwelt
Iconstil 16
Proportionen 17

2. Das Gestaltungsprinzip 18

2.1 Layoutraster
Grundaufbau 19
Flächenprinzip 20
Integration Bild-Marke 23
Headline-Raster 24
Headline-Anwendung 25
2.2 Basislayout
DIN A4 hoch, quer 26
DIN lang hoch, quer 27

3. Anwendungsbeispiele 28

3.2 Printmedien Kampagnen
Plakat, DIN A3 hoch 29
3.2 Online-Medien 31
3.3 Event-Medien 32

4. Die Gestaltung in VU-Medien 34

4.1 Basiselemente
Botschaft 35
Raster 36
Schutzrahmen 37
Proportionen 38
Zusatzlogos 39

1. Die Gestaltungselemente

1.1 Die Farben / Spektrum

Rot und Weiß sind die Logofarben des VBB. In Kombination mit Schwarz und Grau bilden sie die Basis des Farbspektrums.

Rot	
Cyan	0
Magenta	100
Yellow	100
Black	0

Pantone 485
RGB 255 0 0
RAL 3020
HKS 14

Schwarz	
Cyan	0
Magenta	0
Yellow	0
Black	100

Pantone Process black
RGB 0 0 0
RAL 8022
HKS 88

Grau	
Cyan	0
Magenta	0
Yellow	0
Black	40

Pantone Cool Gray 7
RGB 153 153 153
RAL 7042
HKS 92 K (60 %)

1.1 Die Farben / Verwendung bei Icons

Als Ergänzung zu den Logofarben dienen die Schmuckfarben. Sie werden optional zum Beispiel für die Gestaltung von komplexeren Grafiken und Iconlandschaften, als Akzent- und Harmoniefarben eingesetzt. Hierbei können die Schmuckfarben in verschiedenen Abstufungen genutzt werden – sollten sich jedoch stets in jenem Farbspektrum bewegen.

Bildmarke, Headline und Haupticon müssen jedoch 100% Rot sein (siehe Beispiel Plakat).

Rot

C 0 M 100 Y 100 K 50	C 0 M 100 Y 100 K 20	C 0 M 100 Y 100 K 0	C 0 M 70 Y 70 K 0	C 0 M 45 Y 45 K 0	C 0 M 20 Y 20 K 0

Grau

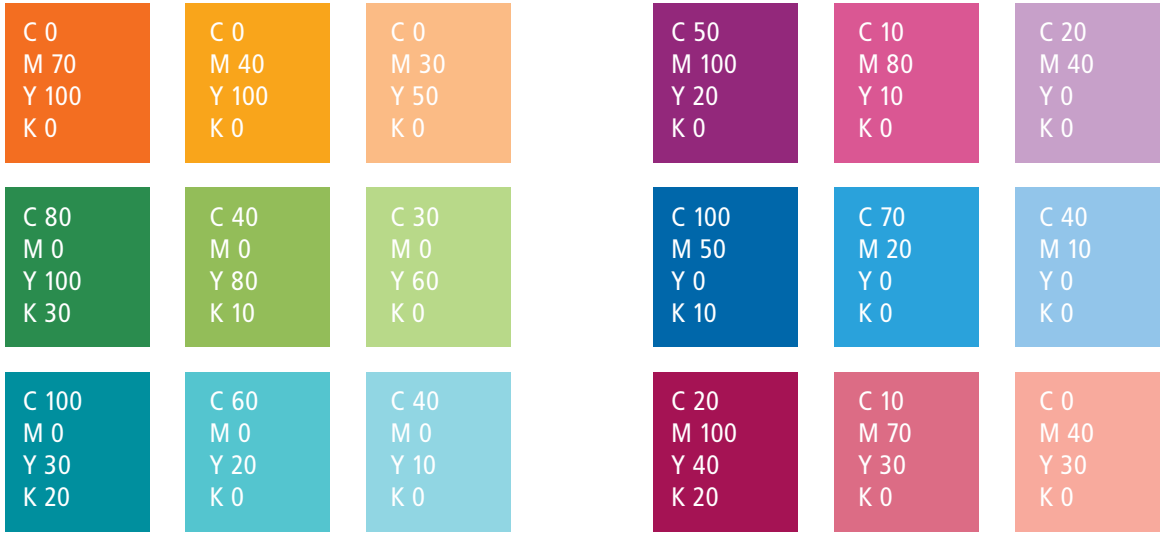
C 20 M 0 Y 10 K 50	C 20 M0 Y 10 K 30	C 20 M0 Y 10 K 10	C 20 M 0 Y 10 K 0	C 35 M 15 Y 15 K 0	C 20 M 15 Y 15 K 0



Beispiel Plakat

1.1 Die Farben / Verwendung bei Icons

Als Erweiterung zu den Schmuckfarben im Rotbereich kann optional bei der Gestaltung von VBB-Kampagnenmotiven eine Akzentfarbe definiert werden.
Die Akzentfarbe darf nur partiell zum Einsatz kommen und steht im optischen Verhältnis von 40% Akzentfarbe zu 60% Schmuckfarben.



Beispiele Akzentfarben (inkl. Abstufung)

Themenspezifisch kann eine Akzentfarbe frei definiert werden. Durch das Hinzufügen von zwei helleren Farbtönen entsteht jeweils ein Dreiklang aus dunkel, mittel und hell.

1.1 Die Farben / Verwendung bei Icons

Die Auswahl der Iconfarben ist je nach Publikationsform und Kommunikationsanlass zu hinterfragen und zu bestimmen, als dass je nach Verwendung die Gestaltung – unter Berücksichtigung der im CD-Manual beschriebenen Richtlinien – leicht variieren kann.

❶ Schmuckfarben
60 % der Piktogramme
6 Farben im Rotbereich

❷ Akzentfarbe (Dreiklang)
40 % der Piktogramme
Beispiel: Grün



Beispiel VBB-Freizeitticket

1.1 Die Farben / Verwendung bei Icons

Folgend ein weiteres Anwendungsbeispiel zur Verwendung von Schmuck- und Akzentfarben und deren Kombination.

❶ Schmuckfarben
60 % der Piktogramme
6 Farben im Rotbereich

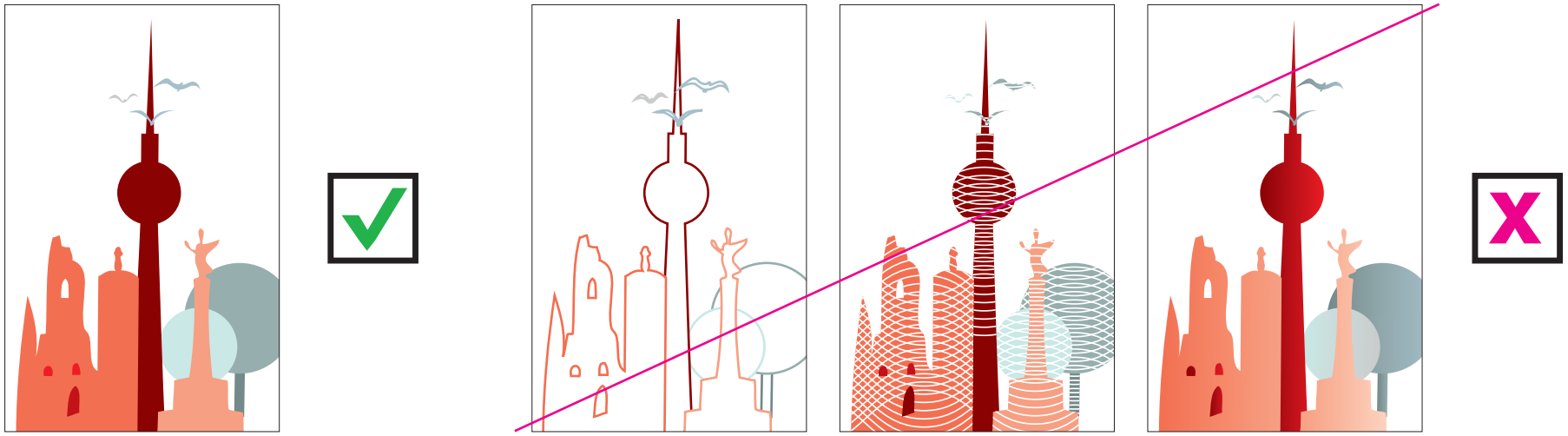
❷ Akzentfarbe (Dreiklang)
40 % der Piktogramme
Beispiel: Orange



Beispiel Schülerferienticket

1.1 Die Farben / Anwendung

Bei der Gestaltung der Icons sind die Schmuck- und Akzentfarben vielfältig verwendbar.
Die Verwendung von Outlines, Mustern oder Verläufen ist jedoch nicht gestattet.



Richtige Anwendung

Falsche Anwendungen

1.1 Die Farben / Grauflächen

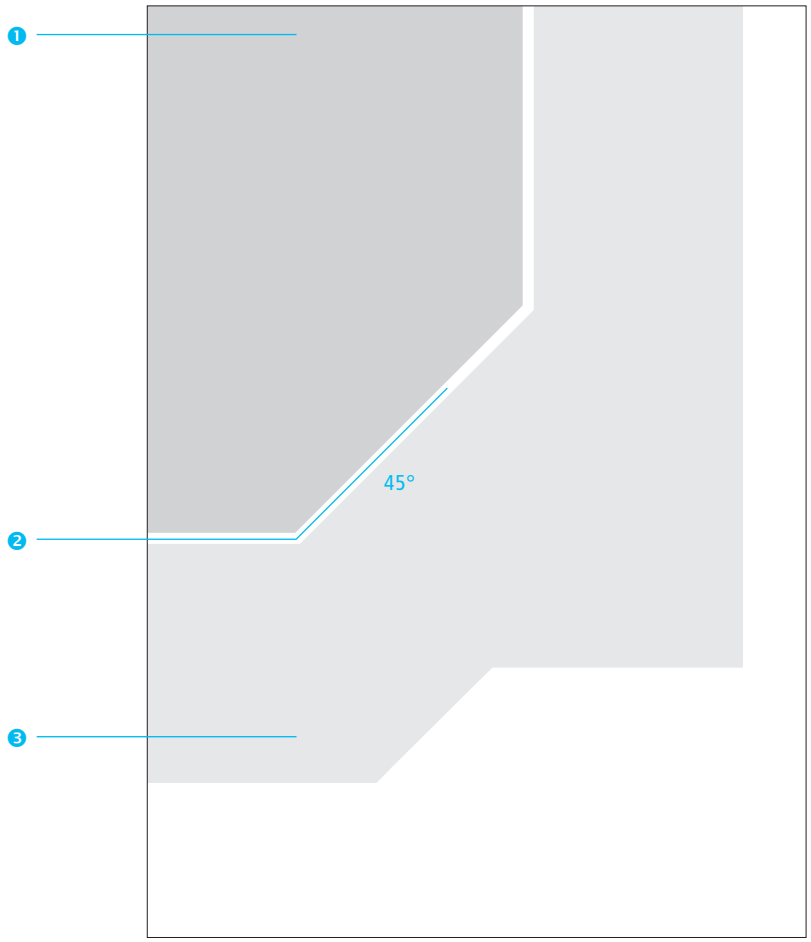
Das Gestaltungsprinzip sieht die Verwendung von Grauflächen vor.

❶ **Graufläche klein**
20% Schwarz

❷ **Kontur Weiß**
(Die Stärke der Outline ist je nach Format proportional anzupassen.)
10 pt, DIN A4
14 pt, DIN A3
20 pt, DIN A2

Winkel: 45°

❸ **Graufläche groß**
10% Schwarz



1.2 Das Logo / Anwendung

Die Bild-Marke des VBB wird je nach Art des Mediums unterschiedlich eingesetzt:

❶ Kommunikation in Eigenmedien als Kernelement losgelöst von Text.
❷ Kommunikation in VU-Medien als Wort-BildMarke.
❸ Kommunikation in VU-Medien als Bild-Marke mit Botschaft.



❶ Kernelement



❷ Wort-Bild-Marke



❸ Bild-Marke mit Botschaft

1.2 Das Logo / Farben

Das Logo des VBB besteht aus der Bild-Marke – dem VBB-Kernelement. Es ist in Form, Farbe und Anwendung fest definiert und stets unverändert anzuwenden.



Farbige Anwendung



Graustufenumsetzung
20 % Schwarz



Schwarzweiß-Anwendung
100 % Schwarz



Schwarzweiß
Negativ-Anwendung

1.2 Das Logo /Hintergründe

Wo immer es möglich ist, steht die Bild-Marke auf einem hellen Hintergrund. In der praktischen Anwendung werden jedoch Anpassungen an die jeweiligen Gegebenheiten notwendig sein. Im Rahmen der werblichen Kommunikation, oder im gemeinsamen Auftritt mit anderen Verkehrsunternehmen, kann das Logo auch vor anderen Hintergründen stehen. Jedoch darf der Hintergrund nicht zu unruhig oder zu kleinteilig sein. Solche Hintergründe beinträchtigen die Prägnanz der VBB-Bild-Marke.



Richtige Anwendungen



Falsche Anwendungen

1.3 Die Bildmarke / Raster

Um die VBB-Bild-Marke als dynamisches Element in einem flexiblen Baukasten-Gestaltungssystem einsetzen zu können, wurde ein Basisraster, bestehend aus Rastereinheiten (RE), definiert. Dieses System visualisiert „Zonen", innerhalb dessen das Kernelement im Anschnitt platziert wird.

Das Rastersystem baut sich wie folgt auf:

❶ Das Logo entspricht einem Aufbau von 11 RE x 11 RE.
❷ Das Logo ist stets rechts auszurichten.
❸ Rechtsseitig können 2 RE angeschnitten werden.
❹ Von oben kann 1 RE angeschnitten werden.
❺ Von unten kann 1 RE angeschnitten werden.
❻ Von der linken Seite können 1 ¼ RE angeschnitten werden.

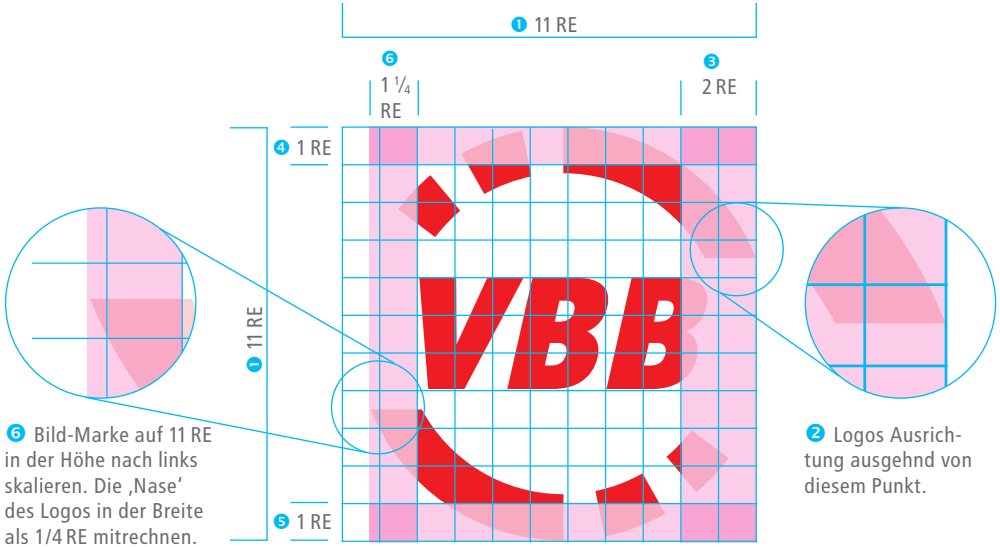
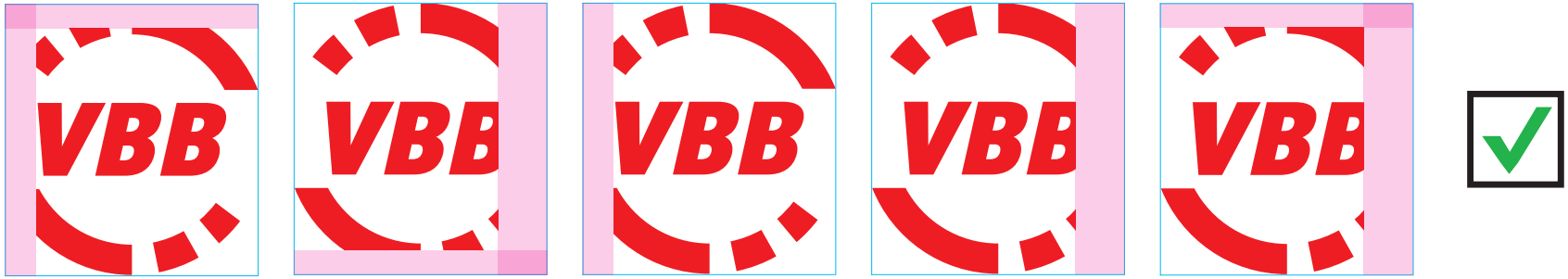


Bild-Marke im Basisraster

1.3 Die Bildmarke / Anwendung

Folgende Möglichkeiten gibt es, das Logo – basierend auf dem zuvor fest definierten Rastersystem – zu platzieren und anzuschneiden.



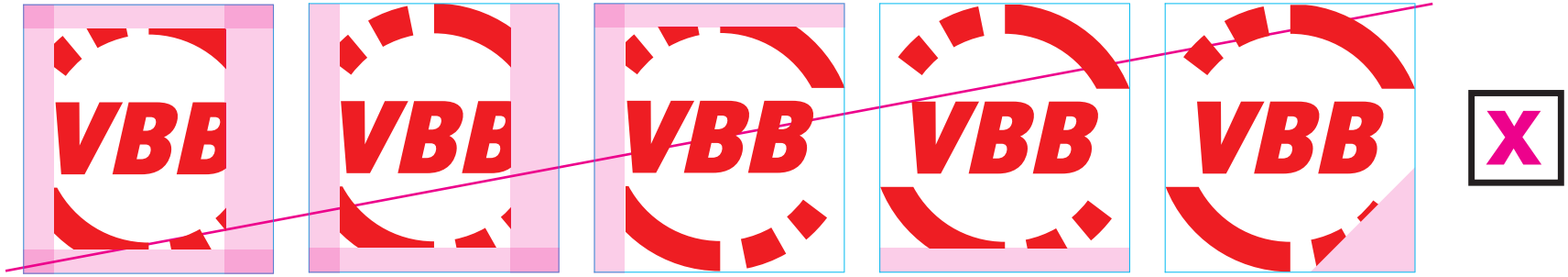
Richtige Anwendungen:
zweifach angeschnitten links
Breite: 1 RE, Höhe 1 ¼ RE

zweifach angeschnitten
Breite: 1 RE, Höhe 2 RE

einfach angeschnitten
Höhe: 1 ¼ RE

einfach angeschnitten
Höhe: 2 RE

zweifach angeschnitten rechts
Breite: 1 RE, Höhe 1 ¼ RE



Falsche Anwendungen:
vierfach angeschnitten

dreifach angeschnitten

zweifach angeschnitten

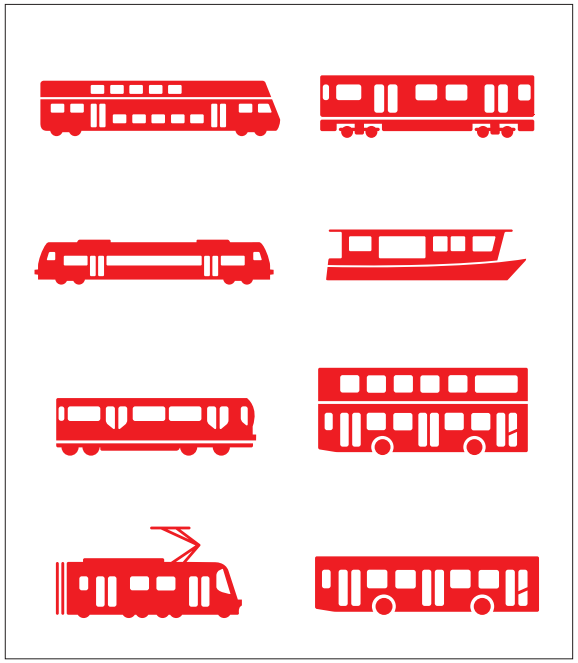
einfach angeschnitten

schräg angeschnitten

1.4 Die Bildwelt / Iconstil

Ein formuliertes Set von grafischen Info- und Schmuckelementen illustriert und vervollständigt den VBB-Gesamtauftritt.

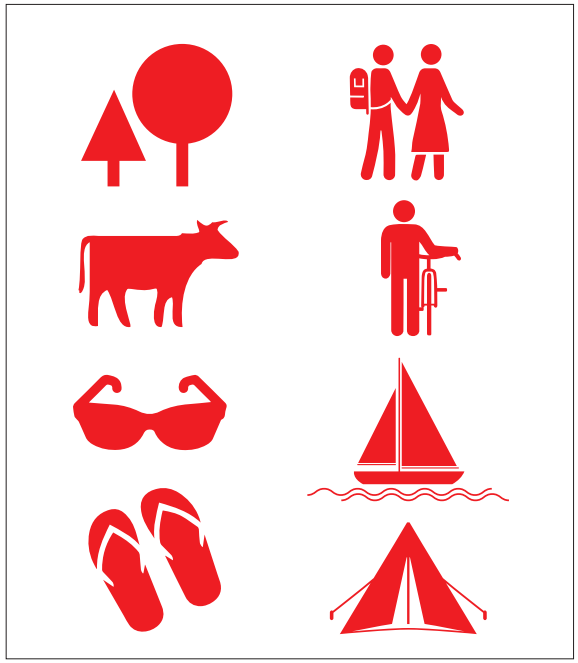
Die VBB-Icons sind hierbei in diverse Kategorien unterteilt. Je nach Thema und inhaltlichen Schwerpunkten gilt es, die Iconauswahl immer neu abzuprüfen und alle Abbildungen in Menge und Größe jeweils im Layout anzupassen. Die VBB-Icons können anlassbezogen beliebig erweitert werden.



Verkehr



Touristik



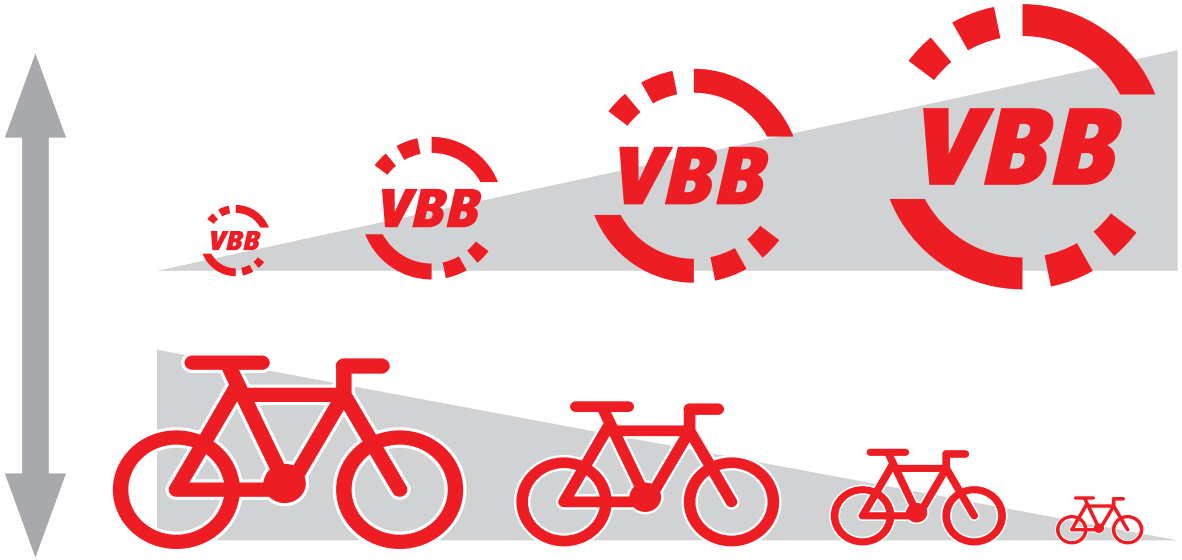
Sonstiges (Freizeit etc.)

1.4 Die Bildwelt / Proportionen

Damit die Grafiken in der Kommunikation nicht miteinander konkurrieren, gibt es folgende Faustregel: Die Größe der VBB-Bild-Marke ist ausschlaggebend für die Größe anderer Elemente.

Wird die Bild-Marke groß kommuniziert, wird das Kern-Icon, welches thematisch im Vordergrund steht, dem Verhältnis entsprechend untergeordnet (ca. 25 % der optischen Größe der VBB-Bild-Marke). Dieses Verhältnis kann auch umgekehrt werden.

Weitere Schmuckelemente (Icons in den Schmuckfarben) sind unabhängig von dieser Faustregel ergänzend platzierbar (siehe Beispiel).



optische Größenverhältnisse

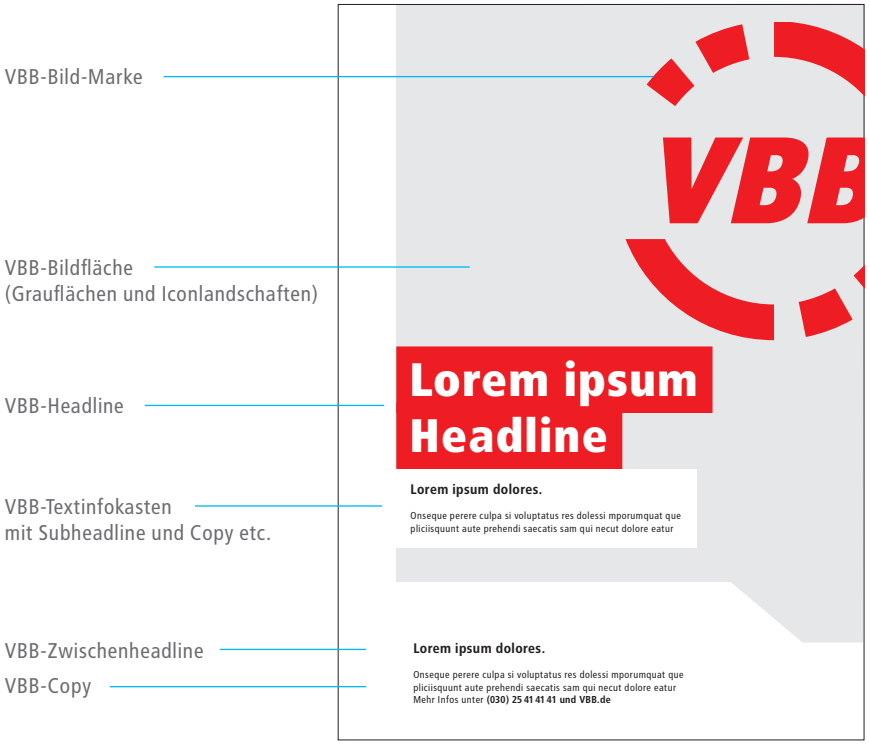


Beispiel Plakat

2. Das Gestaltungsprinzip

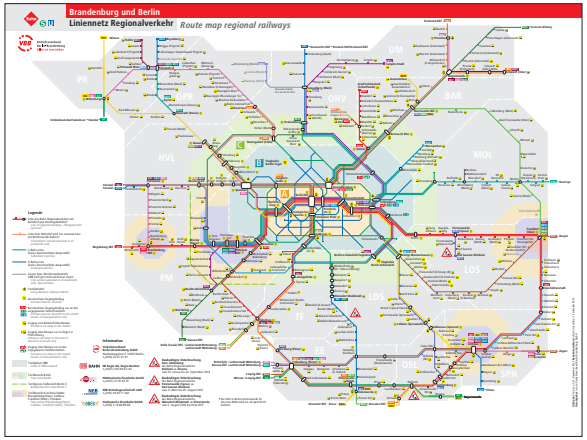
2.1 Layoutraster / Grundaufbau

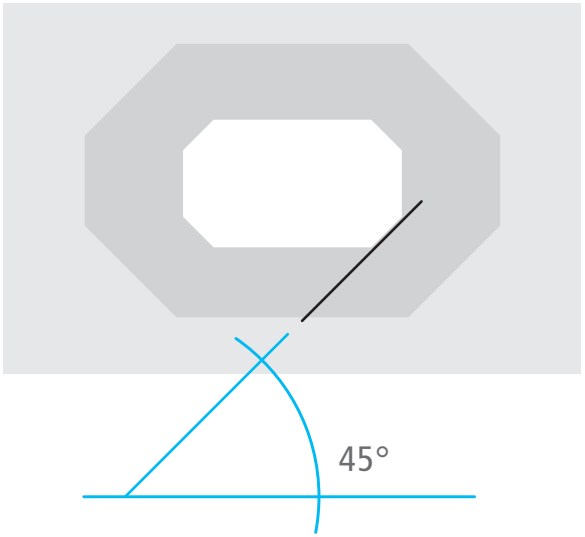
Die VBB-Bild-Marke tritt als Klammer auf und steht im Fokus der visuellen Außendarstellung.
Neben dem roten Kernelement prägen in Ergänzung weitere Elemente den Look & Feel.



2.1 Layoutraster / Flächenprinzip

Grauflächen sind abgeleitet aus dem Liniennetz des VBB.
Dabei wird an der Seite im 45° Winkel angeschnitten.



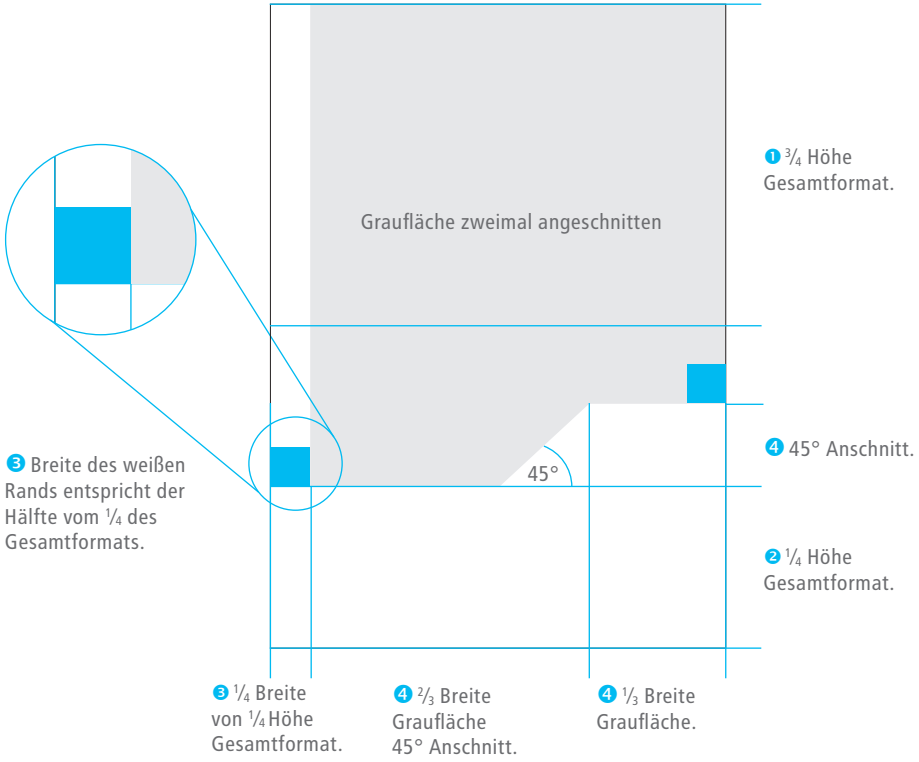


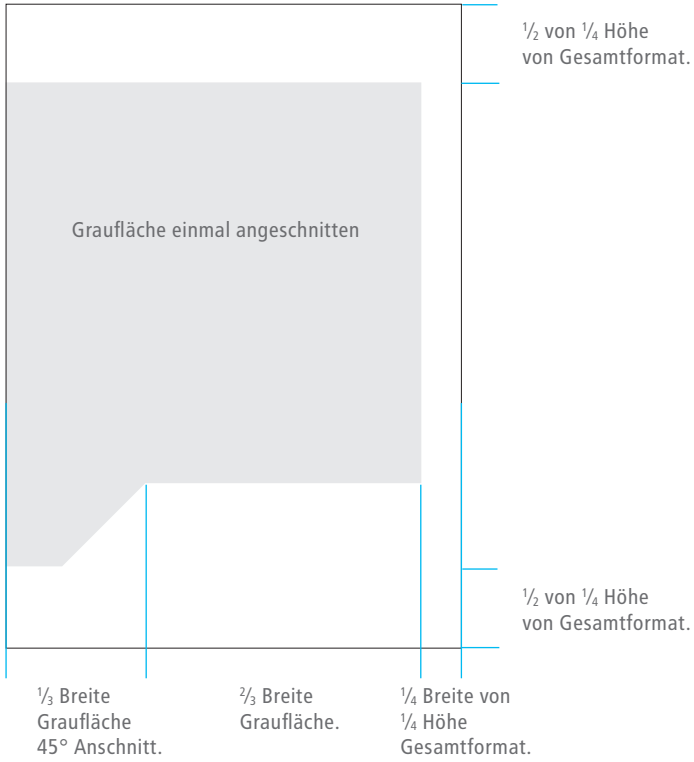


2.1 Layoutraster / Flächenprinzip

Je nach Format und Inhaltsmenge ist die Graufläche wie folgt anzulegen:

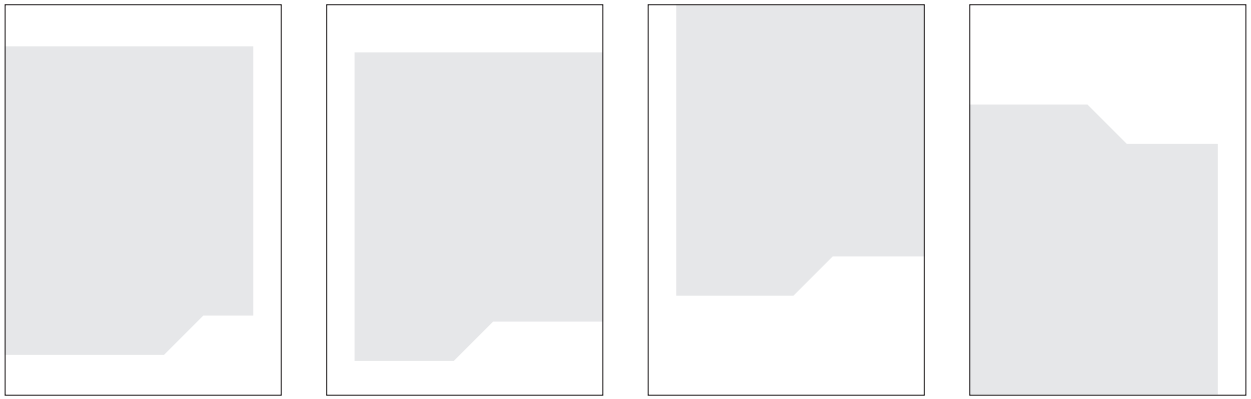
❶ Die Graufläche bildet ca. ein Dreiviertel des Gesamtformates.
❷ Die übrige weiße Fläche sollte ca. ein Viertel der Höhe des Gesamtformates entsprechen.
❸ Ein Viertel von einem Viertel entspricht der Breite des weißen Randes rechts oder links.
❹ Den 45° Anschnitt der Graufläche in etwa dem Goldenen Schnitt nach vornehmen.





2.1 Layoutraster / Flächenprinzip

Die Positionierung der grauen Fläche im Format ist variabel. Die charakteristische Ecke der grauen Fläche sollte allerdings nie direkt im Anschnitt stehen. Ebenfalls sollte der Weißraum so klein wie möglich gehalten werden, wenn er keine Funktion hat.

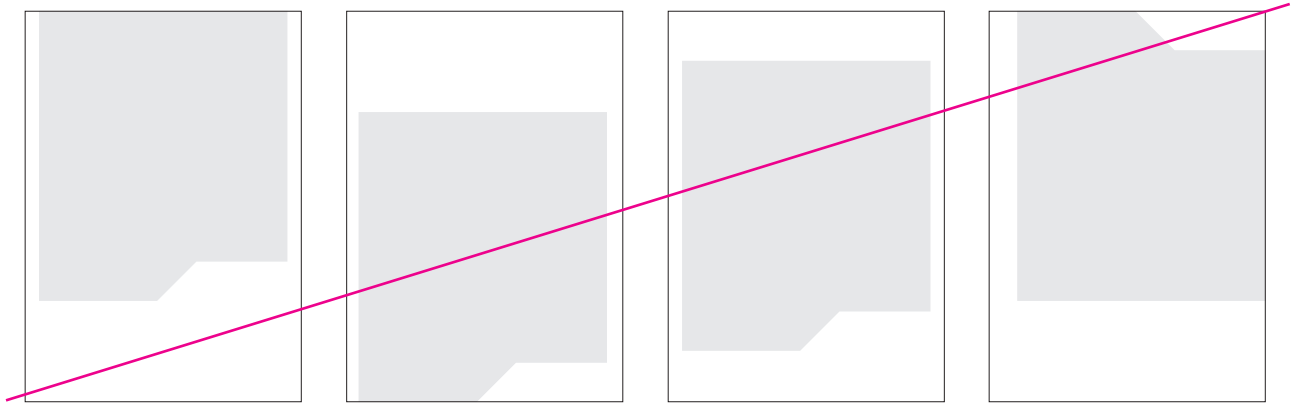


Richtige Anwendungen:
links angeschnitten

rechts angeschnitten

rechts + oben angeschnitten

links + unten angeschnitten



Falsche Anwendungen:
Anschnitt Oberkante

Anschnitt Oberkante

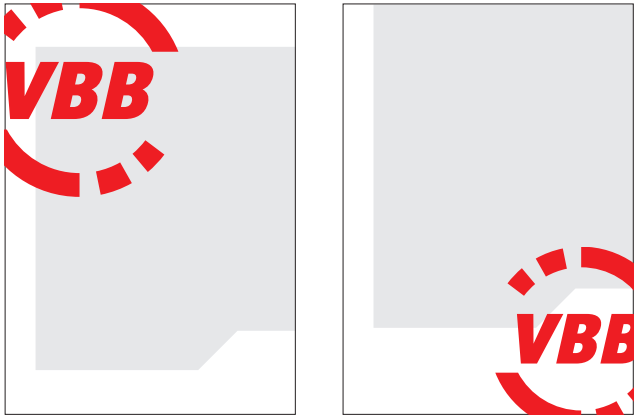
Passpartout

Weißraum nicht als durchgängige Fläche

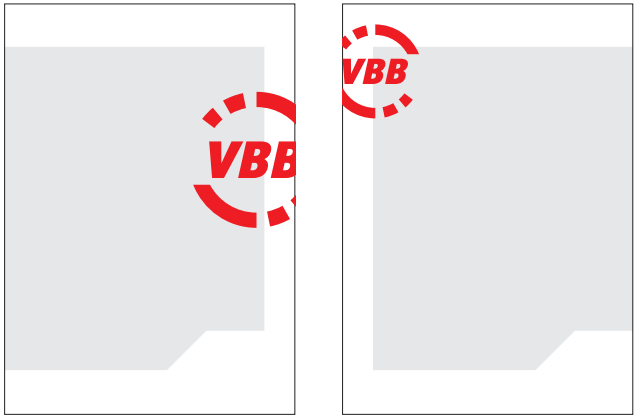
2.1 Layoutraster / Integration Bild-Marke

Die VBB-Bild-Marke kann ein- oder zweifach angeschnitten werden. Die Abbildungsgröße ist davon abhängig, ob in der Kommunikation im Vordergrund stehen soll. Informationsmenge – in Text und Bild – sind hier zu beachten.

Die Größe der VBB-Bild-Marke ist abhängig von den Inhalten des Layouts. Hat man viel oder wenig Text, wie groß ist die Illustration und ob es sich zum Beispiel um VBB-Eigenmedien handelt. Gleiches gilt für die Positionierung. Auf den Folgeseiten befinden sich dazu Beispiele. Die Gestaltung ist also in einem gewissen Rahmen frei. Einzige Einschränkung hier: möglichst Bündigkeit mit VBB-Versalhöhe vermeiden.



Eckenpositionierung mit zweifachem Anschnitt



Eckenpositionierung mit einfachem Anschnitt

2.1 Layoutraster / Headline-Raster

Die Rahmen der typografischen Elemente wie Headlines, Subheadlines und Copies werden nach einem fest definierten Raster arrangiert. Sie sind nach folgenden Regeln und Arbeitsschritten auszurichten:

1. Bildung einer quadratischen Rastereinheit, ausgehend von einer halben Versalhöhe des Buchstaben H der Headline.
2. Entsprechend einer Einheit umlaufend Abstände definieren, einrichten und fixieren.
3. Im optionalen Textinfokasten für Subheadline, Copy oder ähnliches gilt es, mit selbiger Einheit zuarbeiten und Abstände umlaufend einzustellen.
4. ZAB der Headline entpricht ebenfalls 1/2 Versalhöhe



2.1 Layoutraster / Headline-Anwendung

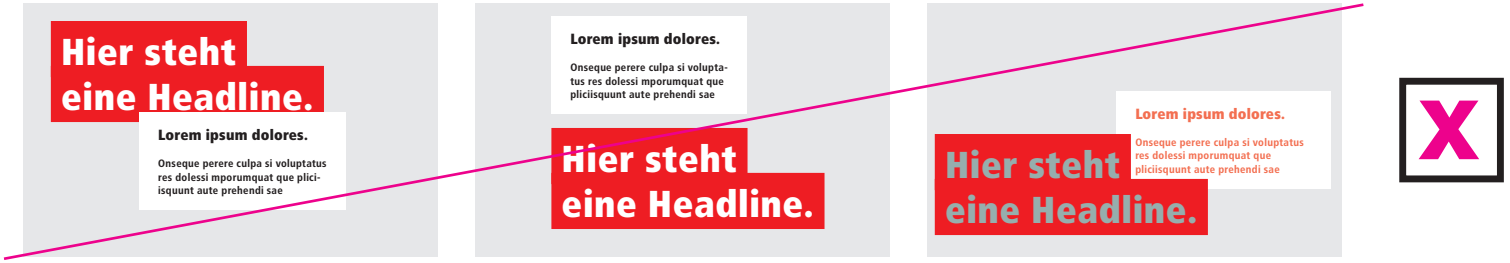
Headlines werden stets in Transit-Black, in gemischter Schreibweise mit weißer Schriftfarbe auf rotem Balken gesetzt.

Der Text innerhalb des optionalen Infokastens steht hingegen schwarz auf weißer Fläche. Dabei erscheinen Subheadlines in Transit-Black, weitere textliche Auszeichnungen in Transit-Bold und die allgemein Copy in Transit-Normal.

Spezifische Anwendungen (bspw. Schriftgrößen) werden in den entsprechenden Kapitel aufgeführt.



Richtige Anwendungen: Headline und Copy können verbunden oder separat positioniert werden.



Falsche Anwendungen: Nicht erlaubt ist die Überlappung von Elementen, dass die Copy über der Headline steht oder andere Farb- und Schriftkombinationen.

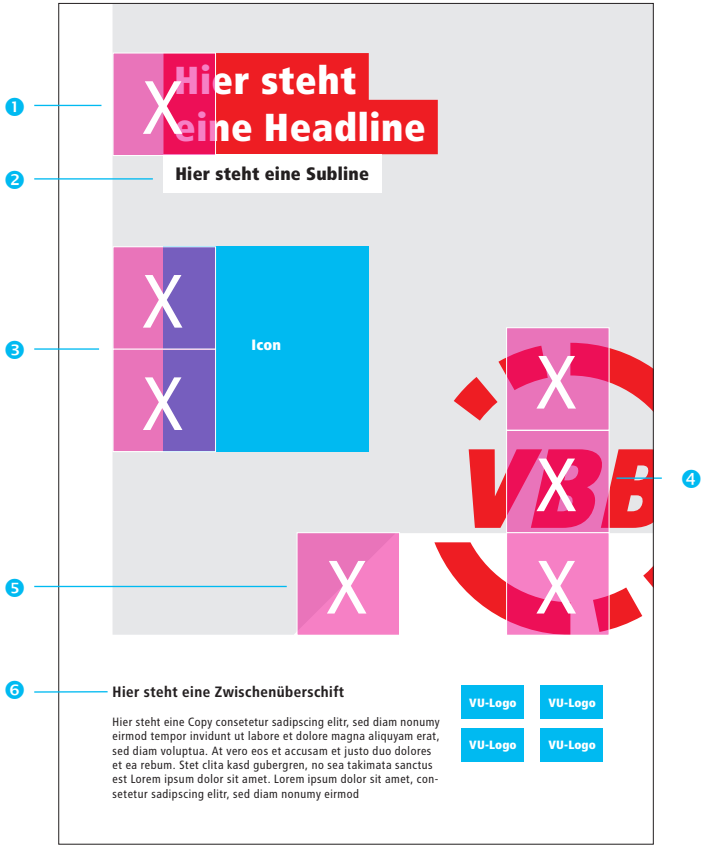
2.2 Basislayout / DIN A4 hoch, quer

Das Layout für ein DIN-A4-Format ist nach folgenden Regeln aufzubauen:

1. Die Höhe der Einheit X entspricht der Höhe der Headline inklusive rotem Rahmen.
2. Die Subheadline – Transit-Black – ist mind. 18 pt groß.
3. Je nach Themenschwerpunkt wird die Größe des Icons ebenfalls durch das X festgelegt. Dabei kann die Größe über mehrere feste Einheiten X flexibel definiert werden.
4. Gleiches gilt für die VBB-Bild-Marke. Dabei ist auf die Proportionen zwischen Logo und Icon zu achten.
5. Die Einheit X bildet ebenfalls die Höhe des 45° Anschnitts.
6. Zwischenheadlines – Transit-Bold – ist mind. 15 pt groß.
   Copy – Transit-Normal – ist mind. 10 pt groß.



DIN A4 quer

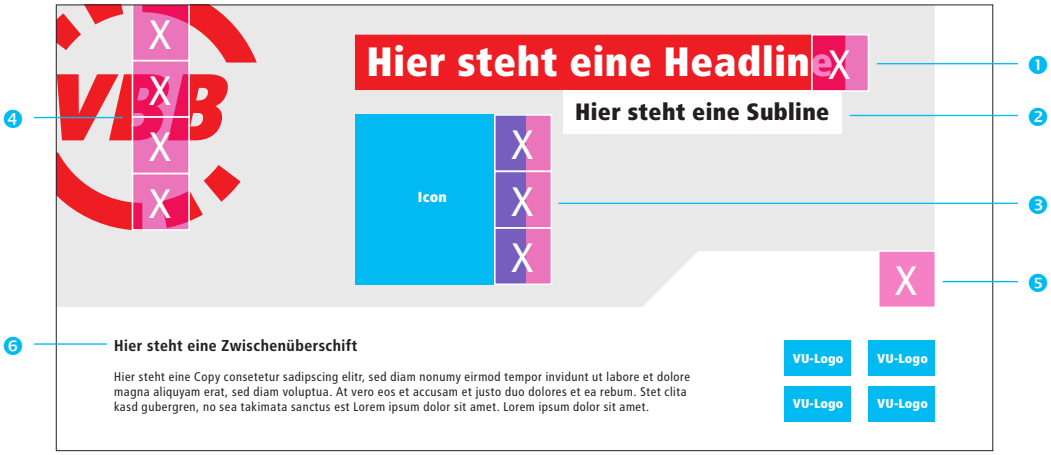


DIN A4 hoch

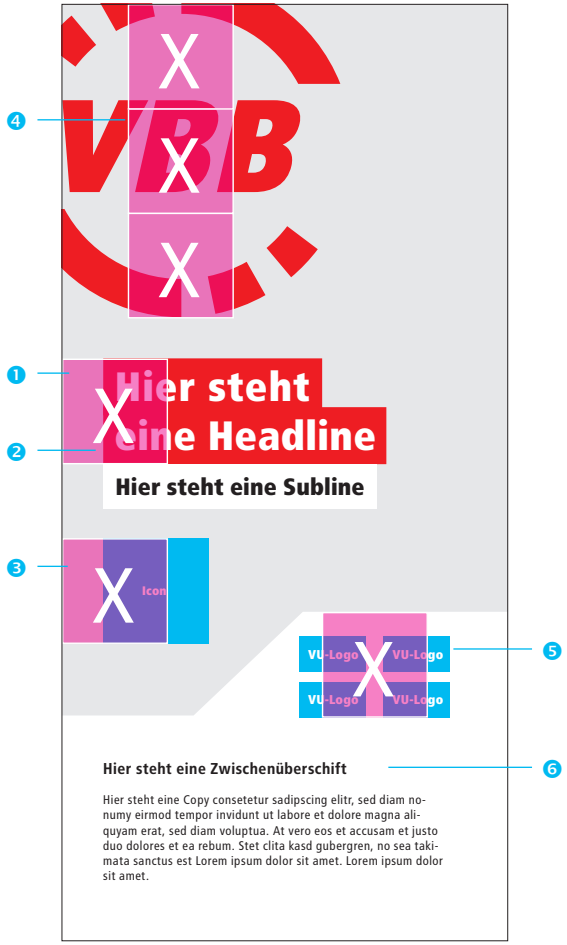
2.2 Basislayout / DIN lang hoch, quer

Ein DIN-lang-Format sollte auf der Grundlage folgender Prinzipien gestaltet sein:

1. Die Höhe der Einheit X entspricht der Höhe der Headline inklusive rotem Rahmen.
2. Die Subheadline – Transit-Black – ist 15 pt groß.
3. Je nach Themenschwerpunkt wird die Größe des Icons ebenfalls durch das X festgelegt. Dabei kann die Größe über mehrere feste Einheiten X flexibel definiert werden.
4. Gleiches gilt für die VBB-Bild-Marke. Dabei ist auf die Proportionen zwischen Logo und Icon zu achten.
5. Die Einheit X bildet ebenfalls die Höhe des 45° Anschnitts.
6. Zwischenheadlines – Transit-Bold – ist mind. 15 pt groß.
   Copy – Transit-Normal – ist mind. 10 pt groß.



DIN lang quer



DIN lang hoch

3. Anwendungsbeispiele

3.1 Printmedien Kampagnen / Plakat DIN A3 hoch

Format: DIN A3, 297 x 420 mm

❶ **Headline**
Schrift: Transit-Black
Größe: 58 Pt
Zeilenabstand: 70 Pt
Farbe: weiß auf VBB-Rot

❷ **Zwischenheadline**
Schrift: Transit-Bold
Größe: 24 Pt
Zeilenabstand: 20 Pt
Farbe: schwarz

❸ **Copy**
Schrift: Transit-Normal / -Bold
Größe: 15 Pt Zeilenabstand: 20 Pt Farbe: schwarz

❹ **Kern-Icon**
Größe: ca. 93 x 110 mm
Farbe: VBB-Rot

❺ **Logo**
Höhe: 110 mm
Farbe: VBB-Rot

❻ **Graufläche**
Größe: 271 x 336 mm
Farbe: schwarz 10 / 20 %



Beispiel Freizeitticket, A3 hoch

3.1 Printmedien Kampagnen / Plakat DIN A3 hoch

Format: DIN A3, 297 x 420 mm

❶ **Headline**
Schrift: Transit-Black
Größe: 58 Pt
Zeilenabstand: 70 Pt
Farbe: weiß auf VBB-Rot

❷ **Zwischenheadline**
Schrift: Transit-Bold
Größe: 24 Pt
Zeilenabstand: 20 Pt
Farbe: schwarz

❸ **Copy**
Schrift: Transit-Normal / -Bold
Größe: 15 Pt
Zeilenabstand: 20 Pt
Farbe: schwarz

❹ **Kern-Icon**
Größe: ca. 176 x 227 mm
Farbe: VBB-Rot

❺ **Logo**
Höhe: 110 mm
Farbe: VBB-Rot

❻ **Graufläche**
Größe: 271 x 336 mm
Farbe: schwarz 10 / 20 %



Beispiel App, A3 hoch

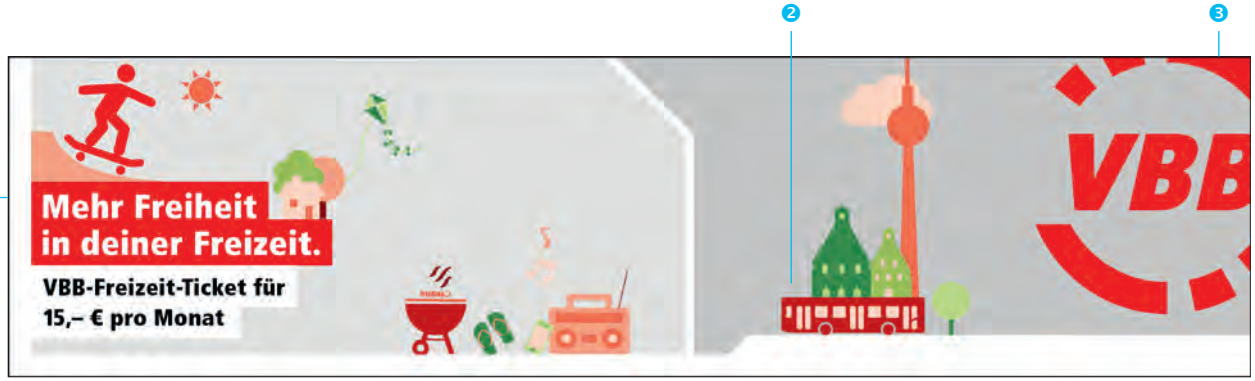
3.2 Online-Medien

Formate:
970x250 px, 336x280 px,
250x250 px, 160x600 px

❶ **Headline**
Kann je nach Größe des Banners unterschiedlich umbrochen werden (im Beispiel 2- oder 4-zeilig)

❷ **Piktogramme**
Je größer die bespielbare Fläche, je mehr Piktogramme können auf dem Banner angeordnet werden.

❸ **Logo**
Farbe: VBB-Rot
An 2 Seiten angeschnitten, gem. CD Vorgaben. Anpassung der Größe des Logos proportional zum verfügbaren Platz.



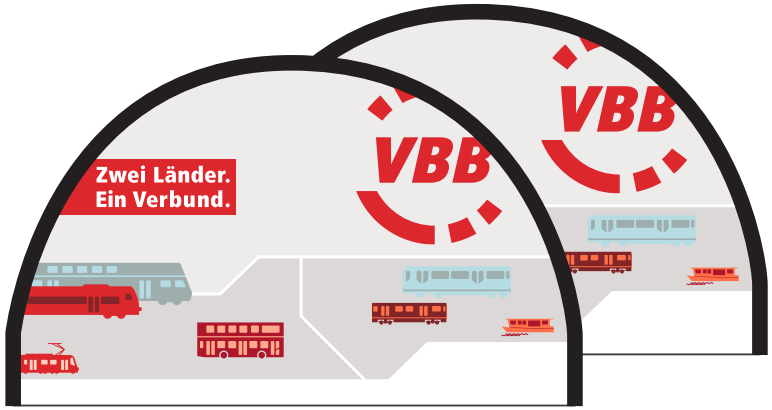




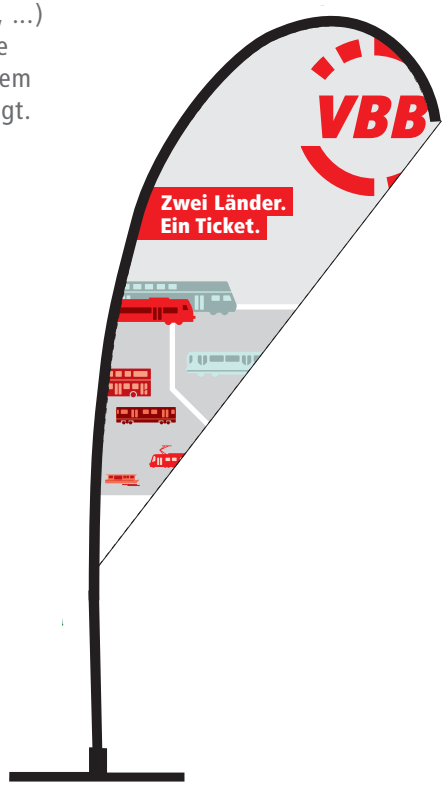


3.3 Event-Medien

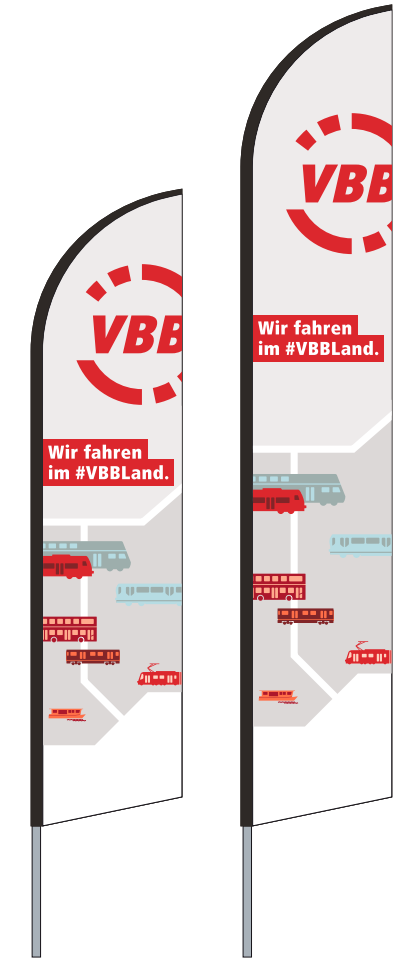
Das einheitliche Event-Medien-Design dient den Kunden zur schnellen Orientierung und Information über den Erhalt von Informationsmaterialien und anderen Verkaufsprodukten. Hierbei gilt es, stets die grundsätzlichen Anforderungen an das Corporate Design (z. B. Platzierung des Logos, Farben / Grauflächen, Iconauswahl, ...) modular auf die unterschiedlichen Gegebenheiten / Flächen zu adaptieren.Genaue Vermaßungsangaben sind aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen in diesem CD-Manual nicht möglich. Stattdessen werden beispielhafte Anwendungen gezeigt. Alle Module können über den VBB gebucht oder erstellt werden.



Beispiel Expobanner

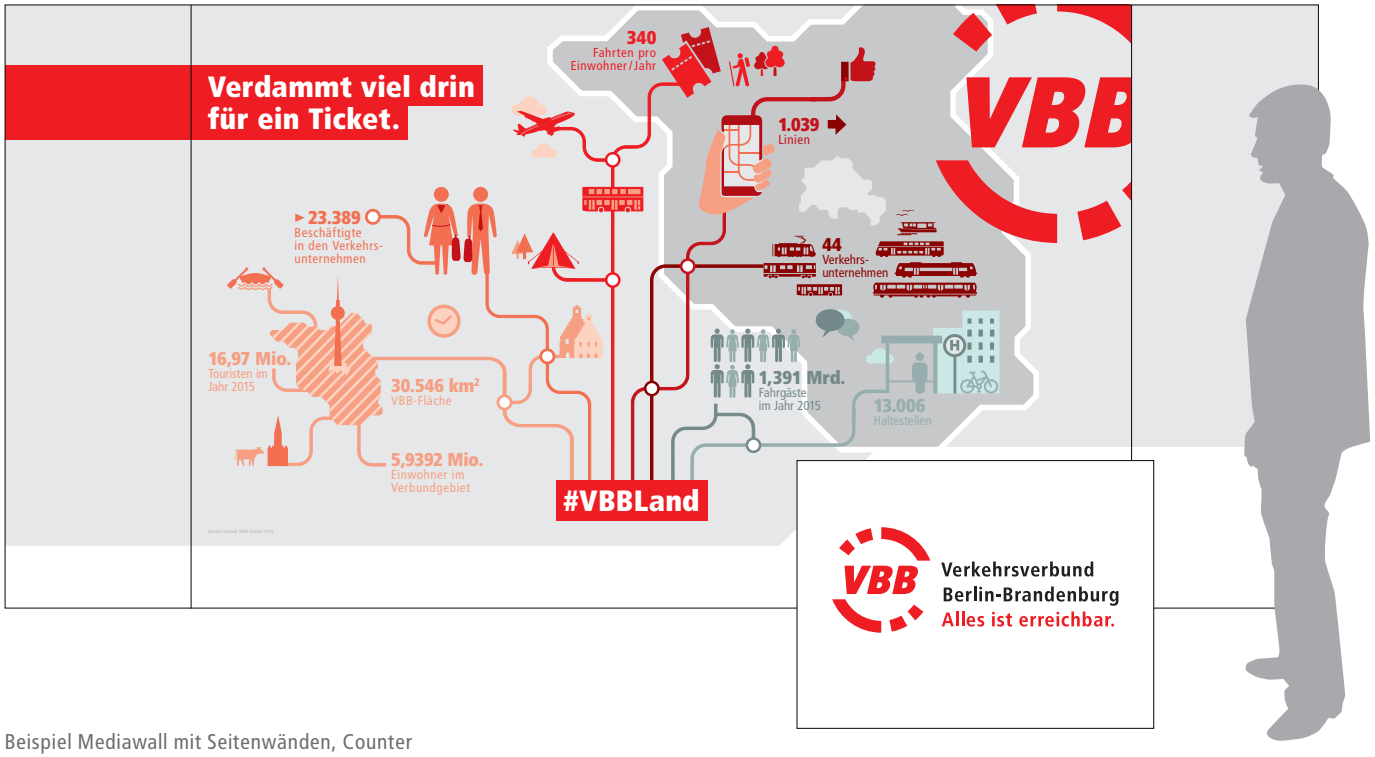


Beispiel Fahrplanbuch, A5 quer

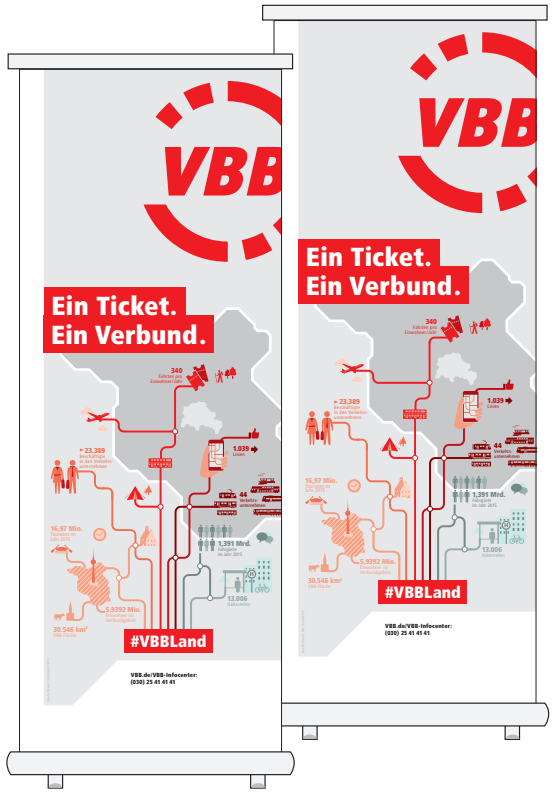


Beispiel Expoflag

3.3 Event-Medien



Beispiel Mediawall mit Seitenwänden, Counter



Beispiel Rollup

4. Die Gestaltung in VU-Medien

4.1 Basiselemente / Botschaft

Wird die VBB-Bild-Marke in Medien der Verkehrsunternehmen integriert, so ist die Ergänzung um einen textlichen Zusatz – einer Botschaft – elementar.

Das Kernelement und die Botschaft erscheinen dabei grundsätzlich in der fest definierten Logofarbe Rot bzw. weiße Schrift (Transit-Black) auf Rot.

Botschaften sind frei wählbar und anlassbezogen. Der Einsatz von Botschaften ist mit dem VBB abzustimmen.



VBB-Wort-Bild-Marke in Verwendung auf bereits vorhandenen Medien.





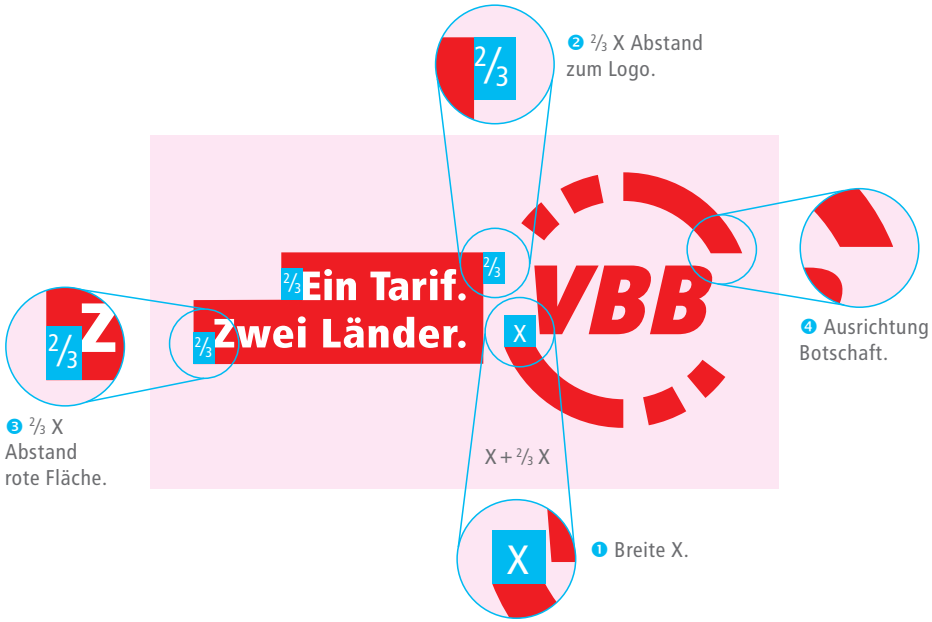


VBB-Bild-Marke mit Botschaft in Verwendung mit VU-Medien wie Flyer, Plakate oder Webseiten.

4.1 Basiselemente / Raster

Bei der Platzierung der Botschaft gibt es folgende Regeln wie folgt zu beachten:

1. Die Breite der Kreisklammer der VBB-Bild-Marke definiert die Basiseinheit X.
2. ⅔ von einer Einheit X entsprechend Schriftgröße und umlaufend Abstände definieren, einrichten und fixieren.
3. Der Abstand zwischen Botschaft und VBB-Bild-Marke bildet eine Einheit X.
4. Die Botschaft selbst wird am unteren Rand der oberen Kreisklammer ausgerichtet.





Kurze Botschaft



Mittellange Botschaft



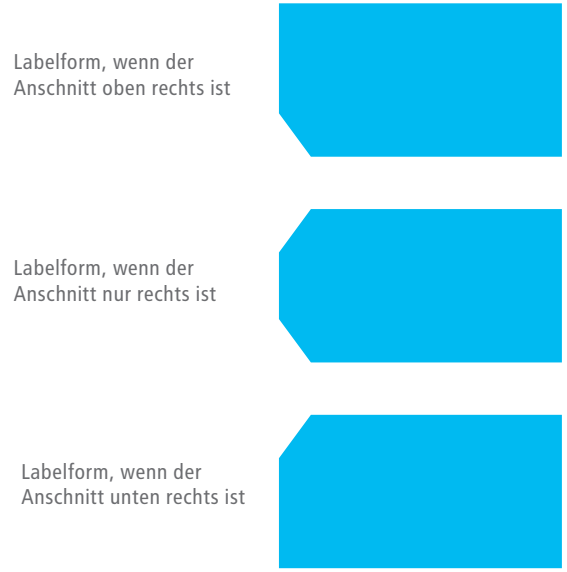
Lange Botschaft

4.1 Basiselemente / Schutzrahmen

Die VBB-Bild-Marke wird mit der jeweils zuvor fixierten Botschaft als eine feste Einheit betrachtet, welche eine festgelegte Schutzzone hat – eine Freifläche, innerhalb derer keine weiteren Elemente platziert werden dürfen. Der Schutzrahmen ist wie folgt aufgebaut:

1. Die Breite der Kreisklammer der VBB-Bild-Marke definiert die Basiseinheit X.
2. Einheit X entspricht umlaufend den Abstand bzw. definiert den Schutzrahmen der VBB-Bild-Marke inkl. der Botschaft.
3. Der Schutzrahmen zeigt stets links eine markante 45° Ecke und bildet neben dem herkömmlichen Schutzrahmen ein Pflichtelement – ebenfalls im Abstand von X.





4.1 Basiselemente / Proportionen

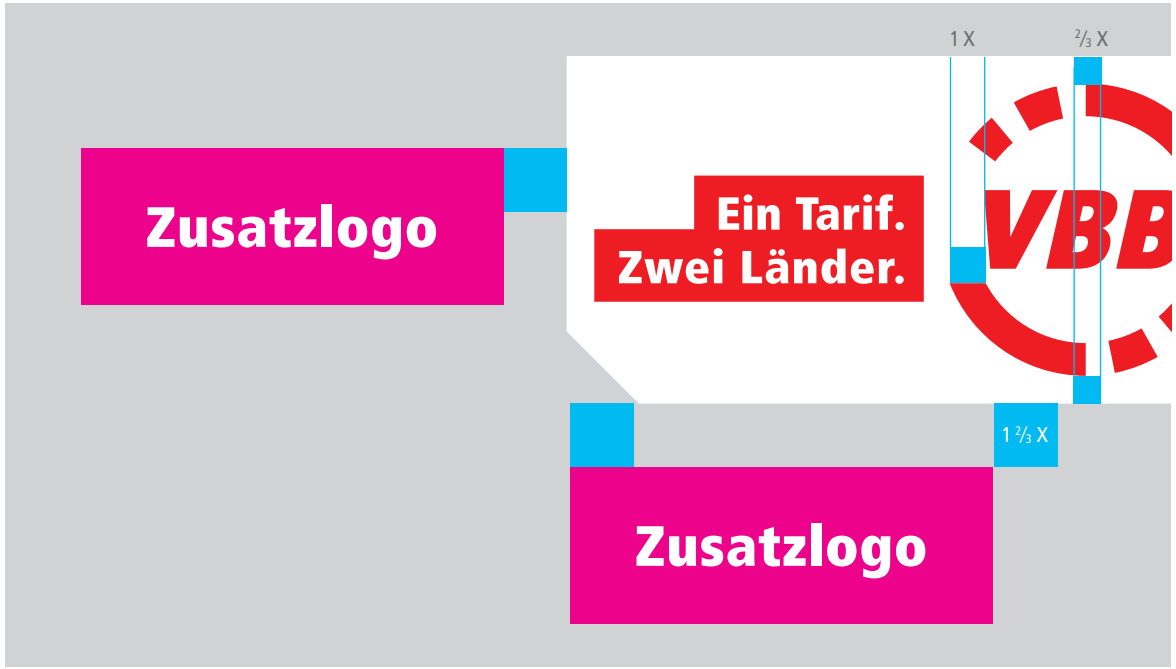
Die Breite der VBB-Bild-Marke inkl. der Botschaft sollte stets ca. 10 bis 25 % der Formatbreite entsprechen. Jedoch darf sie nie kleiner als 30 % der Basisgröße (siehe Abbildung) sein.

Nur in Ausnahmefällen – zum Beispiel bei speziellen Medienformaten – ist es gestattet, das Format bzw. Abbildungsverhältnis den Gegebenheiten leicht anzupassen.



4.1 Basiselemente / Zusatzlogos

Die VBB-Bild-Botschaft-Marke kann in Kombination mit weiteren Marken / Logos anderer Verkehrsunternehmen und Organisationen platziert werden. Hierbei gilt es, einen fest definierten Mindestabstand von 1 ⅔ X zu beachten:



Allgemeine Festlegungen



Kapitel 2

2.1. Datenmanagement

2.1.1. Datenaustausch

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

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

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

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

Folgendes gilt:

1. Zum Zweck der Fahrplan- und Fahrtrouteninformation stellen die Verkehrsunternehmen dem VBB die unten genannten Daten zur Verfügung:
   - Grunddaten (Haltestellen- und Fahrzeuginformationen, etc.) mit erforderlichen Attributen
   - Fahrplandaten (Soll-Fahrplan) mit erforderlichen Attributen
   - Echtzeitdaten (Ist-Fahrplan)
   - Störungsdaten (kurz- und mittelfristige Störungsinformationen)

   Der VBB stellt die Fahrplandaten in einem verbundweiten VBB-Datenpool zusammen und pflegt diese kontinuierlich.

2. Der Datenaustausch erfolgt unentgeltlich. Anfallende Betriebskosten für den Datenaustausch trägt der jeweilige Datenlieferant.

3. Die Daten werden vom VBB zur Fahrplan- und Fahrtrouteninformation von Kunden und zur Verkehrsplanung eingesetzt. Hiermit ist keine Gewinnerzielung verbunden.

4. Allen Verkehrsunternehmen, die ihre Daten für den VBB-Datenpool zur Verfügung gestellt haben, kann kontinuierlich der vollständige Datenbestand des Verbundes für die Fahrgastinformation ihrer Kunden bereitgestellt werden.

5. Die Weitergabe von Daten an Dritte bzw. die Gestattung der Nutzung der Daten durch Dritte außerhalb des Verbundes bzw. der Verkehrsunternehmen ist zulässig.

6. Der Datenaustausch erfolgt über Standardschnittstellen. Die Verkehrsunternehmen sichern die Übermittlung vollständiger und aktueller Daten zu. Die Übermittlung aktualisierter Daten durch die Verkehrsunternehmen erfolgt jeweils im Zusammenhang mit Fahrplanänderungen.

7. Die auszutauschenden Fahrplandaten enthalten immer alle Fahrten einer Linie. Dazu zählen insbesondere alle Haltestellen und die einzelnen Fahrten mit Fahrzeiten (Ort, Uhrzeiten, Tag). Gleiches gilt für Serviceattribute und weitergehende fahrgastrelevante Informationen wie z. B. Tarifinformationen.

8. Die Verbundpartner erklären sich bereit Reklamationen, Beschwerden und Hinweise von Fahrgästen, die im Zusammenhang mit der Auskunftserteilung stehen, entgegenzunehmen und an den jeweils verantwortlichen Partner weiterzuleiten und über alle ihnen aus der Zusammenarbeit zur Kenntnis gelangten Angelegenheiten, insbesondere Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, Stillschweigen zu bewahren. Bekannt gewordene Mängel oder Fehler werden vertraulich behandelt.

9. Die gesetzlichen Datenschutzbestimmungen werden eingehalten.

2.1.2. Systemkonzept

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

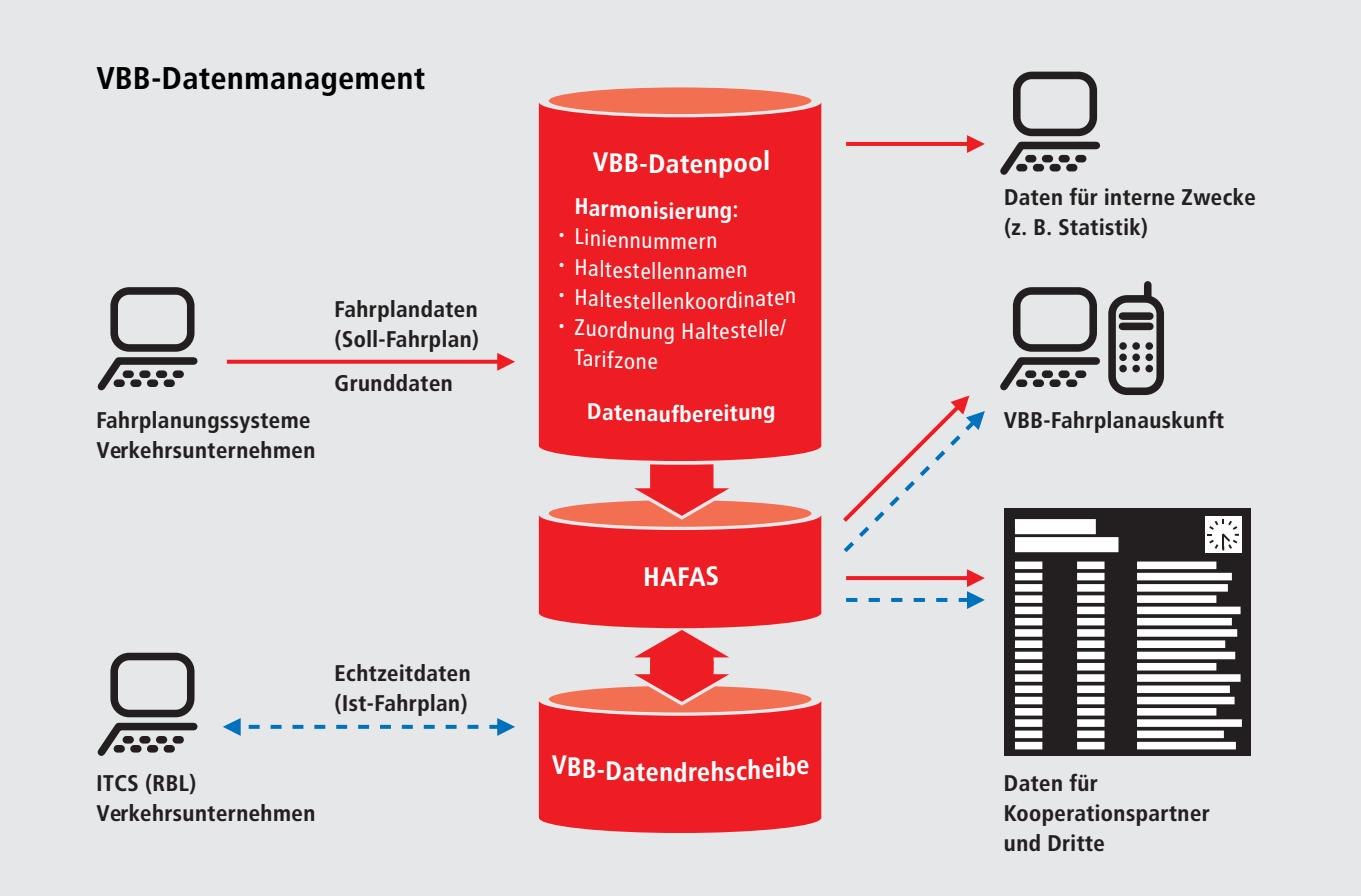
Fahrgastinformationen werden regelmäßig oder ständig aktualisiert, was unterschiedliche Ansprüche an die Versorgung des VBB-Datenpools mit Daten durch den Datenlieferanten stellt. Die gelieferten Daten werden bei der Aufbereitung unverändert gelassen bzw. können nicht korrigiert werden und müssen daher in den Planungssystemen der Datenlieferanten berichtigt und neu geliefert werden.

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

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

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

Weitere Exportmöglichkeiten sind mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.



Schematische Darstellung der Schnittstellen

2.1.3. Datenpflege

2.1.3.1. Grunddaten (Haltestellen, Koordination)

Struktur und Bedeutung der Grunddaten

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

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

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

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

4. **Deutschlandweite Haltestellen ID (DHID)** = eine globale Identifikationsnummer gemäß VDV-Schrift 432 (https://www.vdv.de/), welche die VU-Masten deutschlandweit eindeutig beschreibt. Die DHID wird in einer deutschlandweiten zentralen Stelle (zHV) erzeugt und vom VBB-Datenmanagement an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Die DHID wird als eigenständige Mast-Nr. oder als Attribut am Mast geführt und muss vom VU vorab beim VBB-Datenmanagement angefordert werden. Diese wird dann vom VU mit den Fahrplandaten geliefert. Wenn alle relevanten Systeme die DHID unterstützen, sind keine Umschlüsselungen mehr nötig. Des Weiteren vereinfacht es die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen, z. B. bei Abfahrtstafeln. Die DHID soll für das eTicket Deutschland und in den Produkt- und Systemmodulen (Planung-/RBL -Tools, Fahrkartenautomaten, etc.) berücksichtigt werden.

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

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

Lieferung von Grunddaten

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

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

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

Möglichkeiten der Änderungen der Grunddaten:

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

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

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

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

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

2. Umbenennen des Haltestellennamens
Das VU meldet den neuen Haltstellenamen mindestens sieben Tage vor Datenlieferung beim VBB-Datenmanagement an. Hierfür werden folgende Informationen benötigt:

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

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

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

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

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

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

Mit einem neuen Update werden diese Änderungen wirksam.

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

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

2.1.3.2. Fahrplandaten (Soll-Fahrpläne)

Bedeutung der Fahrplandaten

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

Grundregeln der Datenlieferung

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

Ergänzende Regeln

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

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

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

2.1.3.3. Echtzeit-Fahrplandaten (Ist-Daten)

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

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

Grundregeln und Kommunikationsparameter

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

Die aktuell unterstützten Dienste sind:
- Auskunftsdienst (VDV 454 AUS und REF-AUS)
- Anschlussinformation und –überwachung (VDV 453 ANS und REF-ANS)
- Dynamische Fahrgastinformation (VDV 453 Dienst DFI und REF-DFI)
- Visualisierungsdienst (VDV 453 Dienst VIS)

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

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

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

Ergänzende Anforderungen an den Datenaustausch mit den VBB-Systemen

Meta-Daten

Dienstübergreifend

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

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

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

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

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

Eindeutige Richtungsbezüge
Als *RichtungsID* können im Verbundgebiet folgende Darstellungen genutzt werden:
- 1/2
- A/B
- Hin/Rueck

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

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

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

Fahrzeugtypen
Für die Übertragung eines Fahrzeugtyps wird die *FahrzeugTypID* gefordert. Als Werte sind folgende zu nutzen:
- Barrierefrei
- Bedingtbarrierefrei
- Nichtbarrierefrei

Dienstspezifisch

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

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen:
- *ASBID* (AnschlussbereichsID)
- *ASBFahrplanlage* (Zubringernachrichten)
- *ASBFahrtLoeschen* (Fahrtausfallmeldungen)
- *AbbringerInfo* (Abbringerinformationen)

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

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

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen *(▸ VDV 453 Dienst ANS)*:
- *ASBID* (AnschlussbereichsID)
- *ASBFahrplanlage* (Zubringernachrichten)
- *ASBFahrtLoeschen* (Fahrtausfallmeldungen)
- *AbbringerInfo* (Abbringerinformationen)

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

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

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen:
- *AbmeldeID* (Abmeldung bei Anzeigern)
- *AZBID* (AnzeigerbereichsID)
- *AZBFahrplanlage* (Prognosen von Fahrplanlagen),
- *AZBFahrtLoeschen* (Ausfall einer Fahrt, Abfahrt am Anzeiger),
- *AZBLinienSpezialText/-Loeschen* (Erstellen und Löschen eines Linienspezialtext)
- *AUFAZB* (Eintreffens oder Verlassen des Anzeigerbereichs)
- *FahrtInfo* (Fahrtinformationen)
- *HaltID* (HaltepositionsID)
- *HaltepositionsText* (Halteposition bei mehreren Steigen)

Folgende konkrete Vorgaben sind einzuhalten:
- **AZBID**
  Die AZBID entspricht einer übergeordneten Haltstellennummer *(▸ eindeutige übergeordnete Ortsbezüge)*.

Kommunikation mit Anzeigern: Sobald eine direkte Kommunikation zwischen Fahrzeug und Partner-Anzeiger besteht, ist das Attribut AbmeldeID erforderlich.
Zur Signalisierung des Eintreffens oder Verlassen des Anzeigerbereichs ist das Attribut *AUFAZB* zu nutzen.
Bei mehreren Gleisen oder Bussteigen ist zum Referenzieren des Abfahrts- bzw. Ankunftsortes neben dem Attribut HaltID auch das Attribut *HaltepositionsText* zu nutzen.

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

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

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen *(▸ VDV 453 Dienst DFI):*
- *AZBID* (AnzeigerbereichsID)
- *AZBFahrplan* (Fahrplandaten)
- *FahrtInfo* (Fahrtinformationen)

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

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

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen:
- *FahrtRef oder FahrtStartEnde* (Identifikation einer Fahrt)
- *HaltID* (HaltepositionsID)
- *ISTFahrt* (Fahrtbezogene Prognosen von Fahrplanlagen)
- *ISTUmlauf* (Umlaufbezogene Prognosen von Fahrplanlagen)

Folgende konkrete Vorgaben sind einzuhalten:
- **Prognosemeldungen**

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

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

Wenn für verkürzte oder gebrochene Fahrten Ersatzfahrten eingerichtet werden, ist sicher zu stellen, dass die Ersatzfahrt in der VBB-Fahrinfo nicht als „Ausfall" deklariert wird. Das Verkehrsunternehmen hat sicherzustellen, dass die verwendeten Fahrtnummern in diesem Zusammenhang von Abnahmesystemen erkannt und verarbeitet werden können.

Identifikation der Fahrt: Zur eindeutigen Identifikation der Fahrt ist das Element *FahrtID* der *FahrtRef* oder alternativ oder ergänzend das Element *FahrtStartEnde* zu nutzen.
Innerhalb der Erstmeldung wird eine Komplettfahrtmeldungen mit Prognosewerten für jeden Halt erwartet. Dies gilt gleichlautend für Zusatzfahrten und Fahrwegänderungen.

Weiteres: Zur eindeutigen Identifikation der Haltestelle ist das Element HaltID wie im Abschnitt „Eindeutige übergeordnete Ortsbezüge" beschrieben zu nutzen.
Die optionalen *IstFahrt*-Unterelemente *Prognose-Moeglich*, *PrognoseUngenau* und *Stoerungsinfo* dienen einer qualifizierten Fahrgastinformation und sind optional.
Das *IstFahrt*-Unterelement *Besetztgrad* dienen einer qualifizierten Fahrgastinformation und Fahrgastbeeinflussung ist zu nutzen. Die Werte (z. B. „schwach besetzt", „stark besetzt", „überfüllt") sind mit dem VBB-Datenmanagement abzustimmen.
Das *IstFahrt*-Unterelement *IstFormation* enthält Angaben zur Formation der Fahrt und ist für Schienenfahrzeuge zu nutzen.
Das *IstFahrt*-Unterlement *FoFahrzeug* erlaubt Angaben zur Formation und zur Fahrzeugausstattung ist in Abstimmung mit dem VBB-Datenmanagement zu nutzen.
Die optionalen *IstHalt*-Unterelemente *Ein- u. Aussteigeverbot*, *Durchfahrt* und *Zusatzhalt* können u. a. für Bedarfsfahrten und -halte sowie für Ersatzverkehre genutzt werden.

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

Es sind zwingend diese Attribute zu nutzen *(▸ VDV 454 Dienst AUS):*
- *FahrtRef oder FahrtStartEnde* (Identifikation einer Fahrt)
- *FahrplanVersionID* (Fahrplanversion)
- *HaltID* (HaltepositionsID)
- *Linienfahrplan* (Fahrtbezogene Solldaten)
- *SollUmlauf* (Umlaufbezogene Solldaten)

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

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

Bereitstellung von Störungsinformationen für die Fahrplanauskunftsmedien im VBB-Gebiet

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

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

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

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

Der HIM ist schwerpunktmäßig für folgende Einsatzfälle vorgesehen:

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

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

- Erklärung von Baustellen an den Strecken/Linien/Haltestellen, zusätzlich zu gelieferten aktualisierten Soll-Daten (Baustellenfahrplan) → Vorteil für den Fahrgast: Er kann besser erkennen, weshalb er eine erwartete Verbindung nicht erhält oder die Abfahrtszeiten von seinem Kenntnisstand abweichen.
- Hinweistexte zu abweichenden Verkehren bei Veranstaltungen, z. B. Umleitungen oder Linien-(teil)einstellungen, die nicht oder nur für einen bestimmten Zeitraum als Soll-Daten vorhanden sind (z. B. weil man das Ende der Veranstaltung/Einschränkung) nicht kennt.
- Je nach vorhandenem Verkehrsvertrag ist die Nutzung des VBB-HIMs verpflichtend. In den übrigen Fällen ist die Nutzung freiwillig, jedoch wird die Benutzung im Sinne einer möglichst umfangreichen und gleichartigen Information über alle Linien im VBB-Gebiet allen Verkehrsunternehmen im VBB empfohlen.

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

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

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

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

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

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

Das Ergebnis der oben gezeigten Beispiele sollte wie folgt aussehen:





Zum VBB-HIM liegt eine Bedienungsanleitung vor.
- *Anlage VBB-HIM Bedienungsanleitung*

Außerdem gibt es eine Tabelle zur anwendungsfallbezogenen Nutzung.
- *Anlage Anwendungsfallbezogene Nutzung*

Ansprechpartner zum VBB-HIM
- *Ausführungsbestimmungen*

Interne Baustellenkommunikation mittels VBB-HIM

Der VBB-HIM wurde dafür ertüchtigt, interne Meldungen anlegen zu können, mit denen sich die Verkehrsunternehmen untereinander über geplante Bauarbeiten informieren können. Dies ist wichtig, da vor allem im Bahn-Regionalverkehr in Brandenburg im Falle von Fahrzeitverschiebungen oder eingerichteten Ersatzverkehren die planmäßigen Bahn-Bus-Anschlüsse nicht mehr realisiert werden können.
Die internen HIM-Meldungen helfen den regionalen Busunternehmen (bzw. auch Stadtverkehrsunternehmen mit Tramlinien), möglichst darauf zu reagieren und ihre Fahrpläne darauf anzupassen oder Anschlusswarteregeln zu planen, um den Fahrgästen eine möglichst uneingeschränkte Fahrmöglichkeit zu realisieren. Die internen Meldungen erscheinen demnach nicht in den Oberflächen der Fahrplanauskunftsdienste.

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

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

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

Inhalte der „internen Meldung" sind:

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

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

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

2.1.4. Ausführungs-bestimmungen

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

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

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

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

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

Bereitstellung des Fahrinfo-Updates
Die Onlineserver werden in der Regel in der Nacht von Donnerstag auf Freitag aktualisiert.

Ansprechpartner des VBB-Datenmanagement für alle fachlichen Fragen zum Datenmanagement
Alexander Heinrich
Geronimo Komp
IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, 12161 Berlin
Telefon: +49.30.8 59 06-953
Telefax: +49.30.8 59 06-111
E-Mail: vbb-infopool@ivu.de

Ansprechpartner des VBB-Datenmanagement zu Echtzeitfahrplandaten und weiteren Fragen
Hans-E. Kaiser
Rosel Rühr
Fahrgastinformation
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
Telefon: +49.30.254 14-272/-270
Telefax: +49.30.254 14-315
E-Mail: fgi-daten@VBB.de

Ansprechpartner des VBB-Datenmanagement zu Störungs-Daten (HIM)
Robert Haack
Fahrgastinformation
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
Telefon: +49.30.254 14- 285
Telefax: +49.30.254 14-315
E-Mail: fahrinfo@VBB.de

2.2. Konventionen

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

2.2.1. Schreibweisen
2.2.2. Haltestellennamen
2.2.3. Sortierreihenfolge
2.2.4. Liniennummern

2.2.1. Benennungen/ Schreibweisen

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

- *Anlage Glossar Benennung*

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

- *Anlage Glossar Benennung*

Zu Rufbus bzw. anderen Bedienformen

- *Anlage Rufbus*

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

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

2.2.2. VBB-Konventionen zur Haltestellenbezeichnung

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

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

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

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

Next train to Zoologischer Garten ...

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

Bahnhof wird „Bhf" ohne Punkt abgekürzt.

Die Bezeichnung aller Haltestellenbereiche orientiert sich an:

Wichtigen/bekannten Einrichtungen

(Cottbus,) Busbahnhof
(Petkus,) Fernsehturm

Plätzen

(Potsdam,) Bassinplatz
(Guben,) Cottbuser Platz

(Quer-) Straßen oder Straßenkreuzungen

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

Bahnhöfe mit vom Gemeindenamen abweichender Bezeichnung tragen den Begriff „Bahnhof" vor dem Ortsteilnamen:

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

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

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

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

Schönwalde (Kreis Barnim)
Schönwalde (Spreewald)

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

Eggersdorf (bei Strausberg)
Eggersdorf (bei Müncheberg)

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

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

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

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

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

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

	Ort mit einer Haltestelle	Ort mit bis zu fünf Haltestellen	Haltestelle außerhalb von Siedlungsbereichen	Ort mit Stadtcharakter	Bahnhofsbezeichnung	Bahnhofsbezeichnung innerhalb von Berlin
Elektronische Medien (fahrinfo, nicht HAFAS)	**Ribbeck (Havelland)**	**Eggersdorf (bei Strausberg), Kirche**	**Krieschow, Vorwerk**	**Berlin, Busseallee** oder **Busseallee (Berlin)**	**Angermünde (Bahnhof)**	**Berlin, S+U Zoologischer Garten Bahnhof** oder **S+U Zoologischer Garten Bahnhof (Berlin)**
Fahrplanbuch lokaler Bezug	**Ribbeck**	**Eggersdorf, Kirche**	**Krieschow, Vorwerk**	**Busseallee**	**Bahnhof**	**S+U Zoologischer Garten Bahnhof**
Fahrplanbuch regionaler Bezug	**Ribbeck**	**Eggersdorf, Kirche**	**Krieschow, Vorwerk**	**Berlin, Busseallee**	**Angermünde**	
Beschilderung lokaler Bezug (an Haltestellen)	**Ribbeck**	**Eggersdorf, Kirche**	**Krieschow, Vorwerk**	**Busseallee**	**Bahnhof**	**S+U Zoologischer Garten Bahnhof**
Beschilderung lokaler Bezug (in Bahnhöfen)					**Angermünde**	**Zoologischer Garten**
Beschilderung lokaler Bezug (Bahnhofseingang)						**U-Bhf Zoologischer Garten**
Kartografie lokaler Bezug (Stadtplan)	**Ribbeck**	**Kirche**	**Krieschow, Vorwerk**	**Busseallee**	**Bahnhof**	**S+U Zoologischer Garten Bahnhof**
Kartografie regionaler Bezug (Landkarte)	**Ribbeck**	**Kirche**	**Krieschow, Vorwerk**	**Busseallee**	**Angermünde**	**Zoologischer Garten**
Fahrtzielanzeige lokaler Bezug (Stadtverkehre)				**Zehlendorf, Busseallee**	**Bahnhof**	**S+U Zoologischer Garten Bahnhof**
Fahrtzielanzeige regionaler Bezug (Regionalverkehre)	**Ribbeck**	**Eggersdorf, Kirche**	**Krieschow, Vorwerk**	**Berlin, Busseallee**	**Angermünde (Bahnhof)**	**S+U Zoologischer Garten Bahnhof**

2.2.2.1. Abkürzungshinweise

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

1. Straßennamen

- Nach Interpunktionszeichen wird auf Leerstellen verzichtet

  Schöneiche, Dorfaue

- Weglassen des Abkürzungspunktes

  Wilhelminenhofstr/Edisonstr

- Weglassen des vorangestellten Bezirks- oder Stadtteilnamens

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Ortsnamen

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

Die Abkürzungen orientieren sich an den bereits eingebürgerten Formen, wie

Bln	Berlin
Ehs	Eisenhüttenstadt

▸ *Anlage Abkürzungen*

3. Landkreise

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

BAR	Barnim
UM	Uckermark
LOS	Landkreis Oder-Spree

2.2.3. Sortierreihenfolge

Gliederungsebenen

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

1. Bahn-Fernverkehr

1.1. ICE (Äquivalente: TGV, RJ, ...)
Nach Zugnummer aufsteigend („ICE" ist immer Bestandteil der Anzeige, wird aber bei der Sortierung innerhalb dieser Gruppe nicht weiter betrachtet)

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

1.3. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

2. Bahn-Regionalverkehr

2.1. RE (Äquivalente: IRE, TLK)
Nach Liniennummer aufsteigend („RE" ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung innerhalb dieser Gruppe nicht weiter betrachtet)

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

2.3. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

3. S-Bahn

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

3.2. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

4. U-Bahn

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

4.2. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

5. Straßenbahn

Liniennummern, die einen Bindestrich enthalten, werden gemäß den Zeichen vor dem Bindestrich sortiert. Liniennummern, die einen Schrägstrich enthalten, werden gemäß den Zeichen hinter dem Schrägstrich sortiert bzw. gemäß der längeren Zeichenkette.

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

5.2. Expresstram (X)
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „X") werden ignoriert.

5.3. Übrige Tram-Linien
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „A") werden ignoriert.

5.4. Nachttram (N)
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (das „N" ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung nicht weiter betrachtet).

5.5. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

6. Bus

Liniennummern, die einen Bindestrich enthalten, werden gemäß den Zeichen vor dem Bindestrich sortiert.

Liniennummern, die einen Schrägstrich enthalten, werden gemäß den Zeichen hinter dem Schrägstrich sortiert bzw. gemäß der längeren Zeichenkette.

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

6.2. Expressbusse (X)
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „X") werden ignoriert.

Jedoch Liniennummern, die ausschließlich aus Buchstaben bestehen (das sind fast ausschließlich Expresslinien), werden am Anfang der Expresslinien einsortiert. Sie können gedanklich wie folgt betrachtet werden: TXL≈X01, SXF≈X02 etc. Später hinzukommende Linien wie bspw. BER1, BER2, BER3 etc. würden ebenfalls in dieses Schema fallen BER1≈X03, BER2≈X03, BER3≈X03 etc.). Die Sortierung erfolgt anhand der Buchstaben alphabetisch aufsteigend.

6.3. Übrige Busse
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „A") werden ignoriert.

6.4. Rufbusse (R)
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „R") werden ignoriert.

6.5. Ausflugsbusse (A)
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (reine Zahlen; aufsteigend). Eventuelle Buchstaben am Anfang der Liniennummer (z. B. „A") werden ignoriert.

6.6. Nachtbusse (N)
Liniennummern werden anhand der Ziffern sortiert (das „N" ist immer Bestandteil der Liniennummer, wird aber bei der Sortierung nicht weiter betrachtet).

6.7. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

7. Fähre

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

7.2. Ersatzverkehrslinien werden so behandelt wie die Linie, die sie ersetzen.

2.2.4. VBB-Liniennummernkonzept

1. Bahn-Regionalverkehr

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

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

2. S-Bahn

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

* (x = 5 ... 9)

3. U-Bahn

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

4. Straßenbahn

4.1 Metrotram

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
M1 – M99	99	Berlin

4.2 Expresstram

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
X90 – X99	10	Potsdam

4.3 Straßenbahn (Tagesverkehr)

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

5. Bus

5.1 Metrobus

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
M1 – M99	99	Berlin

5.2 Expressbus

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

5.3 Flughafenbus

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

Ab Eröffnung des Flughafen Berlin Brandenburg gilt:
Flughafenbusse Nummerngruppe BER1...BER99 Anzahl Nummern 99
Buslinien (Flughafenzubringer) mit Expressbusqualität und Tarifzuschlag zum VBB-Tarif

5.4 Bus (Tagesverkehr)

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

* Nummernkonzept wird nur teilweise angewendet

5.5 Rufbus

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

5.6 Ausflugsbus

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

6. Nachtverkehr (Straßenbahn, Bus)

Nummerngruppe	Anzahl Nummern	Stadt/Landkreis
N1 – N99	99	Berlin ABC
N1 – N9*	9	Cottbus
N1 – N9	9	Brandenburg a. d. H.
N1 – N9	9	Frankfurt (O)

* im Cottbusverkehr wird zur Zeit 1N – 4N verwendet

7. Fähre

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

Fahrgastinformation zur Reiseplanung



Kapitel 3

3.1. Schwerpunkt Verkehrsangebote

3.1.1. Fahrplanpublikationen

Inhalt

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

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

Format

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

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

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

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

Typisierung von Linien

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

- **Typ 1:** eine oder mehrere einzelne Linien die vom Start bis zum Ziel komplett bedient werden
- **Typ 1a:** alle Linien bedienen unterschiedliche Start- und Zielhaltestellen:
  - **RB51** Folder Brandenburg a. d. H. – Rathenow
  - **Bus 451, 452, 453, 454** Fahrplan Eisenhüttenstadt
- **Typ 1b:** zwei separate Linien, die die gleiche Start- bzw. Zielhaltestelle bedienen:
  - **RB73** Neustadt (Dosse) – Pritzwalk und (**RB74**) Pritzwalk – Meyenburg

- **Typ 2:** von Start bis Ziel wird die Strecke von einer Linie komplett und von einer oder mehreren Linien ergänzend bedient
- **Typ 2a:** eine komplette Linie und eine komplett parallel verlaufende
  - **RE6** mit **RB55** Wittenberge – Hennigsdorf – Berlin mit Kremmen – Hennigsdorf
- **Typ 2b:** eine komplette Linie und nur auf Teilstecken von parallel verlaufenden Linien mit Fahrten ergänzt:
  - **RE2** mit **RB24**, Wismar – Berlin Hbf– Cottbus mit Königs Wusterhausen – Lübbenau (Spreewald)

- **Typ 3:** auf bestimmten Strecken alle sich ergänzenden Linien:
  - **RE1**, **RB20**, **RB21**, **RB22** Golm – Potsdam Hbf – Berlin Ostbahnhof

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

Die Titelbilder sind gemäß VBB CD *(▸ VBB Corporate Design)* zu gestalten und bestehen aus:

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

Headline
- Gebietsangabe (Landkreis, Stadt)

Subheadline
- Den Inhalt des Produktes z. B. Fahrplan

Rechts neben der Subheadline
- Produktsignets der Verkehrsmittel, die in der Publikation enthalten sind

Information zum Medium und zur Gültigkeit
- „Gültig" „ab/vom" Datum ggf. „ bis"

VBB-Logo
- Angeschnitten rechts gemäß VBB-CD

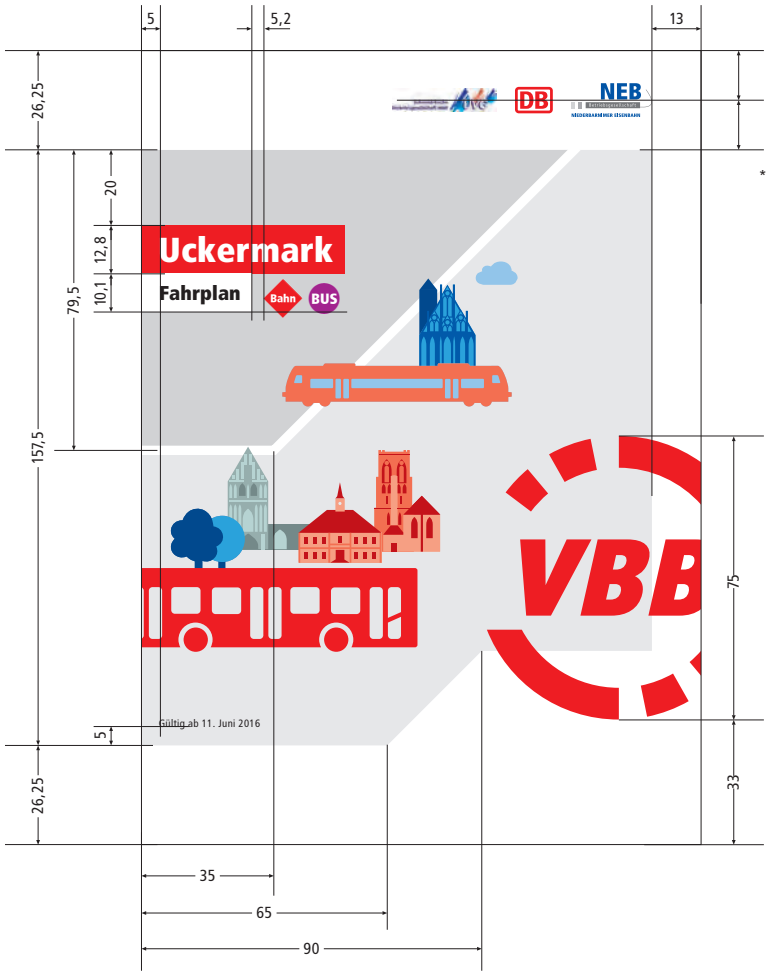
Verbundlogos
- Alle durchfahrenen Verbünde (außer VBB) sind unten links in alphabetischer Reihenfolge in identischer Größe aufzuführen

Untersagt sind
- „alternative Titelbilder" auf der Rückseite
- Betreiberlogo von Subunternehmen

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

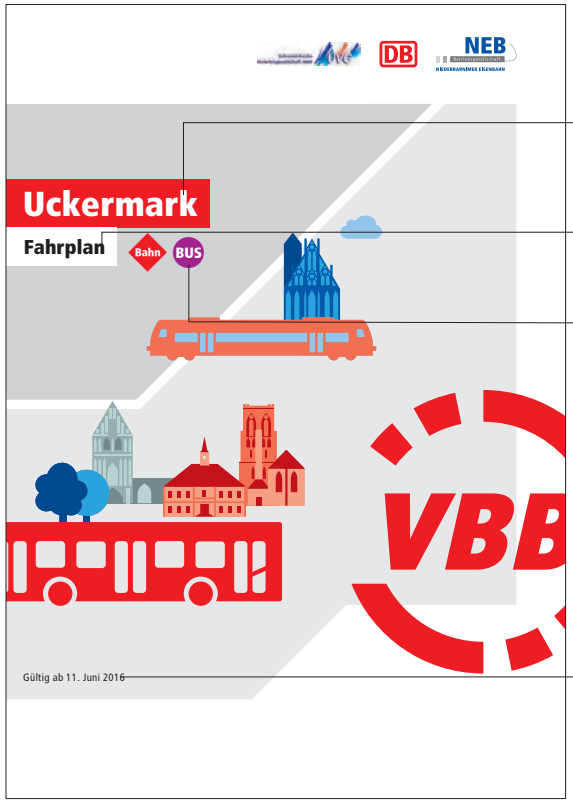


Fahrplanpublikation
Titel Fahrplanbuch DIN A5
Vermaßung und Satzanweisung



Logo mittig platziert, 60%* von Standardgröße

* bei nur einem VU-Logo 100% von Standardgröße



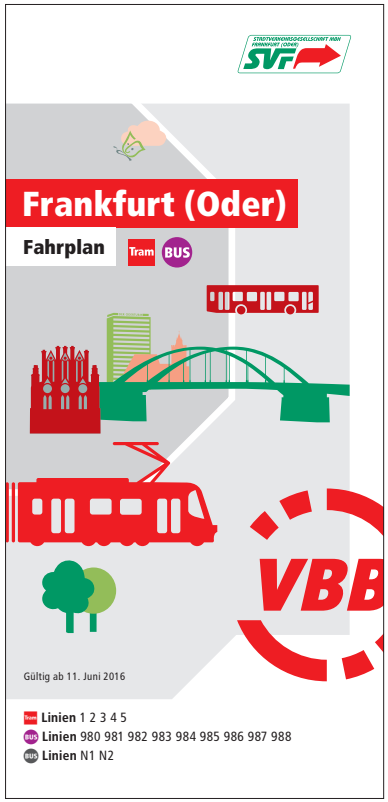
Headline:
Transit-Black
VH: 26 pt
ZAB: 31 pt

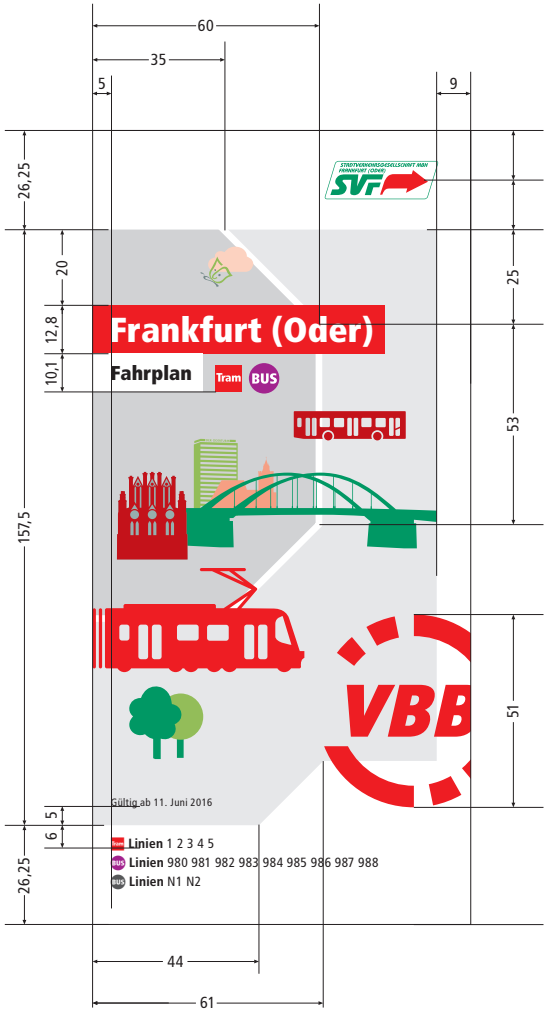
Subheadline:
Transit-Black
VH: 15 pt

Produktsignets:
Transit-Produkt
VH: 21 pt

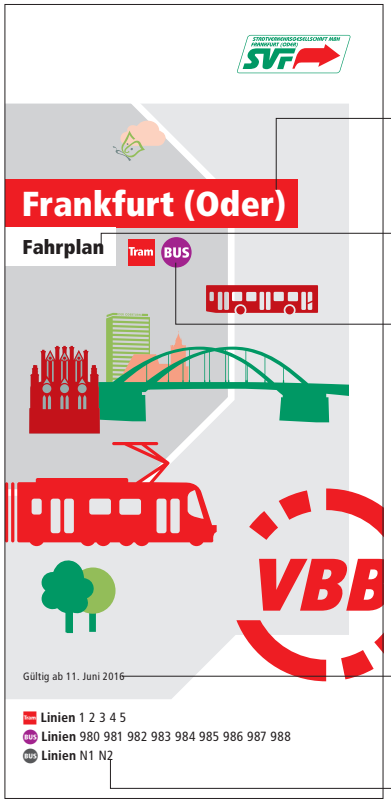
Gültigkeitsvermerk
Transit-Normal
VH: 8 pt

Fahrplanpublikation
Titel Fahrplanfolder DIN lang
Muster, Vermaßung und Satzanweisung





Logo mittig platziert,
100% von Standardgröße



Headline:
Transit-Black
VH: 26 pt
ZAB: 31 pt

Subheadline:
Transit-Black
VH: 15 pt

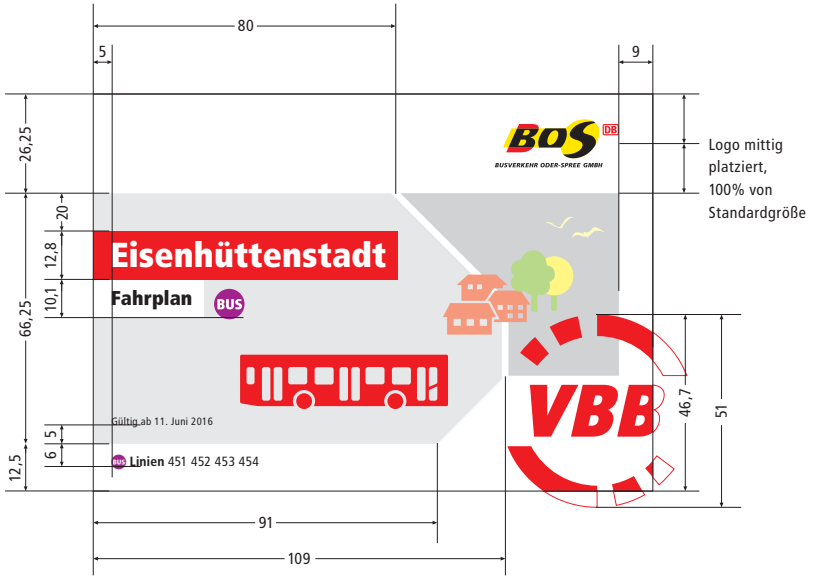
Produktsignets:
Transit-Produkt
VH: 21 pt

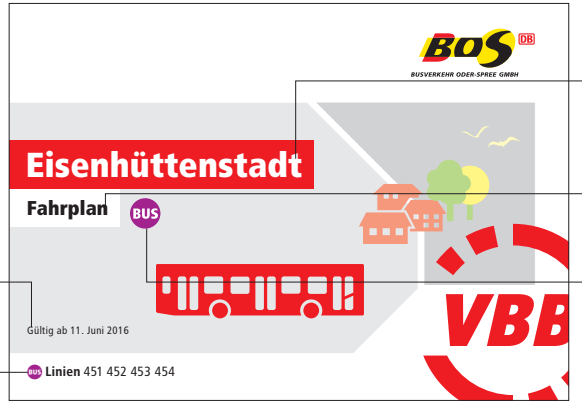
Gültigkeitsvermerk
Transit-Normal
VH: 8 pt

Liniennummern:
Transit-Produkt
Transit-Bold/-Normal
VH: 10 pt
ZAB: 5 mm

Fahrplanpublikation
Titel Fahrplanfolder DIN A6
Muster, Vermaßung und Satzanweisung







Headline:
Transit-Black
VH: 26 pt
ZAB: 31 pt

Subheadline:
Transit-Black
VH: 15 pt

Produktsignets:
Transit-Produkt
VH: 21 pt

Gültigkeitsvermerk
Transit-Normal
VH: 8 pt

Liniennummern:
Transit-Produkt
Transit-Bold/-Normal
VH: 10 pt
ZAB: 5 mm

Titelseiten im VBB-Layout für Formate DIN A7

Die Titelbilder sind gemäß VBB-CD *(▸ VBB Corporate Design)* zu gestalten und bestehen aus:

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

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

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

Information zum Medium und zur Gültigkeit
- Das Wort „ Fahrplan"
- Darunter „Gültig" „ab/vom" Datum ggf. „ bis"

VBB-Logo
- Angeschnitten rechts gemäß VBB-CD

Detailinformationen zu den einzelnen Linien
Reihenfolge der aufgeführten Linien unter Graufläche gemäß Sortierregeln
(▸ Liniennummern)
- zuerst die vollständig enthaltenden Linien
- dann streckenweise enthaltenden Linien

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

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

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

Fahrplanpublikation
Streckenfolder DIN A7
Muster

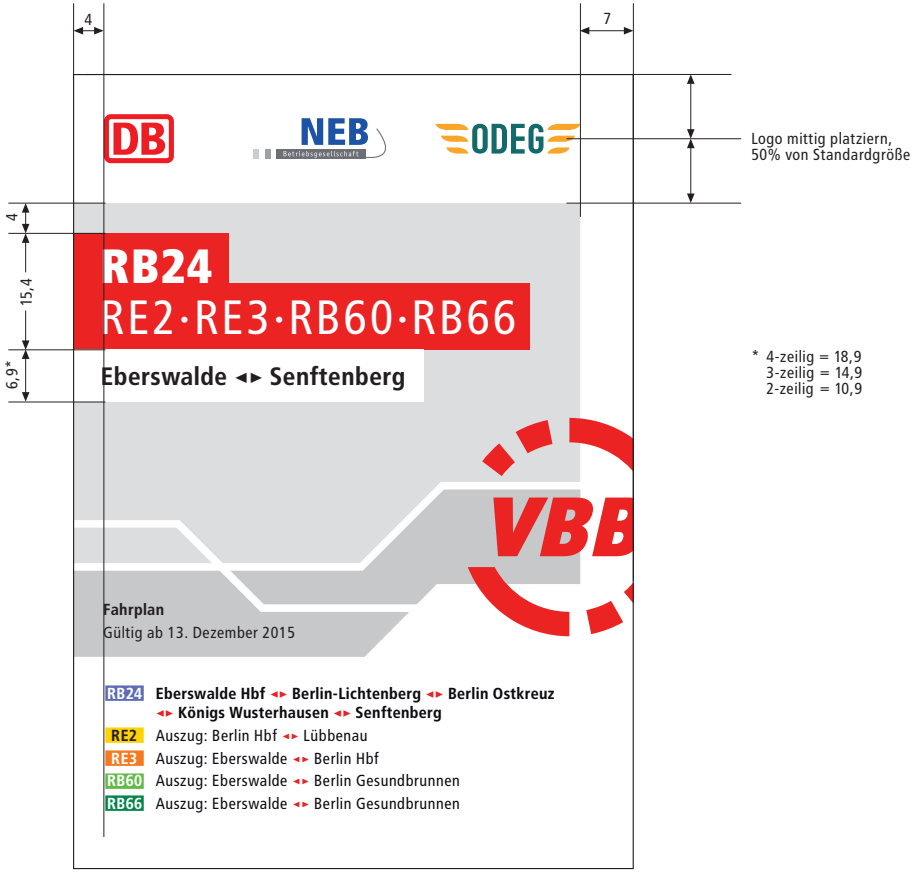






Fahrplanpublikation
Streckenfolder DIN A7
Vermaßung





Fahrplanpublikation
Streckenfolder DIN A7
Satzanweisung

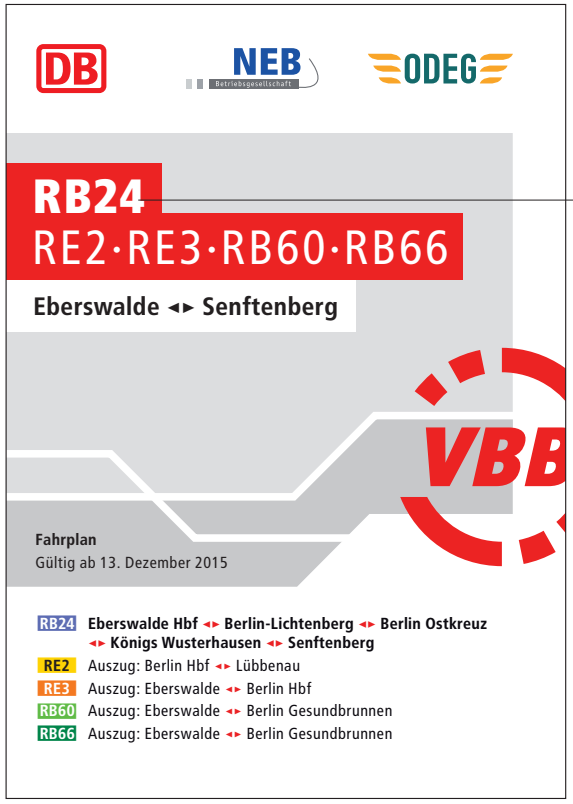


Liniennummern:
Transit-Black/-Normal
VH: 24 pt
Spationierung: indd/ai +25

Richtungsangaben
Transit-Bold
VH: 9,5 pt

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

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



Liniennummern:
Transit-Black/-Normal
VH: 18 pt
Spationierung: indd/ai +25

Eine oder mehrere Fahrplantabelle(n)

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

Generell gilt:

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

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

Allgemeine Festlegungen zur Fahrplantabelle
In Fahrplantabellen werden Haltestellennamen oder VBB-Haltestellennamen in der gleichen Schreibweise wie in den Überschriften, Perlschnüren und Perlschnurüberschriften gemäß FGI-Handbuch *(▸ Perlschüre)* verwendet.

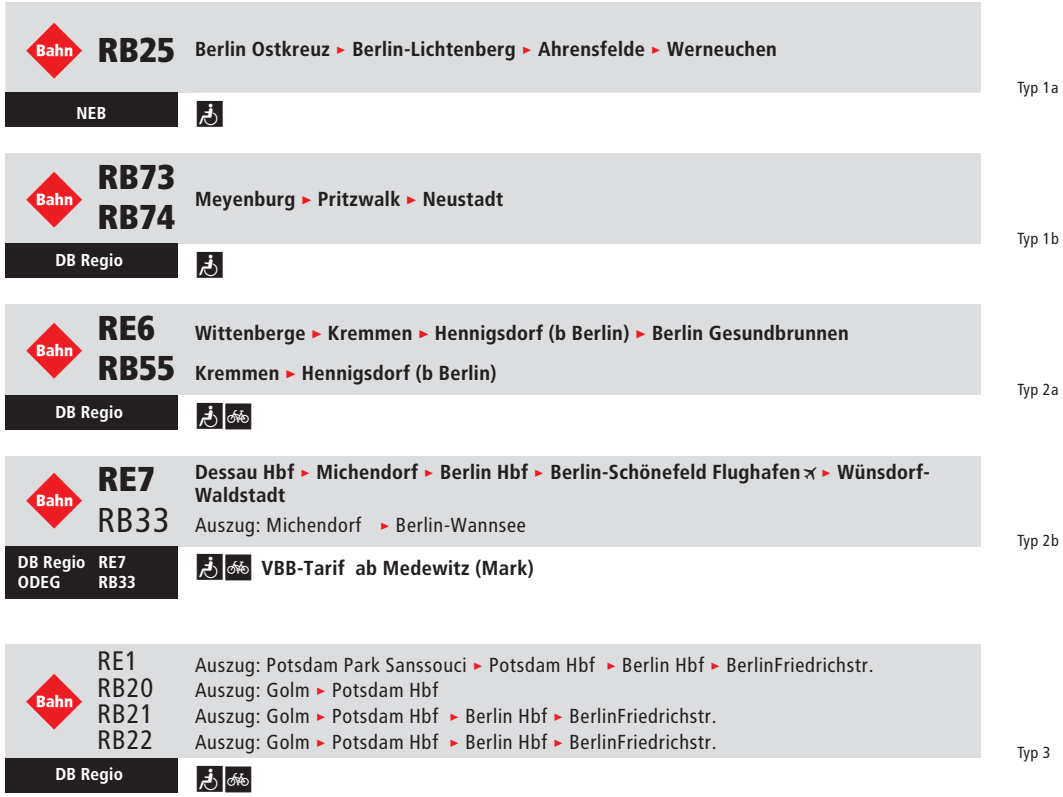
Haltstellennamenszusätze wie z. B. Storkow (Mark) müssen in Liniennetzen, Perlschnüren und Fahrplantabellen gleich sein. Polnische Namen erscheinen mit polnischen Sonderzeichen ohne „PL"-Zusatz.

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

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

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

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



Festlegungen zu Fahrplantabellen
Der **Tabellenkopf** kann in zwei Varianten dargestellt werden:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fahrplanpublikation
Aufbau Fahrplanseite

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

Produktsignet
Oberbegriff

Leistungsanbieter

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

Piktogramme
Informationen zur Linie:
Plätze für Rollstuhlfahrer vorhanden

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

Fahrtnummer
falls vorhanden

Verkehrshinweise:
Fahrtspezifische Erläuterungen

Produktsignet/Liniennummer
siehe oben

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

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

Taktabstand
Angabe der Fahrtabstände in Minuten

Legende Verkehrshinweise

Tram 2 — VBBR — Hauptbahnhof ▸ Quenzbrücke

Tram 2 — Montag - Freitag

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

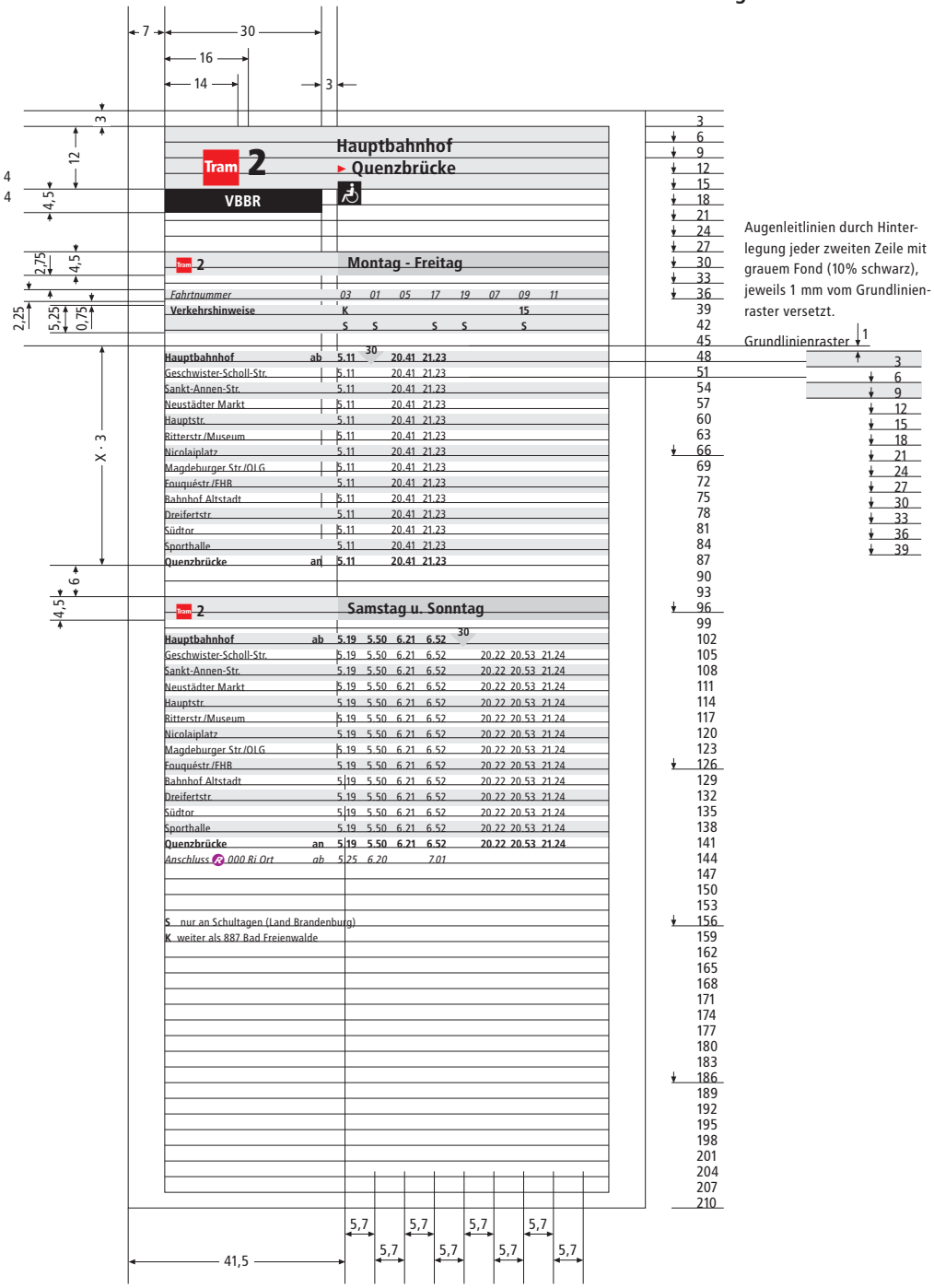
Tram 2 — Samstag u. Sonntag

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

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

Fahrplanpublikation
Vermaßung Fahrplanseite

Die Satzspiegelbreite varriiert:
85 mm (1seitig)
184 mm (2-seitig) siehe Seite 4
283 mm (3-seitig) siehe Seite 4



Augenleitlinien durch Hinterlegung jeder zweiten Zeile mit grauem Fond (10% schwarz), jeweils 1 mm vom Grundlinienraster versetzt.

Grundlinienraster 1

Fahrplanpublikation
Satzanweisung Fahrplanseite

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tram 2 **Hauptbahnhof** ▸ **Quenzbrücke**

VBBR

Tram 2 **Montag - Freitag**

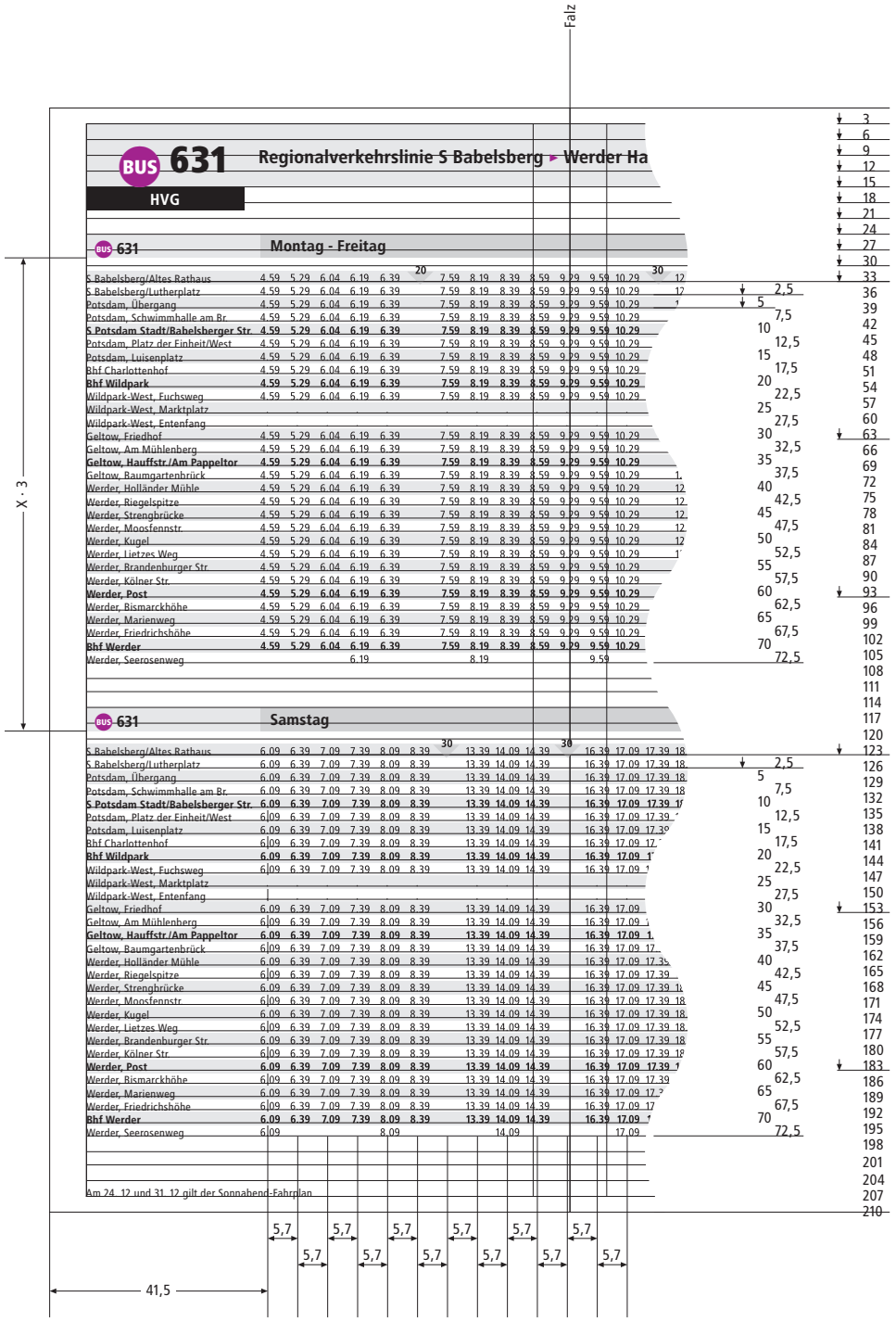
Fahrtnummer		*03*	*01*	*05*	*17*	*19*	*07*
Verkehrshinweise		**K**					
		S	**S**		**S**	**S**	
			30				
Hauptbahnhof	**ab**	**5.11**		**20.41**	**21.23**		
Geschwister-Scholl-Str.		5.11		20.41	21.23		
Sankt-Annen-Str.		5.11		20.41	21.23		
Neustädter Markt		5.11		20.41	21.23		
Hauptstr.		5.11		20.41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

Tram 2 **Samstag u. Sonntag**

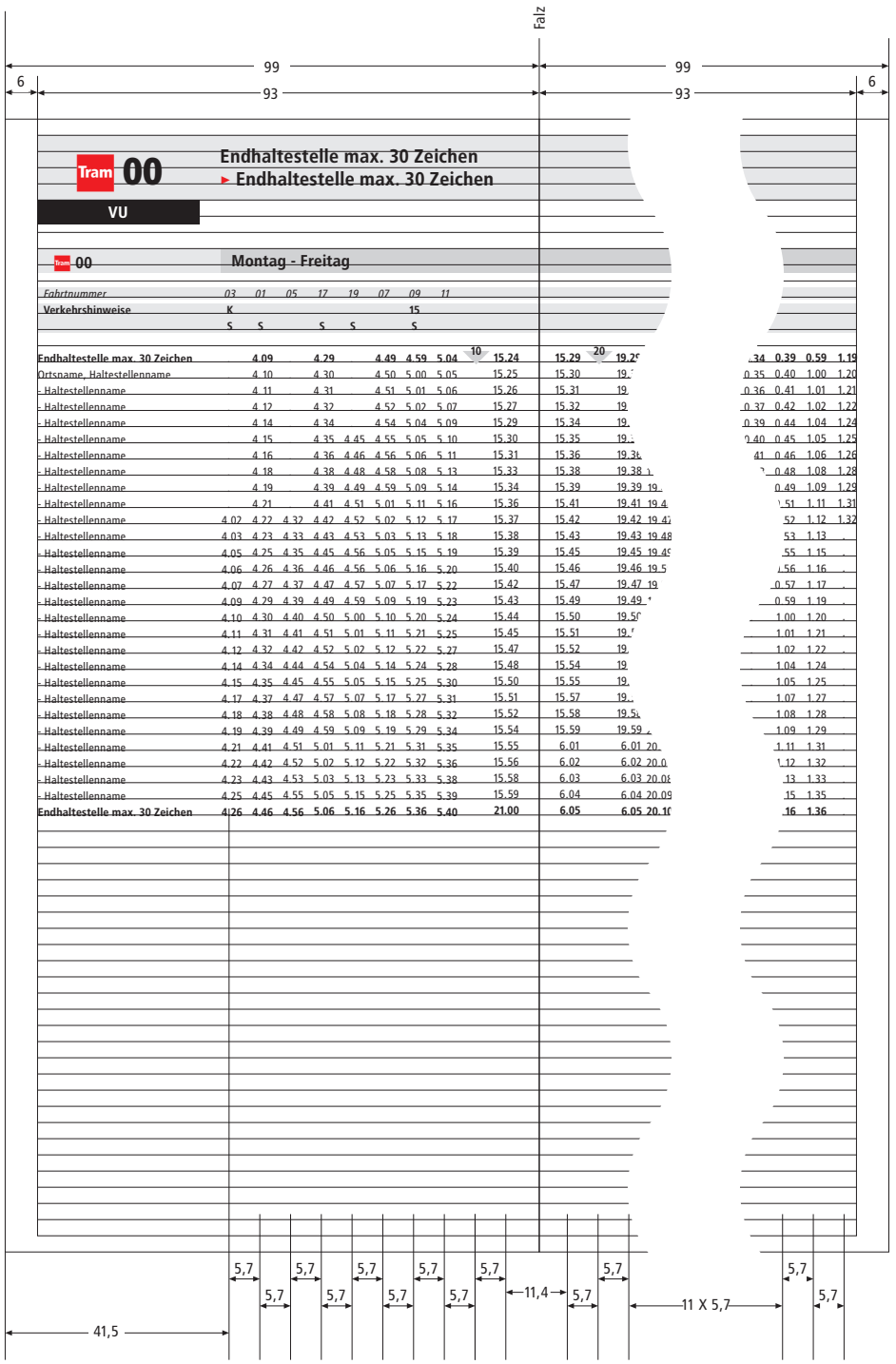
					30	
Hauptbahnhof	**ab**	**5.19**	**5.50**	**6.21**	**6.52**	
Geschwister-Scholl-Str.		5.19	5.50	6.21	6.52	
Sankt-Annen-Str.		5.19	5.50	6.21	6.52	
Neustädter Markt		5.19	5.50	6.21	6.52	
Hauptstr.		5.19	5.50	6.21	6.52	
Ritterstr./Museum		5.19	5.50	6.21	6.52	
Nicolaiplatz		5.19	5.50	6.21	6.52	.
Magdeburger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

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

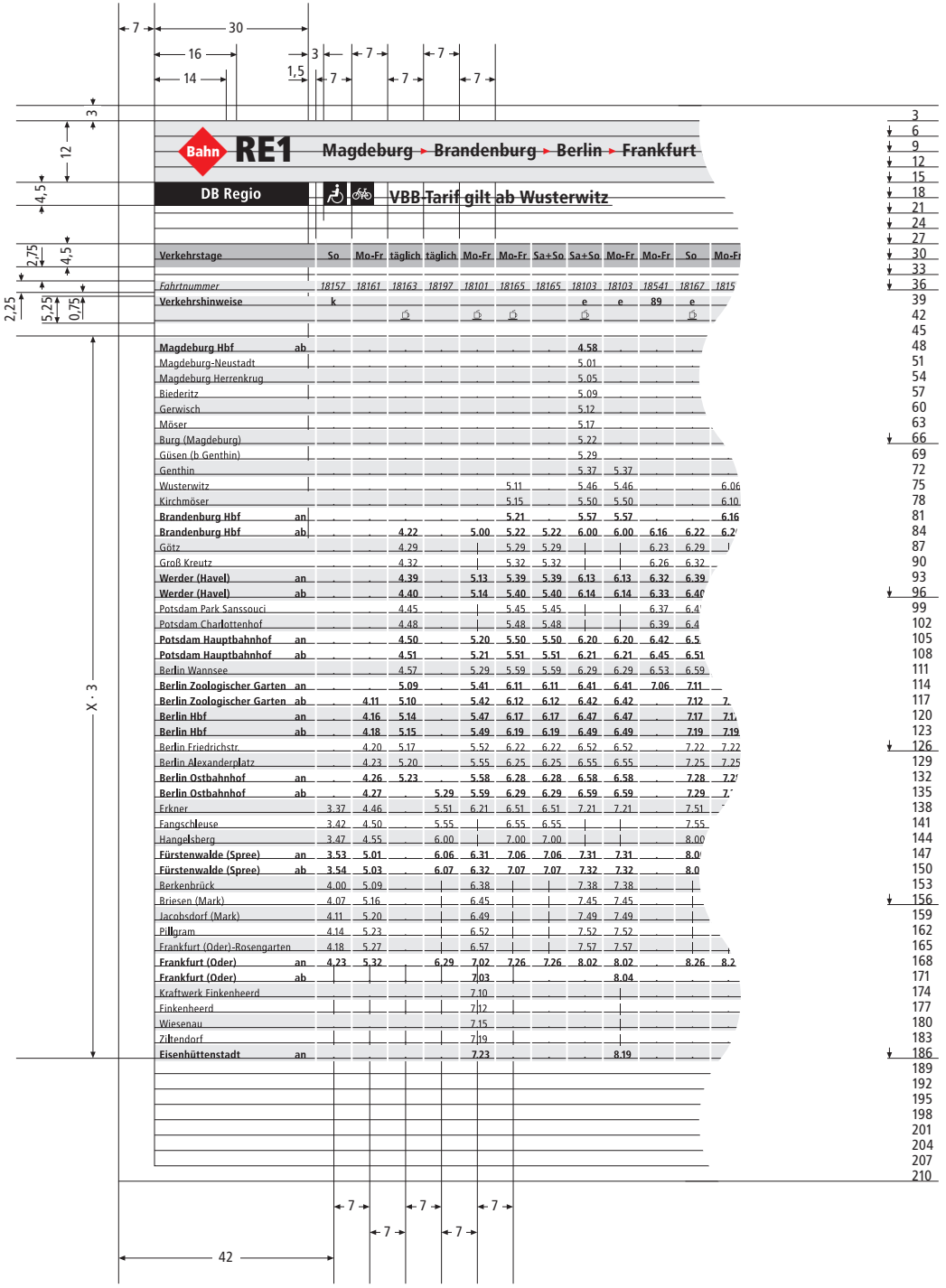
Fahrplanpublikation
Vermaßung Fahrplanseite
ZAB 2,5 mm



Fahrplanpublikation
Vermaßung Fahrplanseite
Doppelseite DIN lang



Fahrplanpublikation
Vermaßung Fahrplanseite
mit variierenden Verkehrstagen
Spaltenbreite 7 mm



Fahrplanpublikation
Muster Fahrplantabelle

Fahrplantabelle
mit variierenden Verkehrstagen
Spaltenbreite 5,7 mm

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

Fahrplantabelle
mit identischen Verkehrstagen
Spaltenbreite 8,4 mm

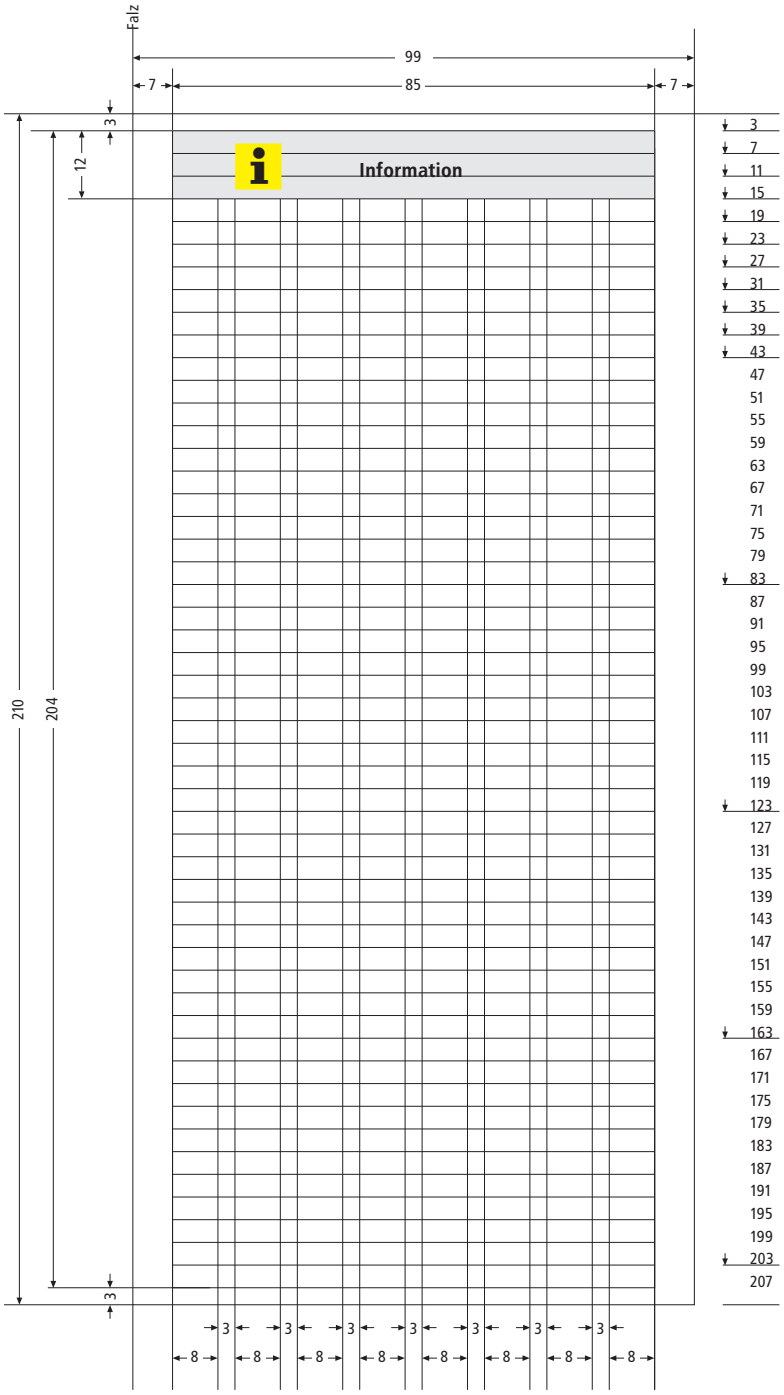
		Montag - Freitag											
Liniennummer		**RB22**	**RB21**	**RB22**	**RE1**	**RE1**	**RB21**	**RB22**	**RB20**	**RE1**	**RB21**	**RE1**	**RB21**
Fahrtnummer		*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*	*12345*
Verkehrshuinweise													
kommt aus						Frankfurt (Oder)				Frankfurt (Oder)		Frankfurt (Oder)	
Berlin Friedrichstraße	ab	.	.	.	.	5.05	.	.	.	5.36	.	6.06	.
Berlin Hbf		.	.	.	.	5.09	.	.	.	5.41	.	6.11	.
Berlin Zoologischer Garten		.	.	.	4.47	5.15	.	.	.	5.47	.	6.17	.
Berlin-Charlottenburg		.	.	.	4.50	5.19	.	.	.	5.50	.	6.20	.
Berlin Wannsee		.	.	.	4.59	5.29	.	.	.	5.59	.	6.29	.
Potsdam Griebnitzsee	ab	.	.	.	|	|	.	.	.	|	.	|	6.42
Potsdam Hbf	**an**	**.**	**.**	**.**	**5.05**	**5.35**	**.**	**.**	**.**	**6.05**	**.**	**6.35**	**6.45**
Potsdam Hbf	**ab**	**3.47**	**4.47**	**4.47**	**5.08**	|	**5.47**	**5.47**	**6.02**	**6.08**	**6.14**	|	**6.47**
Potsdam Park Sanssouci		3.52	4.52	4.52	5.13	|	5.52	5.52	6.08	6.13	6.20	|	6.52
Golm	an	3.56	4.56	4.56	.	|	5.56	5.56	6.14	|	6.24	|	6.56
Wustermark	an	.	5.14	.	.	|	6.14	|	.	|	.	|	7.14
Berlin-Schönefeld Flughafen		4.37	.	5.37	.	|	.	6.37	.	|	.	|	.
weiter nach		*Königs Wusterh.*		*Königs Wusterh.*		*Branden-burg Hbf*		*Königs Wusterh.*		*Magde-burg Hbf*		*Branden-burg Hbf*	

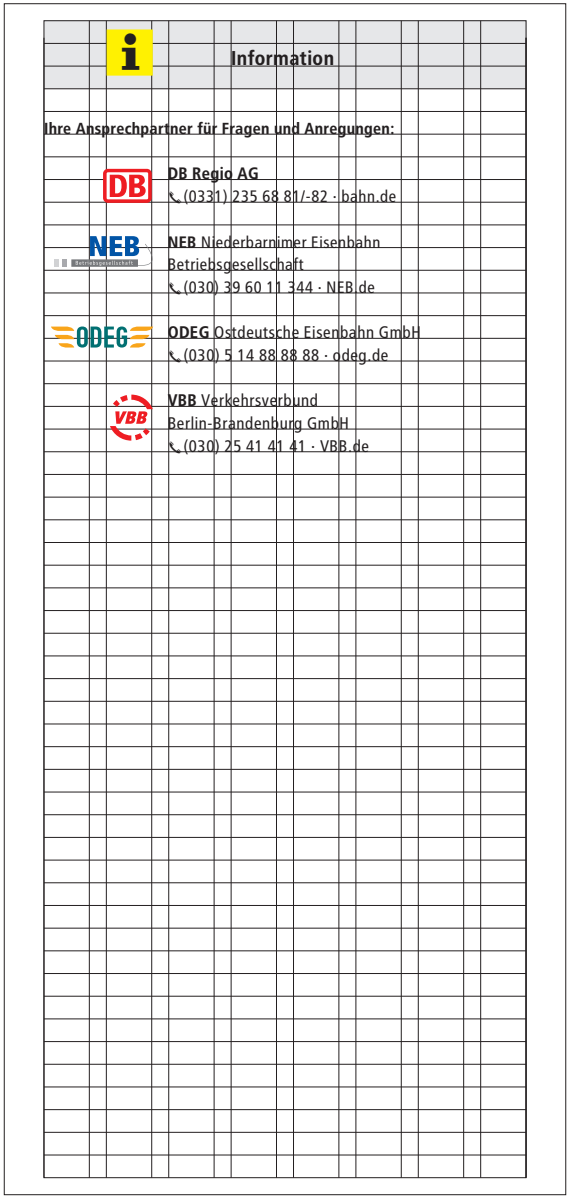
Kontaktdaten der VU und des VBB

Diese Informationen dienen den Fahrgästen zur Kontaktaufnahme und sind aufzunehmen

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

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





Optional: Perlschnur für die betreffende Linie mit Umsteigemöglichkeiten

- ▸ *Perlschnur*

Optional: Weitere Informationen

Optional können zusätzlichen Informationen in die Fahrplanpublikationen aufgenommen werden:

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

Pictogramm:
Transit-Pict
VH: 24 pt

Auszeichnung:
Transit-Bold
VH: 8,5 pt

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

Kolumnentitel
Transit-Bold
VH: 10 pt

Vorwort

Herr Mustermann
Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH

Liebe Fahrgäste,

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

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

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

Optional: Werbung

Allgemeine Festlegung
Folgende Werbung ist erlaubt:

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

Das Kapitel ▸ *Basiselemente* ist anzuwenden. Vereinbarungen im Kapitel ▸ *Konventionen s*ind anzuwenden.

Folgende Werbung ist untersagt:

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

3.1.2. Angebotsfolder

3.1.2.1. Verknüpfungsinformationen

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

Inhalte:

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

Verfahren

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

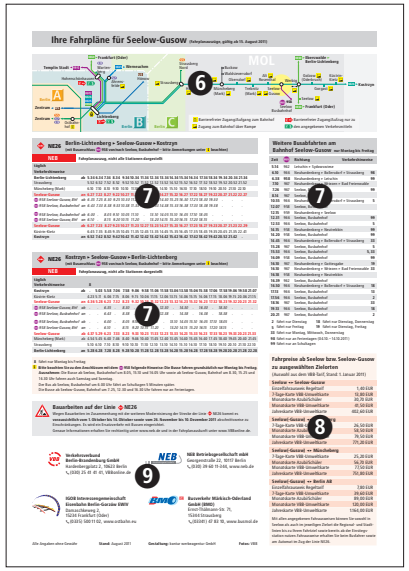
Zeitraum Erstellung

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

Zeitraum Auslieferung

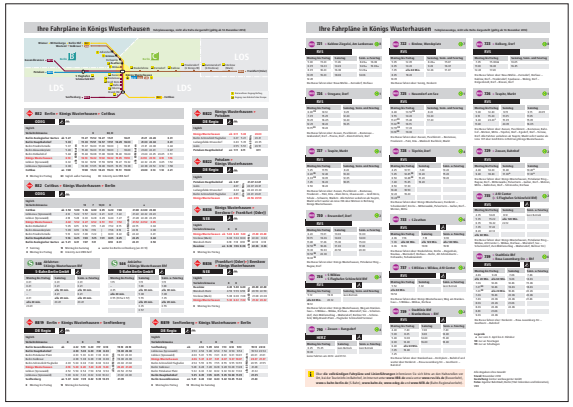
- Zum Fahrplanwechsel (Mitte Dezember) bei Fahrplananpassungen
- kurz nach Inbetriebnahme bei Infrastrukturmaßnahmen





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







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

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

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

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

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

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

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



Rufbusflyer R755



Stadtbusflyer Strausberg

3.1.2.3. Touristische Linieninformationen

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

Verfahren

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

Zeitraum Erstellung

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

Zeitraum Auslieferung

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

3.2. Perlschnüre

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

Perlschnüre erscheinen in folgenden Anwendungen:
- Fahrplanpublikationen (Fahrplanbücher, -broschüren, Streckenfolder)
- in Fahrzeugen
- Haltestellenabfahrtsplänen und in Stationen

Eine Perlschnur besteht aus einer optionalen Perlschnurüberschrift und der Perlschnurgrafik.

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

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

Optional: Perlschnurüberschrift

Perlschnurüberschriften werden in den Regelfahrplanpublikationen eingesetzt und generell wie folgt definiert:
- Für die Liniennummer werden keine Produktsignets verwendet, sondern Liniensignets und -farben *(▸ Liniensignets)*
- Inhalt der Perlschnurüberschrift sollte identisch mit Fahrplantabellenüberschrift sein
- Richtungsangabe: Start- ◂▸ Zwischen- ◂▸ Zielhaltestellennamen mit Ortsangaben und mit Hbf-Zusatz
- Schriftart: Richtungsangabe in Transit-Bold, Wort „Auszug:" in Transit-Normal

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

Perlschnurüberschrift **Folder Typ 1a**

RB25 **Berlin Ostkreuz ▸ Berlin-Lichtenberg ▸ Ahrensfelde ▸ Werneuchen**

Perlschnurüberschrift **Folder Typ 1b**

RB74 RB73 **Meyenburg ▸ Pritzwalk ▸ Neustadt (Dosse)**

Perlschnurüberschrift **Folder Typ 2a**

RE6 **Wittenberge ▸ Kremmen ▸ Hennigsdorf (b Berlin) ▸ Berlin Gesundbrunnen**
RB55 **Kremmen ▸ Hennigsdorf (b Berlin)**

Perlschnurüberschrift **Folder Typ 2b**

RE7 **Dessau Hbf ▸ Michendorf ▸ Berlin Hbf ▸ Berlin-Schönefeld Flughafen ✈ ▸ Wünsdorf-Waldstadt**
RB33 Auszug: Michendorf ▸ Berlin-Wannsee

Perlschnurüberschrift **Folder Typ 3**

RE1 Auszug: Potsdam Park Sanssouci ▸ Potsdam Hbf ▸ Berlin Hbf ▸ Berlin Friedrichstr.
RB20 Auszug: Golm ▸ Potsdam Hbf
RB21 Auszug: Golm ▸ Potsdam Hbf ▸ Berlin Hbf ▸ Berlin Friedrichstr.
RB22 Auszug: Golm ▸ Potsdam Hbf ▸ Berlin Hbf ▸ Berlin Friedrichstr.

Perlschnurgrafik

Perlschnurgrafiken werden in den Regelfahrplan-publikationen, in Fahrzeugen, an Haltstellen-aushangplänen und in Stationen eingesetzt und generell wie folgt definiert:

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

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

Haltestellenkennzeichnung
- Punkt bei Endhaltestellen und Bedienung in beide Richtungen
- Richtungspfeile auf der Linie nur bei einseitiger Bedienung
- Richtungspfeile außerhalb der Linie nur bei Fahrplanpublikationen Typ 2b und 3 *(▸ Fahrplan-publikationen)*

Liniennummer
- in Linienfarben dargestellt *(▸ Liniensignets)*

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

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

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

Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Eine Perlschnur in Fahrplanpublikationen dient zum Überblick aller möglichen Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln an einer Haltestelle. Verbindliche Anschlüsse und Tarifauskünfte werden hier nicht dargestellt. Es gilt:
- Umsteigemöglichkeiten werden nur mit Produkt-signet gekennzeichnet – keine Liniennummern aufführen
- Bei Linien, die nur als Auszug dargestellt werden, wird die Weiterführung mit kleinen Richtungspfeilen außerhalb der Linie angezeigt und danach/davor wird die Start- und/oder Zielhaltstelle angegeben.

Perlschnüre an Fahrzeugen

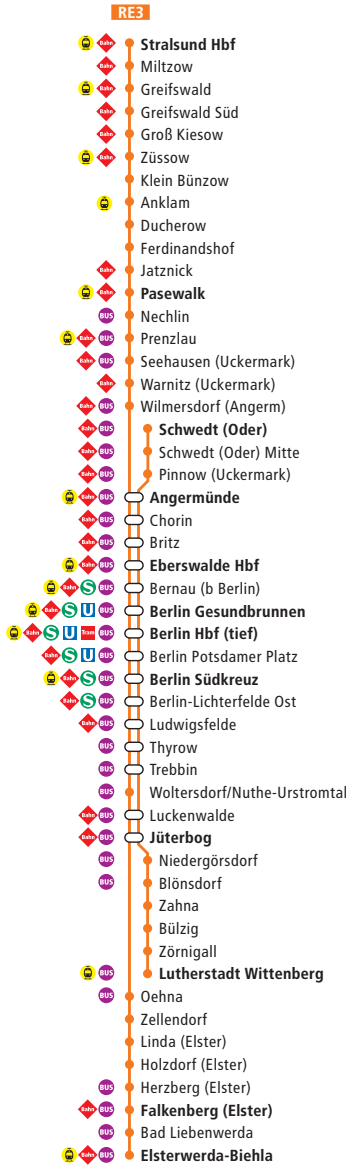
Die Perlschnur im Fahrzeug dient zur Rückversiche-rung, es ist keine primäre Information sondern eine Systeminformation und eine Möglichkeit zum Informieren für Alternativen z. B. bei Störung oder alternativen Umsteigemöglichkeiten. Es gilt:
- Marketingnamen erscheinen oben links
- Impressum (klein, dezent, kurz, mit Unternehmen und Kontakt) erscheint unten
- Es werden nur Linien der Typ 1a, 1b, 2a dar-gestellt *(▸ Fahrplanpublikationen)*

Perlschnüre in Haltestellenabfahrts-plänen und in Stationen

Perlschüre an Stationen erfüllen die gleiche Funktion wie in Haltestellenabfahrtsplänen an Bus-/Tram-Haltestellen und dienen der direkten Vorabinfor-mation. Es gilt:
- Perlschnur wird nur für eine Linie dargestellt
- Der aktuelle Standort wird mit Transit-Bold her-vorgehoben – keine Pfeile verwenden (sind für Richtungsangaben vorgesehen).
- Durchfahrene Haltestellennamen „abgeschwächt darstellen", noch angefahrene Haltestellennamen in Transit-Normal
- Zeitangabe möglich. Fahrtdauer wird ab dem aktuellem Standort in Minuten angegeben
- Umsteigemöglichkeiten mit Produktsignets und optional mit Liniennummern möglich
- Zusätzliche Infos möglich, z. B. Tarifgrenzen, „temporäre" Halte
  - Kurzstrecke grau hinterlegen
  - Temporäre Halte: Das Wort „Saisonhalt" nicht verwenden (zu ungenau). Genauen Zeitraum angeben!

Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Perlschnurgrafik Hochformat
Typ 1a
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Hochformat
Typ 1b
Linien- und Produktfarben



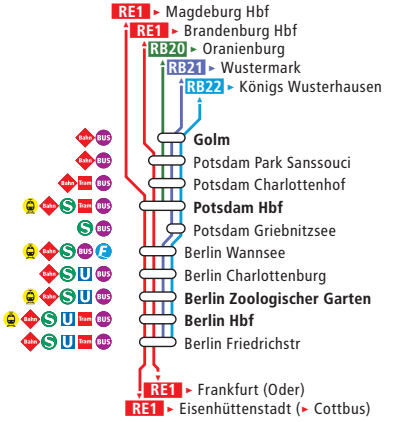
Perlschnurgrafik Hochformat
Typ 2a
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Hochformat
Typ 2b
Linien- und Produktfarben

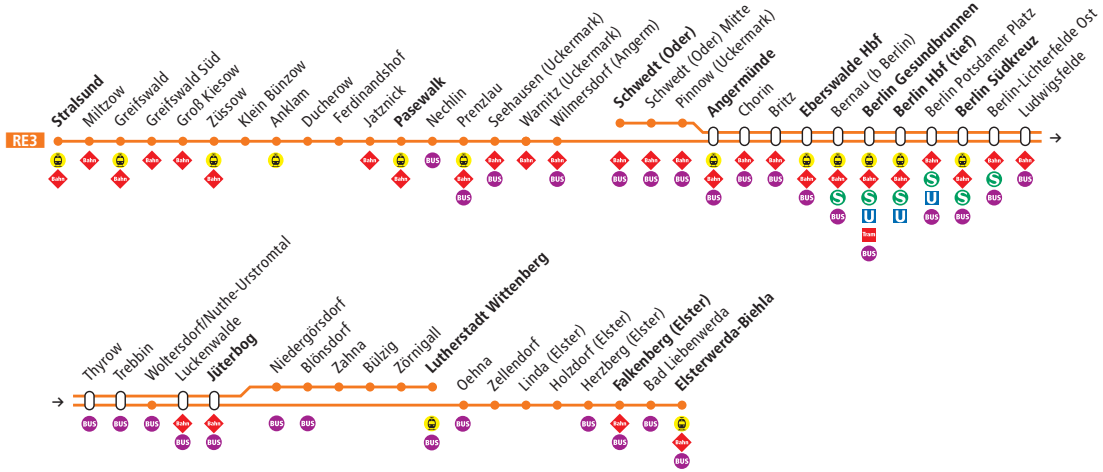


Perlschnurgrafik Hochformat
Typ 3
Linien- und Produktfarben



Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Perlschnurgrafik Querformat
Typ 1a
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Querformat
Typ 1b
Linien- und Produktfarben



Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 2a
Linien- und Produktfarben



Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 2b
Linien- und Produktfarben

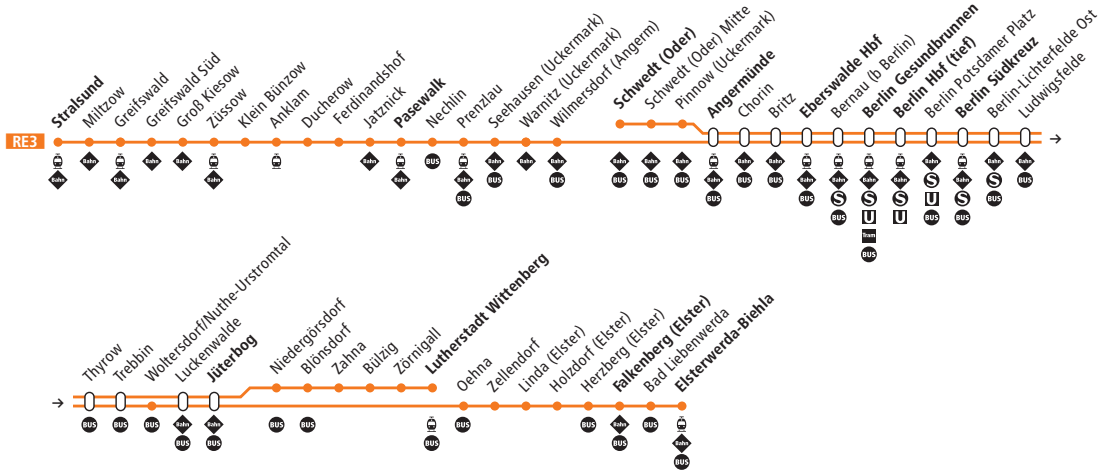


Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 3
Linien- und Produktfarben

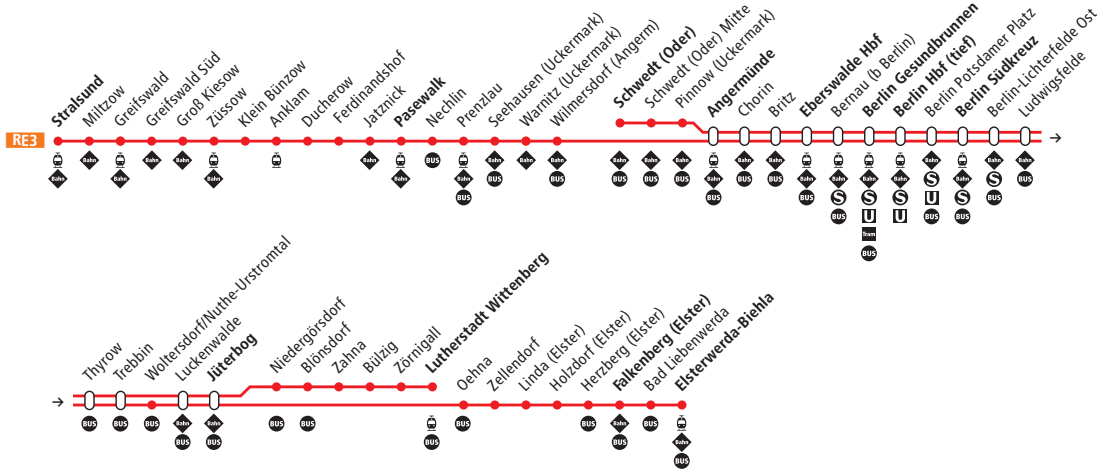


Perlschnüre in Fahrplanpublikationen

Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 1a
Linienfarbe und schwarz

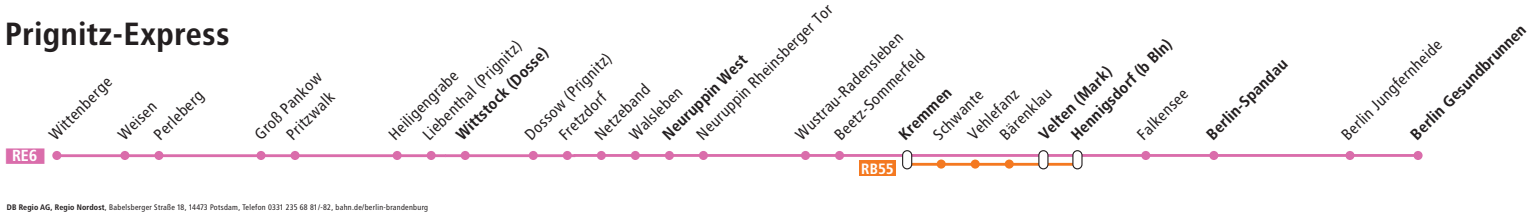


Perlschnurgrafik Querformat
Folder Typ 1a
Liniensignet in Linienfarbe
Linie in Produktfarbe
Übergänge in schwarz



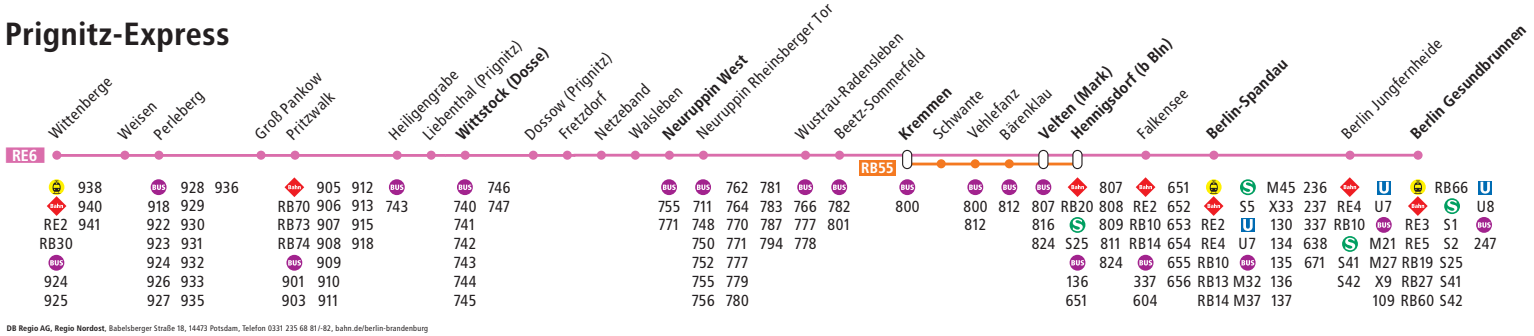
Perlschnüre in Fahrzeugen

Perlschnurgrafik Querformat
Linien und Liniensignets in Linienfarben
Ohne Übergänge



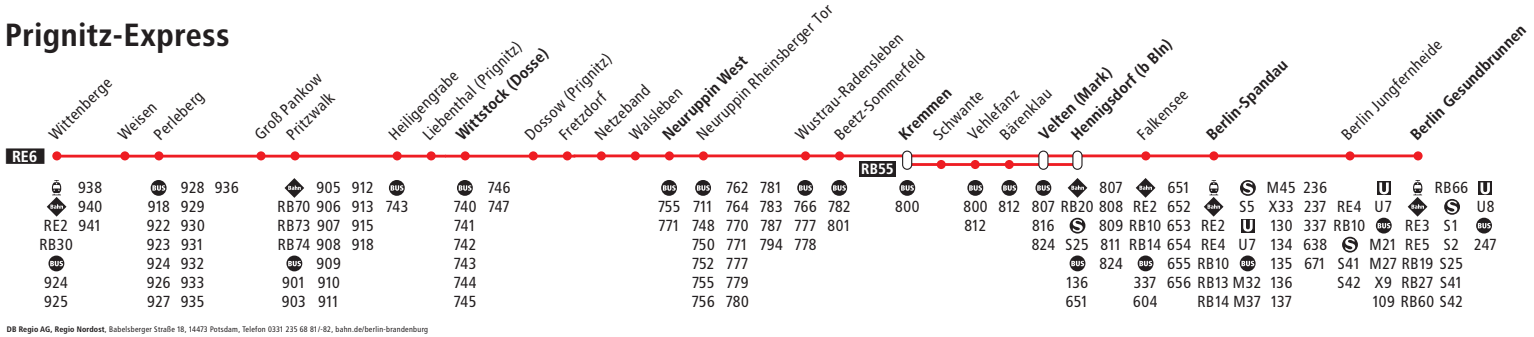
DB Regio AG, Regio Nordost, Babelsberger Straße 18, 14473 Potsdam, Telefon 0331 235 68 81/-82, bahn.de/berlin-brandenburg

Perlschnurgrafik Querformat
Linien und Liniensignet in Linienfarben
Übergänge in Produktfarbe und schwarz



DB Regio AG, Regio Nordost, Babelsberger Straße 18, 14473 Potsdam, Telefon 0331 235 68 81/-82, bahn.de/berlin-brandenburg

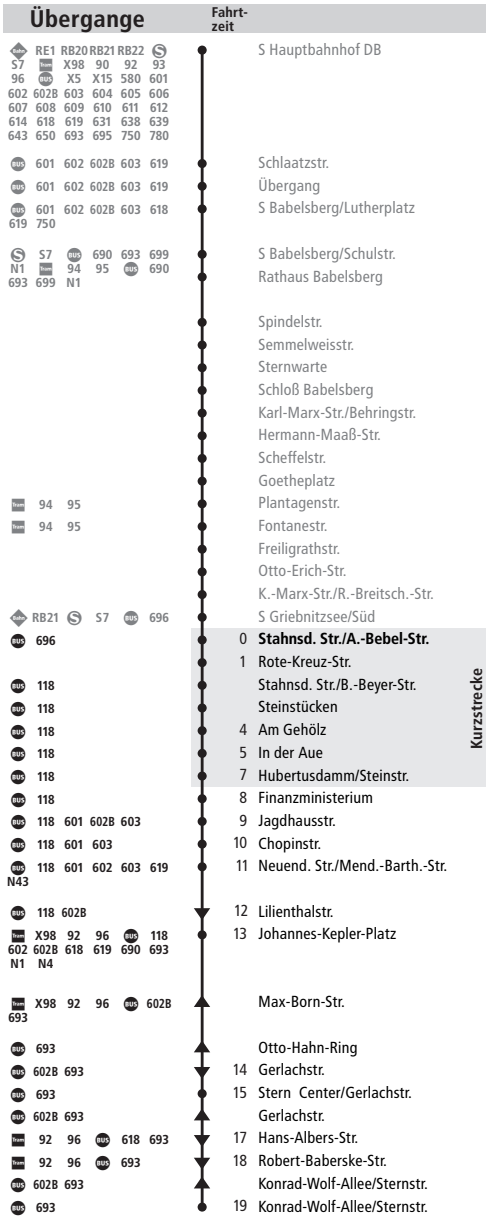
Perlschnurgrafik Querformat
Linien in Produktfarben
Liniennummern und Übergänge in schwarz

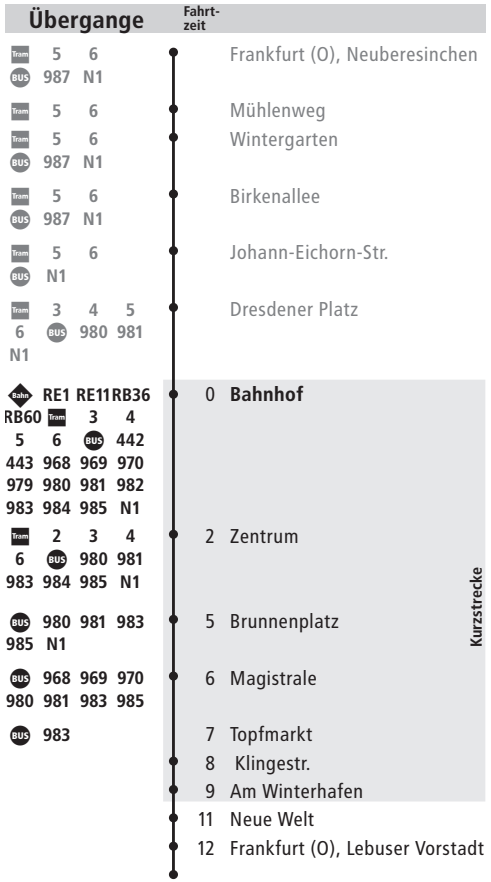


DB Regio AG, Regio Nordost, Babelsberger Straße 18, 14473 Potsdam, Telefon 0331 235 68 81/-82, bahn.de/berlin-brandenburg

Perlschnüre auf Haltestellenaushängen

Perlschnurgrafik Hochformat
standard eng
schwarz/weiss



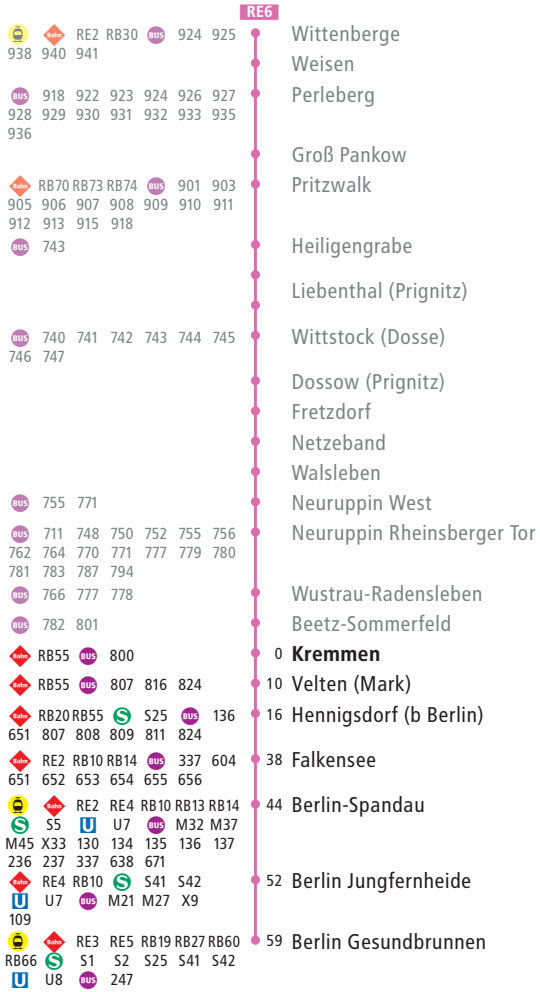


Perlschnurgrafik Hochformat
standard weit
schwarz/weiss

Perlschnüre auf Bahnhöfen

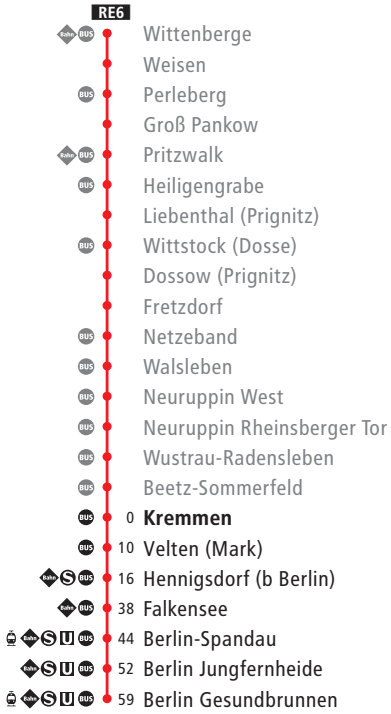
Perlschnurgrafik Querfomat
Linien- und Produktfarben





Perlschnüre auf Bahnhöfen

Perlschnurgrafik Querfomat
Produktfarbe und schwarz





3.3. Kartografie

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

3.3.1. Schematische Darstellungen

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

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

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

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

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

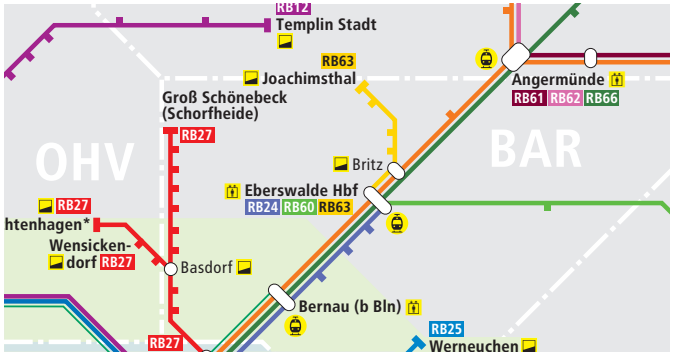
Ohne Veränderungen bleiben:
- die Lage der Haltestellen zueinander
- die Darstellung der Linienführung
- das Verhältnis der Strichstärke der Linien und die Abstände der Linien
- die Größe der Haltestellenkennzeichnung („Nasen" und „Linsen") im Verhältnis zur Schriftgröße der Haltestellenbezeichnung
-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

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

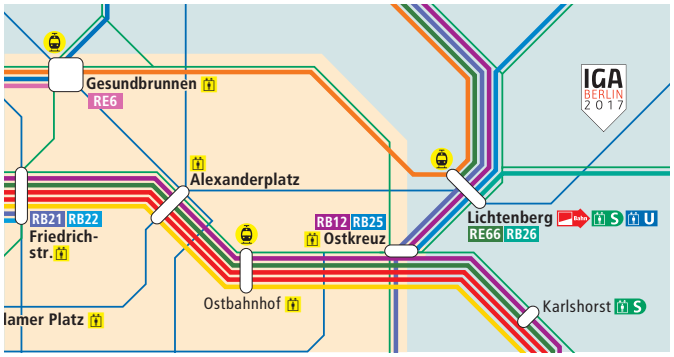
Veränderungen mit Auswirkungen auf die Linieninformation sind möglich durch:
- Verzicht auf die Bezeichnung von Zwischenhaltestellen
- Die Kennzeichnung der Haltestellen wird beibehalten.
- Reduzierung der „Line by Line"-Darstellung auf die Darstellung von Produkten.



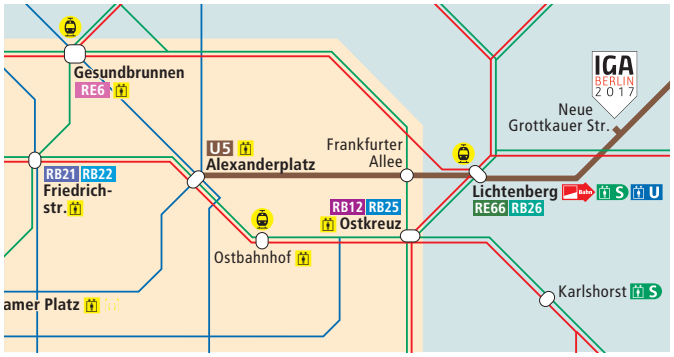
Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr
Standardgröße DIN A3



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



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



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

Hervorhebungen in Liniennetzen

Zu Marketing-Zwecken

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

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

Bei Störungen

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

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

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

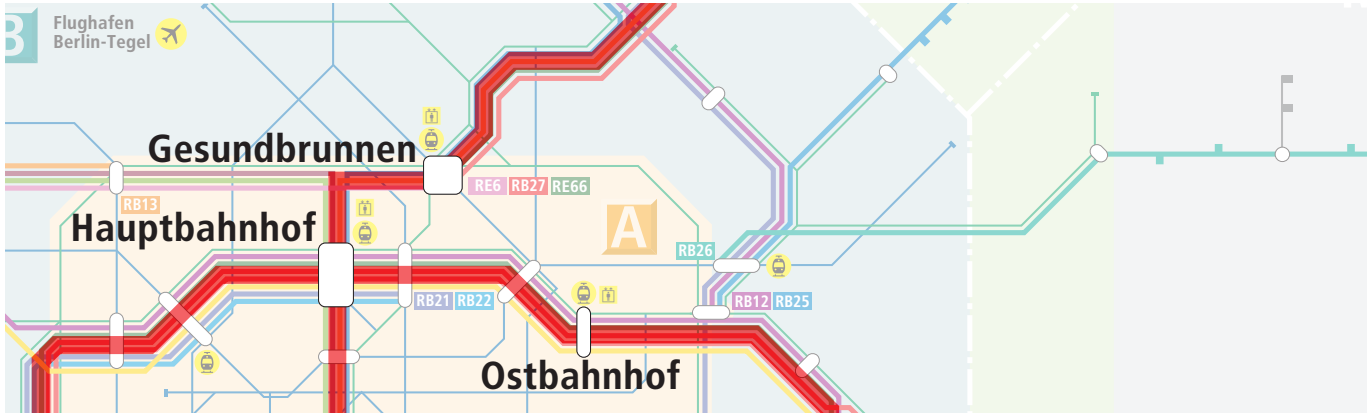


Ersetzt der Ersatzverkehr mit Bussen mehrere parallel laufende Linien, so wird er in der Bus-Produktfarbe dargestellt.



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





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

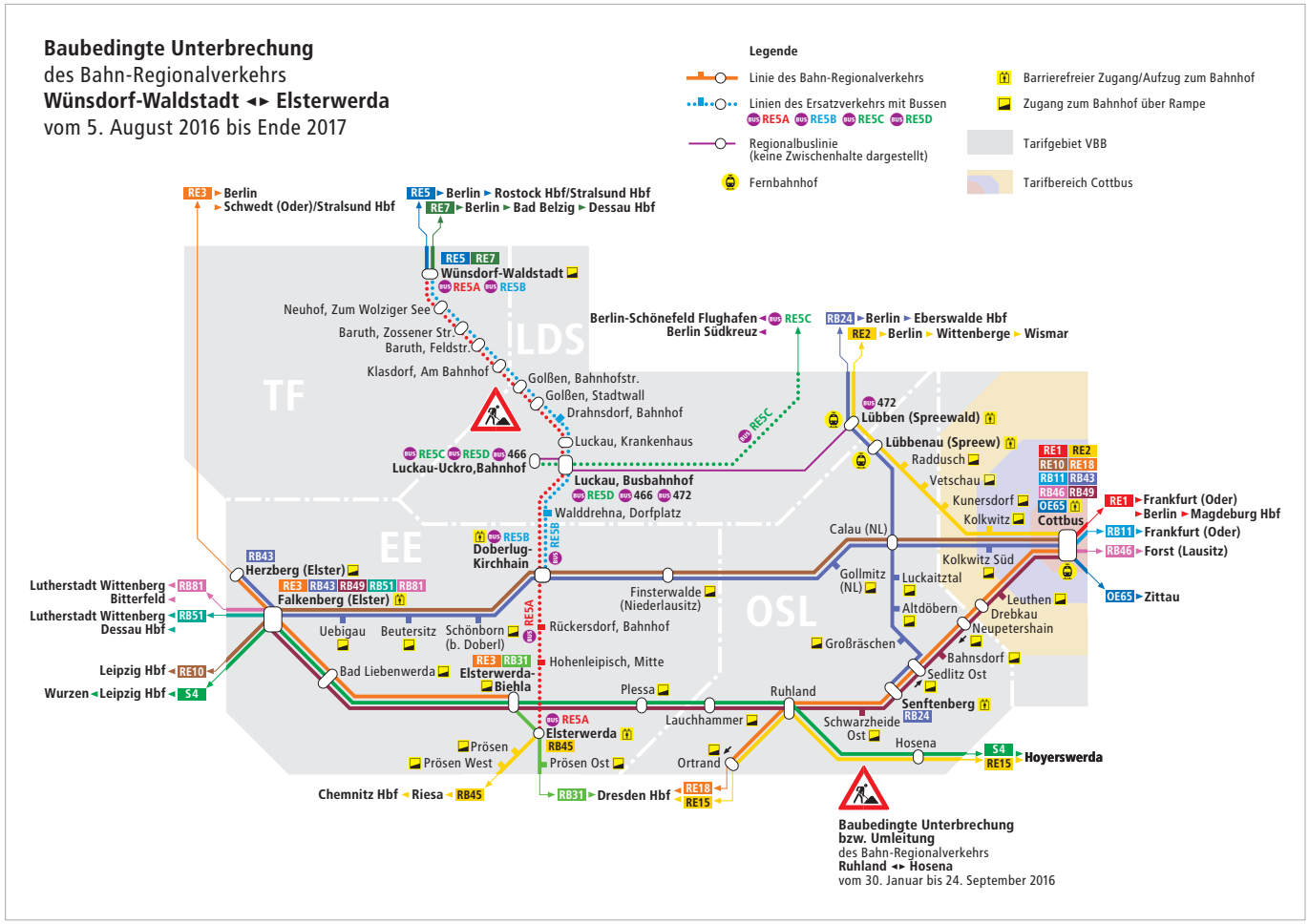


Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr
mit Hervorhebung einzelner Linien, Bahnhöfe und Bezeichnungen

Ausschnitte aus Liniennetzen

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

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



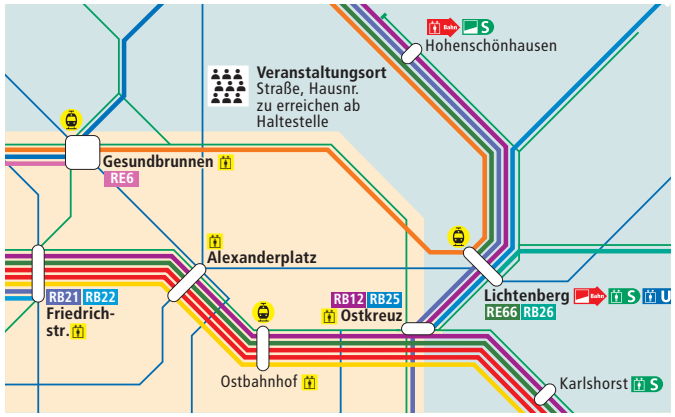
Zusätze in Liniennetzen

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

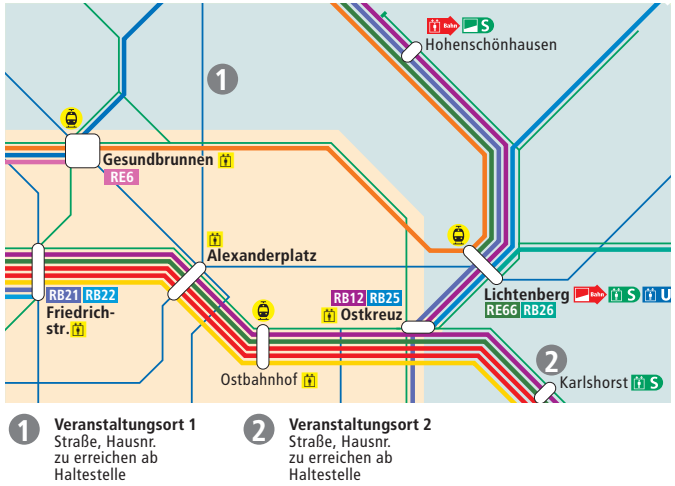
Im anderen Fall können Zusätze durch Zeichen (Ziffern, Symbole o. ä.) markiert werden, die in einer Legende erklärt werden.

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

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



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



Ausschnitt aus Brandenburg und Berlin Liniennetz Regionalverkehr
mit Standortkennzeichnung im Liniennetz

3.3.2. Topografische Darstellungen

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

Topografie

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

Verkehrsangebote

Linien der gleichen Verkehrsmittel werden gebündelt in der jeweiligen Produktfarbe dargestellt *(▸ Basiselemente)*:

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

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

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

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

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

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

RE1·RB11

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



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

BUS RE5A

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

ca. 500 m

Zusätzliche Informationen werden durch Piktogramme dargestellt, wie z. B.:

- Barrierefreiheit *(▸ siehe unten)*
- Park & Ride P+R

Barrierefreier Zugang/Aufzug

Barrierefreier Zugang/Aufzug nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln

Zugang zum Bahnhof über Rampe

Zugang über Rampe nur zu Zügen in Pfeilrichtung

Zugang über Rampe nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln

Kennzeichnung Barrierefreiheit an Bahnhöfen



Kartenausschnitt mit:

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

Fahrgastinformation während der Reise



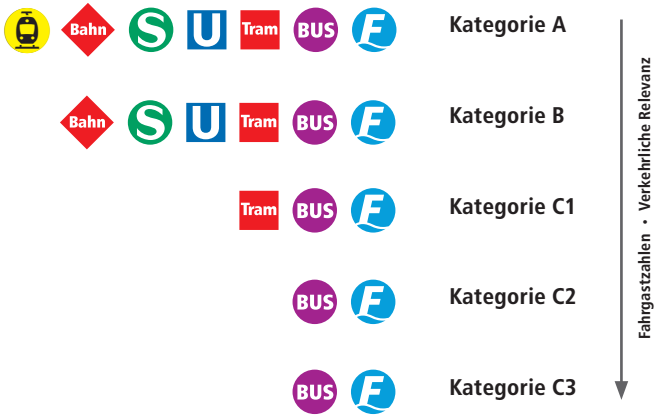
Kapitel 4

4.1. Fahrgastinformation an Haltestellen und Bahnhöfen

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

Kategorisierung von Bahnhöfen und Haltestellen

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



Kategorie A:
Bahnhöfe/Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen:
- mit Bahn-Fernverkehr
- mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (bezogen auf SPNV-Nutzer) pro Tag oder
- Haltestelle (ZOB) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

Kategorie B:
Bahnhöfe/Haltestellen von regionaler Bedeutung:
- mit einem Aufkommen bis zu 1.000 Ein- und Aussteigern (bezogen auf SPNV-Nutzern) pro Tag oder
- Haltestelle (ZOB) mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

Kategorie C:
Haltestellen
Kategorie C1:
Haltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität:
- Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Minuten Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
- Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien, Straßenbahnlinien oder Bus- und Straßenbahnlinien

Kategorie C2:
Haltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität:
- Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Kategorie C3:
Aufkommensschwache Haltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität:
- Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen

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

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

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

Anforderungen
Die Buchstaben A bis C3 beziehen sich auf die Kategorisierung von Bahnhöfen und Haltestellen.
Ist ein Kreuz eingeklammert, so bedeutet dies „anzustreben" bzw. bei „Bedarf".

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

[1] kann an den Bahnsteigen auch über gesonderte elektronische Anzeigen erfolgen
[2] am Haltestellenmast/an der Haltestellenstele oder als Bestandteil des Haltestellenaushangs

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

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

Grafische Beispiele

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

Kennzeichnung der Haltestelle/des Bahnhofs
1 Haltestellen-/Bahnhofsname, Tarifnummer, Bus-/Bahnsteig-Nummer

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

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

Vertriebseinrichtungen
1 Personalbediente Vertriebsstelle
2 Stationärer Fahrausweisautomaten und Entwerter
3 Kundencenter

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

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

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

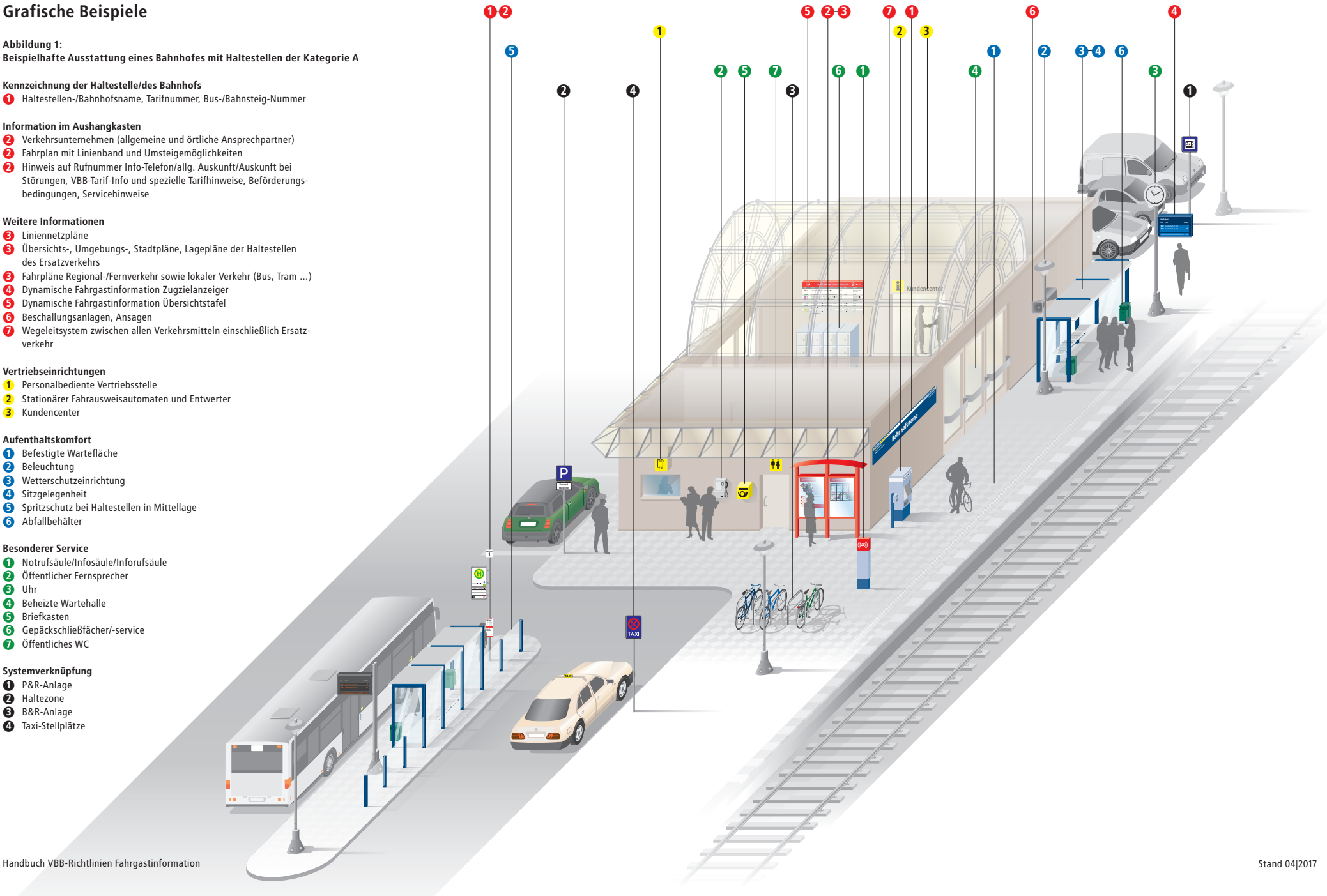


Abbildung 2:
Beispielhafte Ausstattung eines Bahnhofes mit Haltestellen der Kategorie B

Kennzeichnung der Haltestelle/des Bahnhofs
1 Haltestellen-/Bahnhofsname, Tarifnummer, Bus-/Bahnsteig-Nummer

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

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

Vertriebseinrichtungen
1 Personalbediente Vertriebsstelle
2 Stationärer Fahrausweisautomaten und Entwerter
3 Kundencenter

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

Besonderer Service
3 Uhr
7 Öffentliches WC

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

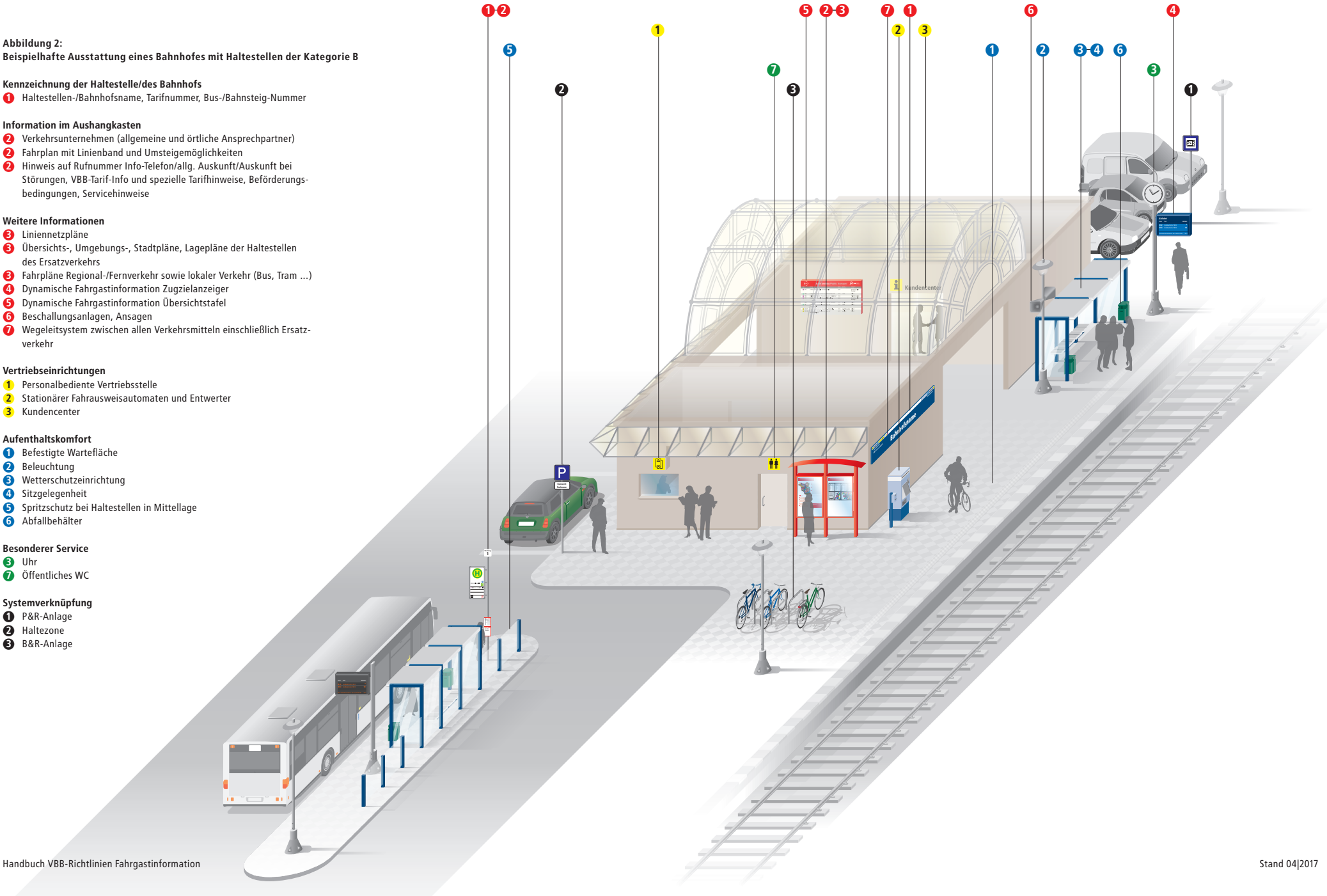


Abbildung 3:
Ausstattung einer Haltestelle der Kategorie C1

Kennzeichnung der Haltestelle
1. Haltestellenname, Tarifnummer, Bussteig-Nummer

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

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

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

Besonderer Service
3. Uhr

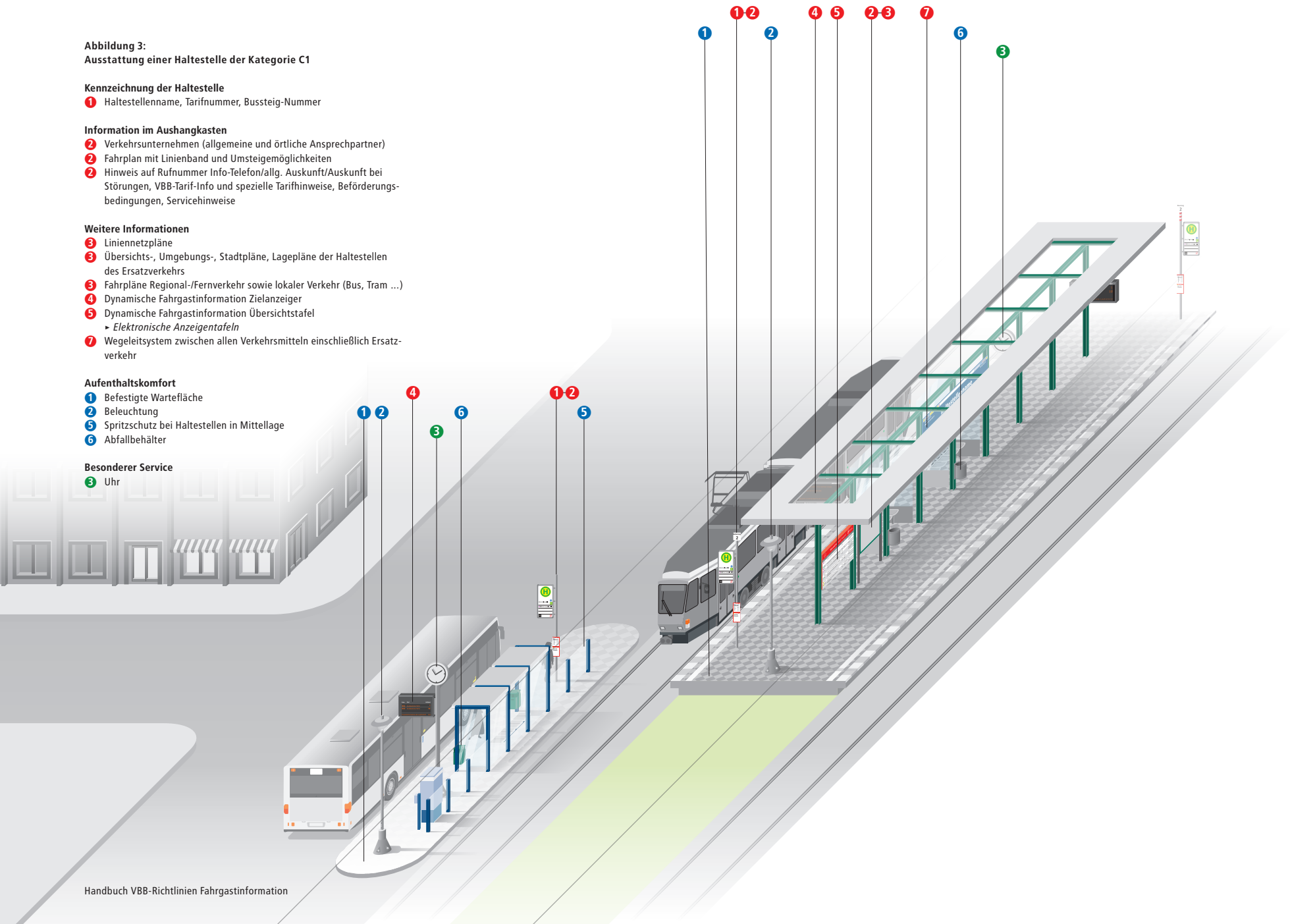


Abbildung 4:
Ausstattung einer Haltestelle der Kategorie C2

Kennzeichnung der Haltestelle
1 Haltestellenname, Tarifnummer, Bussteig-Nummer

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

Aufenthaltskomfort
6 Abfallbehälter

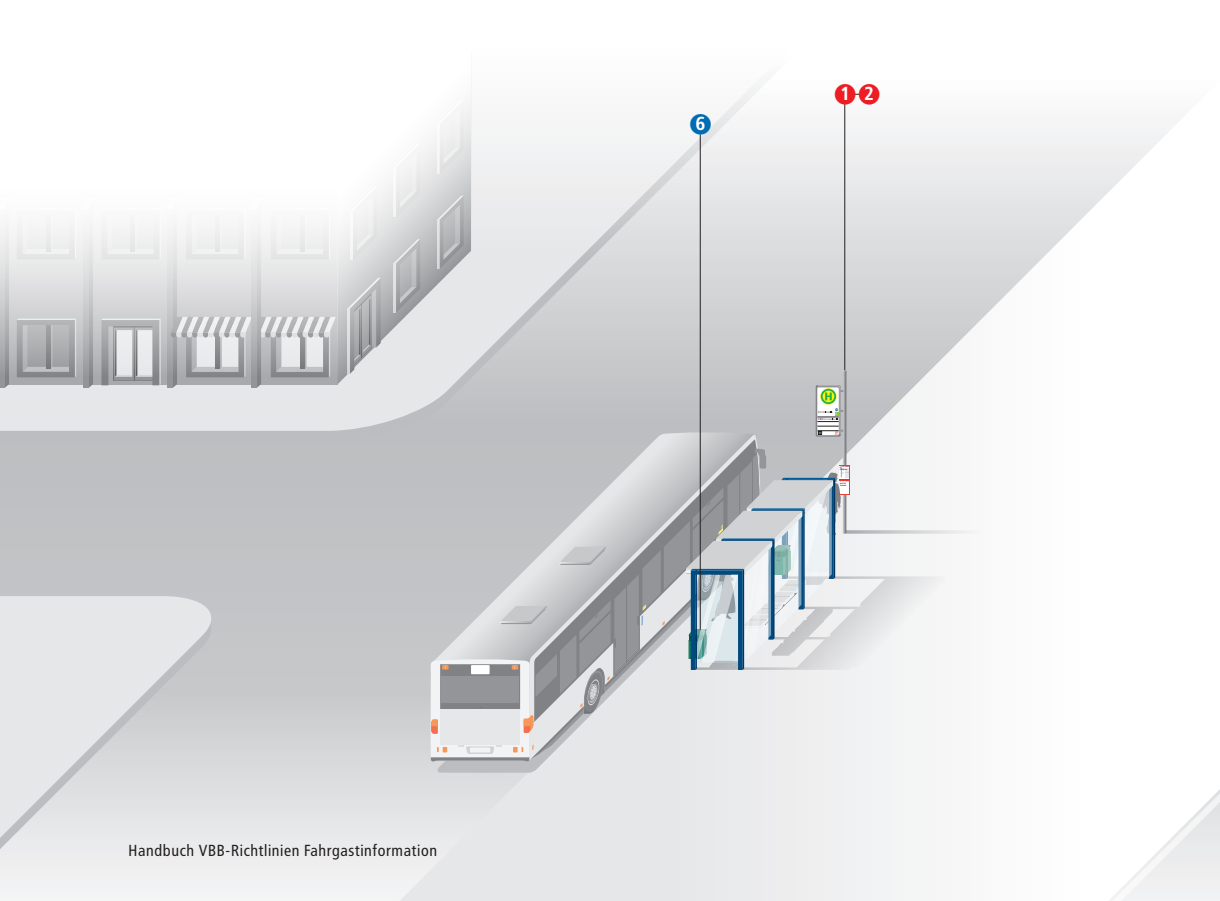


Abbildung 5:
Ausstattung einer Haltestelle der Kategorie C3

Kennzeichnung der Haltestelle
1 Haltestellenname, Tarifnummer, Bussteig-Nummer

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

Aufenthaltskomfort
6 Abfallbehälter

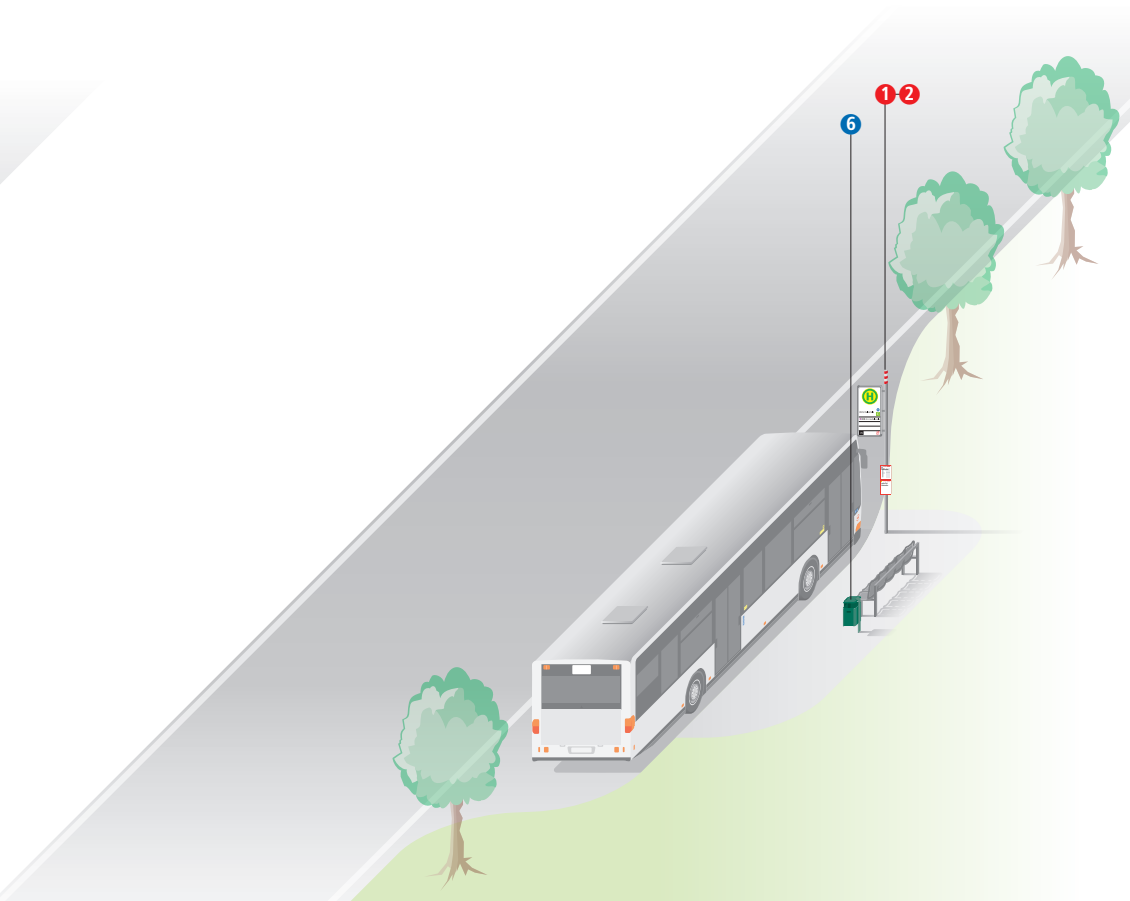


Abbildung 6:
Kennzeichnung Haltestellenmast

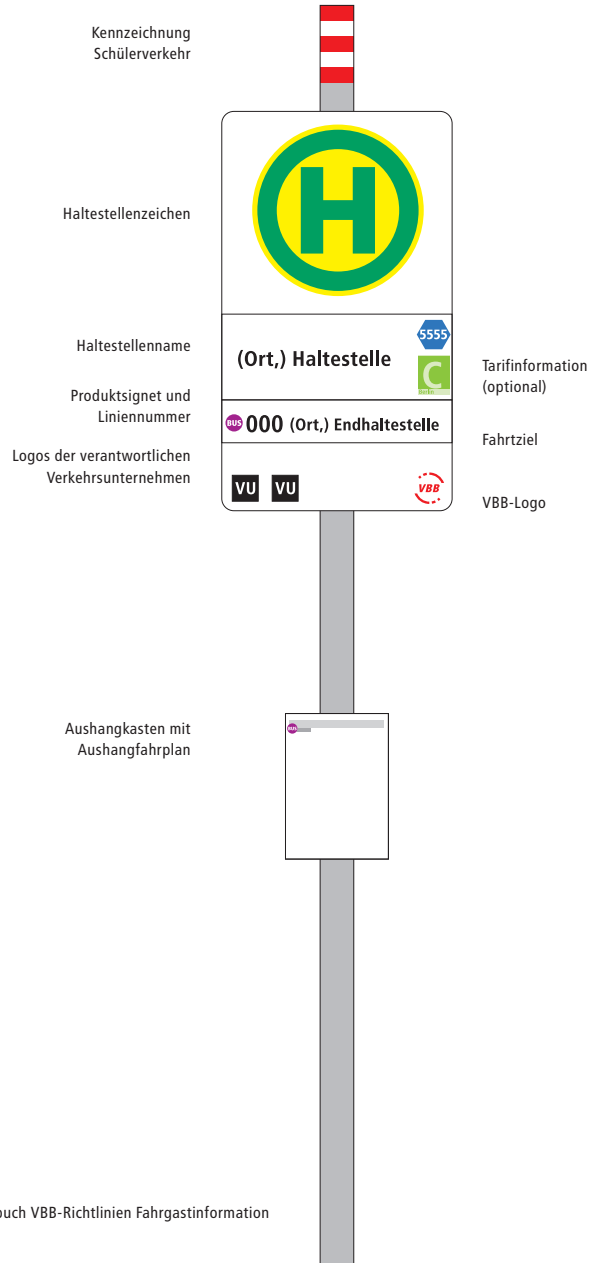
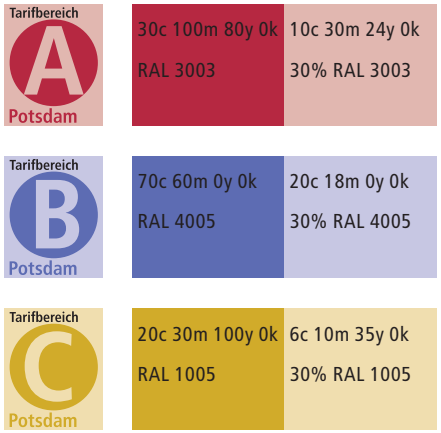
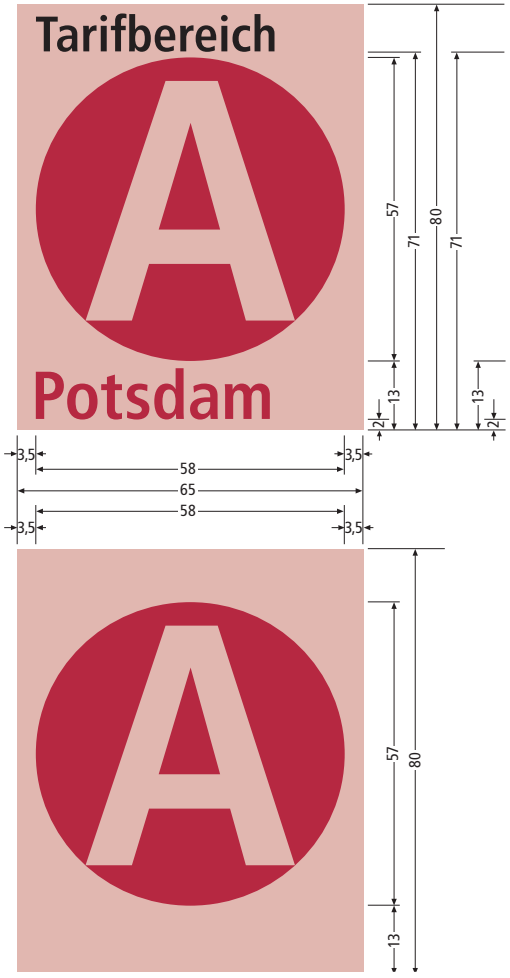


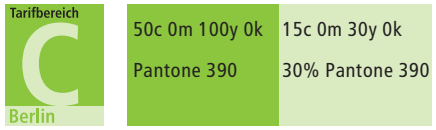
Abbildung 7:
Kennzeichnung Tarifbereich

in Potsdam







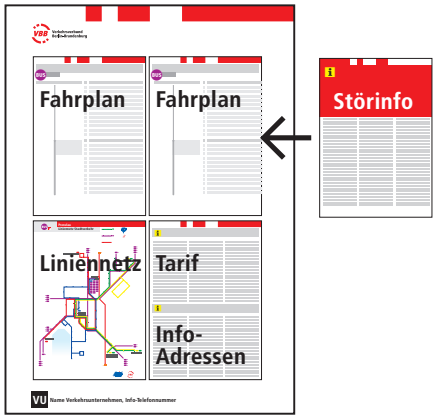


in Brandenburg a. d. H., Cottbus und Frankfurt (O)

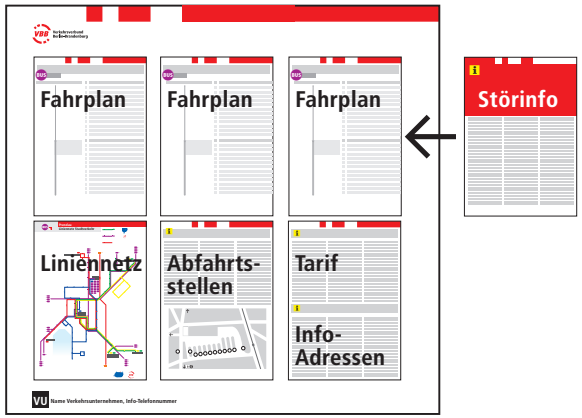


cmyk: Vierfarbprozess; RAL: Farbsystem für Lacke

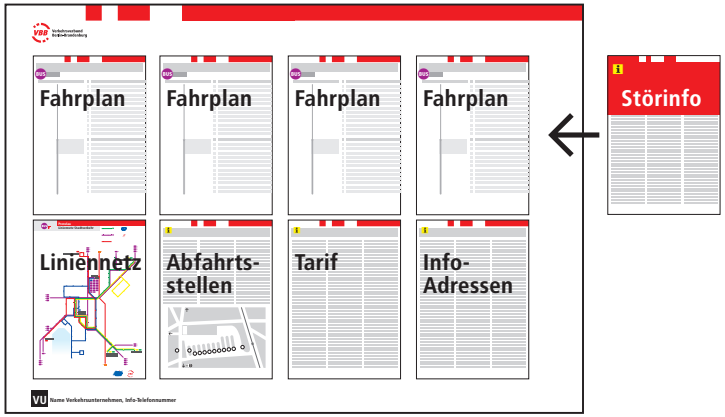
Belegung der Aushangkästen nach VBB Standard



Aushangkasten für 4 Flächen
DIN A4 hoch

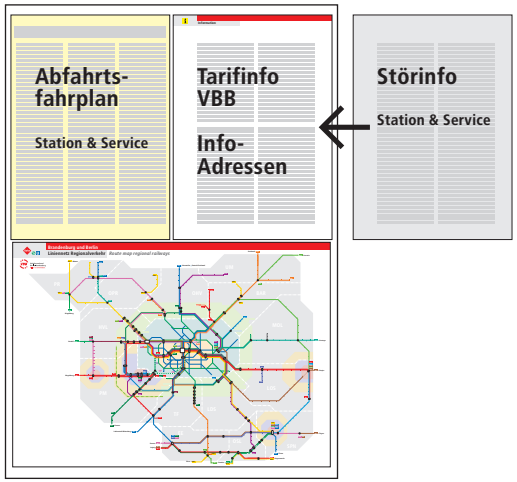


Aushangkasten für 6 Flächen
DIN A4 hoch

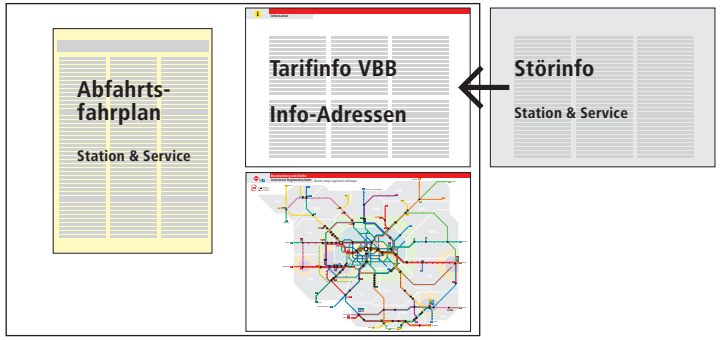


Aushangkasten für 8 Flächen
DIN A4 hoch

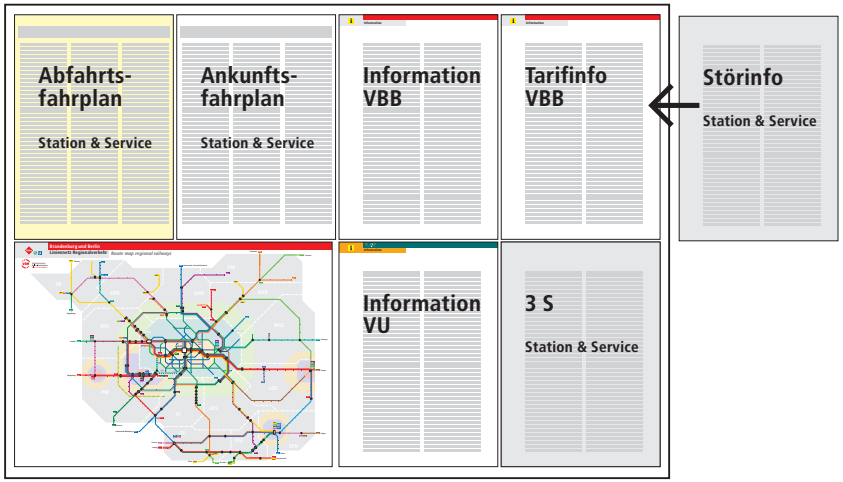
Belegung der Aushangkästen mit DB Station & Service AG



Aushangkasten DIN A1 hoch



Aushangkasten DIN A1 quer



Aushangkasten DIN A0 quer

4.1.1. Gestaltungsraster Fahrplanaushänge

Linienbezogen DIN A4 hoch

Standardbestandteile
Standangaben 2

Kopfgestaltung
Farbdefinitionen
Standangaben
Satzanweisungen 3

Fahrplan eng
Standangaben 4
Satzanweisungen 5

Fahrplan weit
Standangaben 6
Satzanweisungen 7

Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Standardbestandteile
Standangaben 8

Kopfgestaltung
Farbdefinitionen
Standangaben
Satzanweisungen 9

Grundlinienraster 3 mm
Standangaben 10

Fahrplan dreispaltig
Standangaben
Satzanweisungen 11

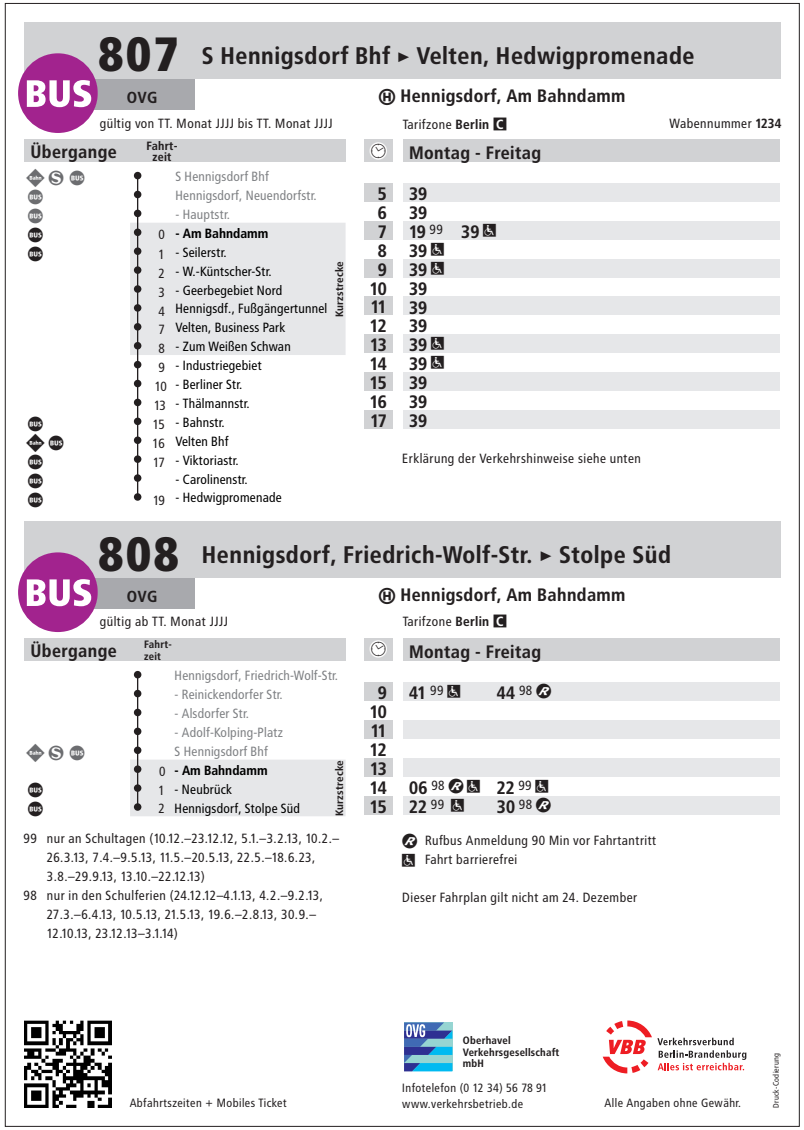
Fahrplan zweispaltig
Standangaben
Satzanweisungen 12

Fahrplan einspaltig
Standangaben
Satzanweisungen 13

Fahrplanaushang
Linienbezogen DINA4 hoch

Standard normal
Aushang mit 2 Fahrplänen

Perlschnur	VH 10	pt	ZAB 5 mm
Fahrzeiten	VH 13,5	pt	ZAB 5 mm



BUS **807** S Hennigsdorf Bhf ▸ Velten, Hedwigpromenade

OVG

gültig von TT. Monat JJJJ bis TT. Monat JJJJ

Ⓗ Hennigsdorf, Am Bahndamm

Tarifzone **Berlin** C — Wabennummer **1234**

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

Kurzstrecke

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

Erklärung der Verkehrshinweise siehe unten

BUS **808** Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. ▸ Stolpe Süd

OVG

gültig ab TT. Monat JJJJ

Ⓗ Hennigsdorf, Am Bahndamm

Tarifzone **Berlin** C

Übergänge	Fahrt-zeit		Montag - Freitag
		Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.	
		- Reinickendorfer Str.	
		- Alsdorfer Str.	
		- Adolf-Kolping-Platz	
		S Hennigsdorf Bhf	
	0	**- Am Bahndamm**	
	1	- Neubrück	
	2	Hennigsdorf, Stolpe Süd	

Kurzstrecke

9	41 99 ♿	44 98 R
10		
11		
12		
13		
14	06 98 R ♿	22 99 ♿
15	22 99 ♿	30 98 R

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

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

R Rufbus Anmeldung 90 Min vor Fahrtantritt
♿ Fahrt barrierefrei

Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember

Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket

OVG Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

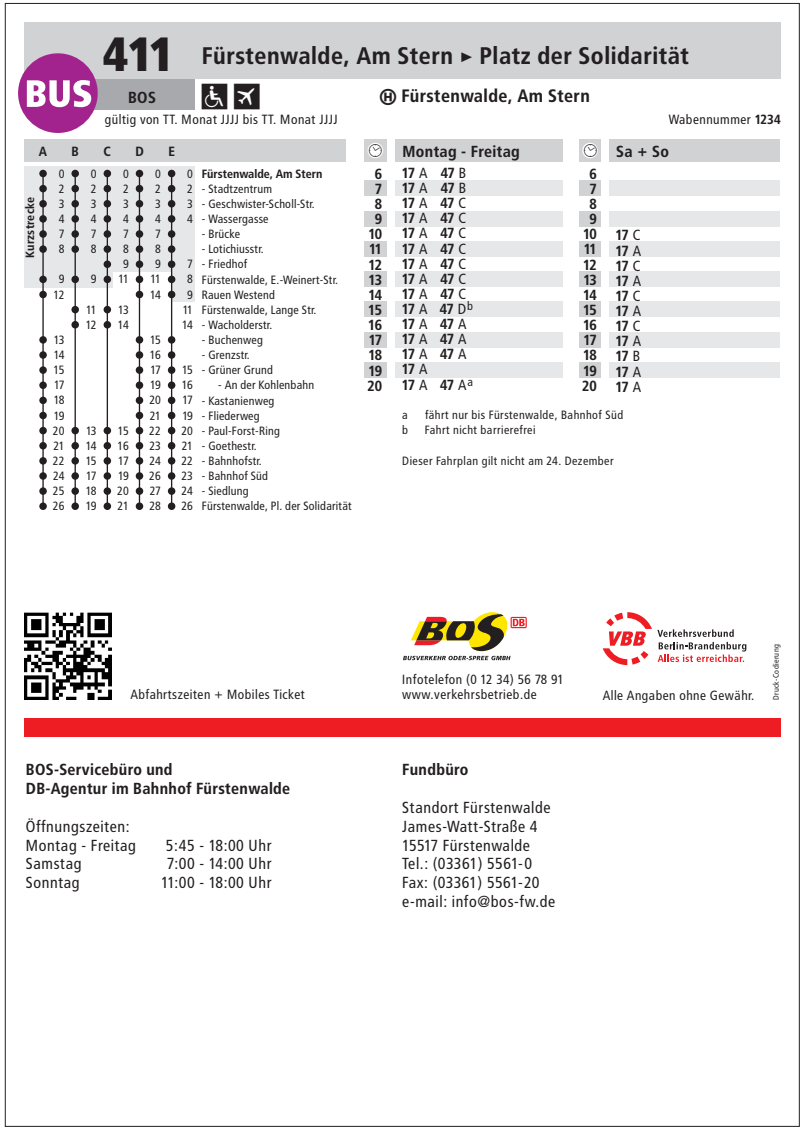
Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck-Gestaltung

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Standard eng
Fahrplan mit unterschiedlichen Fahrtverläufen

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



BUS **411** Fürstenwalde, Am Stern ▸ Platz der Solidarität

BOS

gültig von TT. Monat JJJJ bis TT. Monat JJJJ

Ⓗ Fürstenwalde, Am Stern

Wabennummer **1234**

Kurzstrecke

A	B	C	D	E	
0	0	0	0	0	**Fürstenwalde, Am Stern**
2	2	2	2	2	- Stadtzentrum
3	3	3	3	3	- Geschwister-Scholl-Str.
4	4	4	4	4	- Wassergasse
7	7	7	7		- Brücke
8	8	8	8		- Lotichiusstr.
		9	9	7	- Friedhof
9	9	11	11	8	Fürstenwalde, E.-Weinert-Str.
12			14	9	Rauen Westend
	11	13		11	Fürstenwalde, Lange Str.
	12	14		14	- Wacholderstr.
13			15		- Buchenweg
14			16		- Grenzstr.
15			17	15	- Grüner Grund
17			19	16	- An der Kohlenbahn
18			20	17	- Kastanienweg
19			21	19	- Fliederweg
20	13	15	22	20	- Paul-Forst-Ring
21	14	16	23	21	- Goethestr.
22	15	17	24	22	- Bahnhofstr.
24	17	19	26	23	- Bahnhof Süd
25	18	20	27	24	- Siedlung
26	19	21	28	26	Fürstenwalde, Pl. der Solidarität

	Montag - Freitag	Sa + So
6	17 A 47 B	
7	17 A 47 B	
8	17 A 47 C	
9	17 A 47 C	
10	17 A 47 C	17 C
11	17 A 47 C	17 A
12	17 A 47 C	17 C
13	17 A 47 C	17 A
14	17 A 47 C	17 C
15	17 A 47 D[b]	17 A
16	17 A 47 A	17 C
17	17 A 47 A	17 A
18	17 A 47 A	17 B
19	17 A	17 A
20	17 A 47 A[a]	17 A

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

Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember

Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket

BOS BUSVERKEHR ODER-SPREE GMBH
Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck-Grafierung

BOS-Servicebüro und
DB-Agentur im Bahnhof Fürstenwalde

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 5:45 - 18:00 Uhr
Samstag 7:00 - 14:00 Uhr
Sonntag 11:00 - 18:00 Uhr

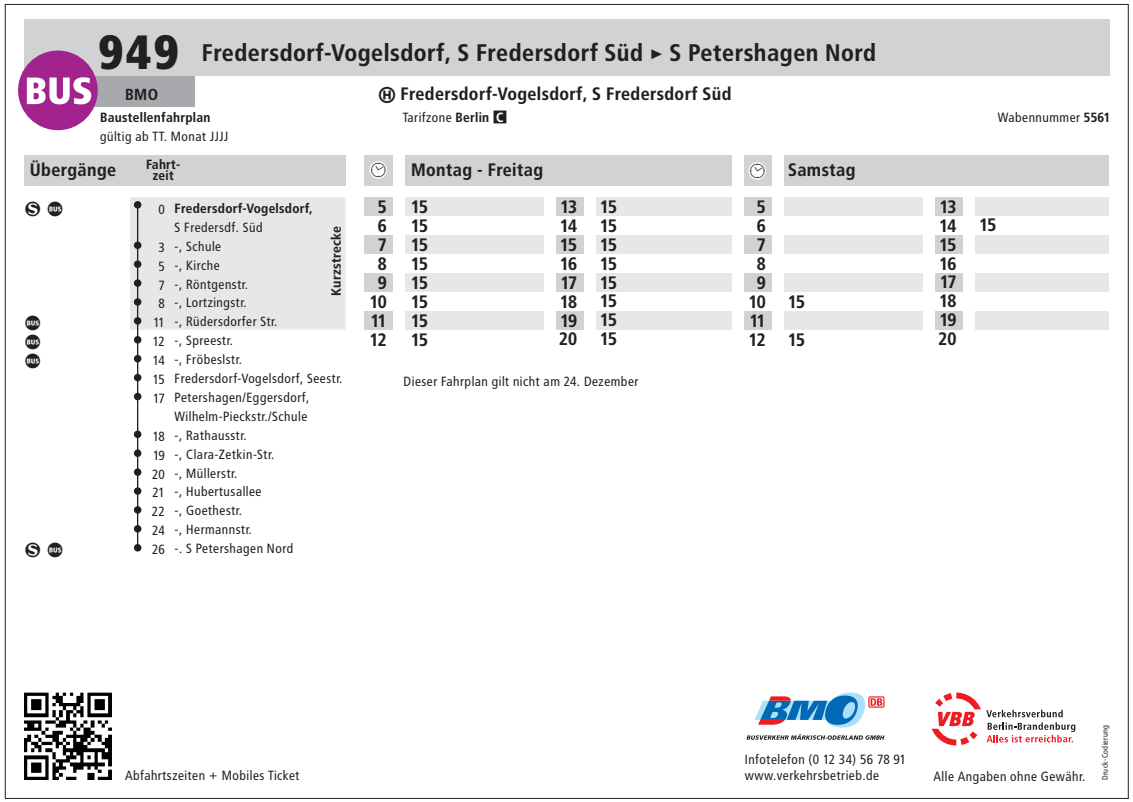
Fundbüro

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

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 quer

Standard normal

Perlschnur	VH 10 pt	ZAB 5 mm
Fahrzeiten	VH 13,5 pt	ZAB 5 mm



BUS **949** Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd ▸ S Petershagen Nord

BMO

Baustellenfahrplan
gültig ab TT. Monat JJJJ

Ⓗ Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd

Tarifzone **Berlin** C

Wabennummer **5561**

Übergänge	Fahrt-zeit		Montag - Freitag				Samstag			
S BUS	0	**Fredersdorf-Vogelsdorf,** S Fredersdf. Süd	5	15	13	15	5		13	
			6	15	14	15	6		14	15
	3	-, Schule	7	15	15	15	7		15	
	5	-, Kirche	8	15	16	15	8		16	
	7	-, Röntgenstr.	9	15	17	15	9		17	
	8	-, Lortzingstr.	10	15	18	15	10	15	18	
BUS	11	-, Rüdersdorfer Str.	11	15	19	15	11		19	
BUS	12	-, Spreestr.	12	15	20	15	12	15	20	
BUS	14	-, Fröbelstr.								
	15	Fredersdorf-Vogelsdorf, Seestr.								
	17	Petershagen/Eggersdorf, Wilhelm-Pieckstr./Schule								
	18	-, Rathausstr.								
	19	-, Clara-Zetkin-Str.								
	20	-, Müllerstr.								
	21	-, Hubertusallee								
	22	-, Goethestr.								
	24	-, Hermannstr.								
S BUS	26	-. S Petershagen Nord								

Kurzstrecke

Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember

Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket

BMO DB
BUSVERKEHR MÄRKISCH-ODERLAND GMBH
Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck-Codierung

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 quer

Standard eng
Perlschschnur 2-spaltig

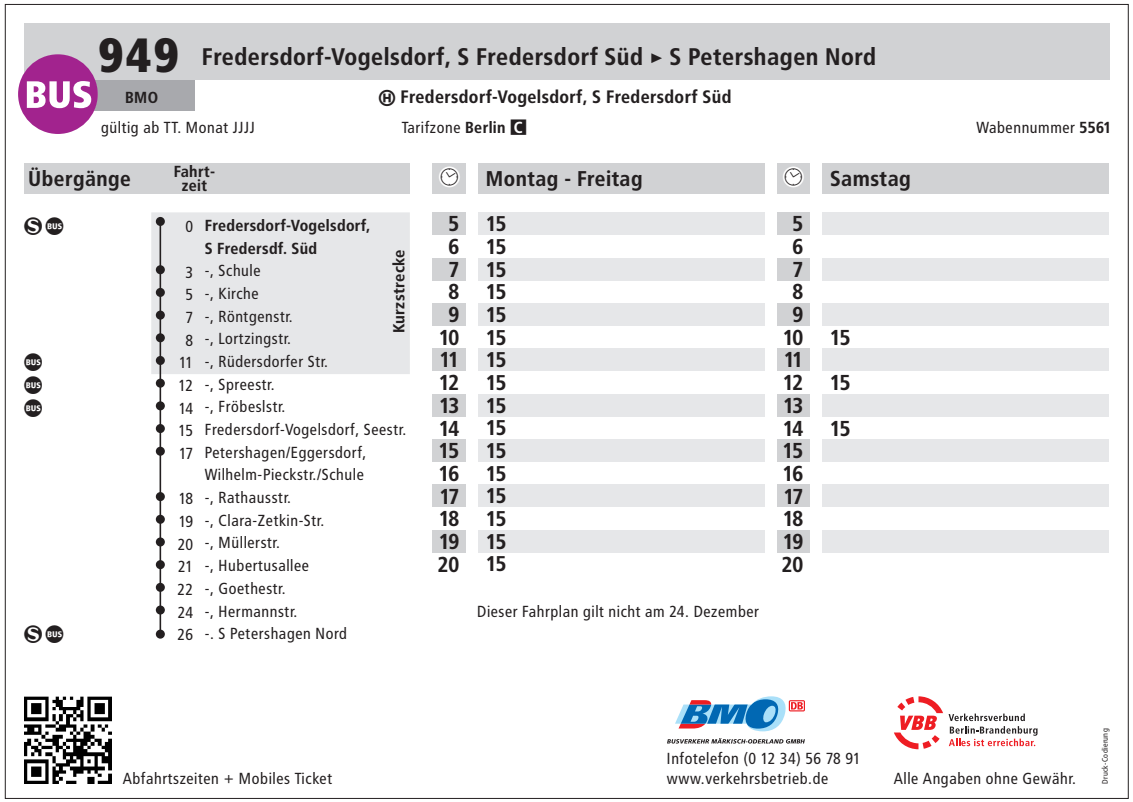
Perlschnur	VH	9 pt	ZAB 4 mm
Fahrzeiten	VH	11 pt	ZAB 4 mm



Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 quer

Standard weit

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



BUS **949** Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd ▸ S Petershagen Nord

BMO

Ⓗ Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdorf Süd

gültig ab TT. Monat JJJJ — Tarifzone **Berlin** C — Wabennummer **5561**

Übergänge	Fahrt-zeit		Montag - Freitag	Samstag
S BUS	0	**Fredersdorf-Vogelsdorf, S Fredersdf. Süd**	5 15 6 15	5 6
	3	-, Schule	7 15	7
	5	-, Kirche	8 15	8
	7	-, Röntgenstr.	9 15	9
	8	-, Lortzingstr.	10 15	10 15
BUS	11	-, Rüdersdorfer Str.	11 15	11
BUS	12	-, Spreestr.	12 15	12 15
BUS	14	-, Fröbelstr.	13 15	13
	15	Fredersdorf-Vogelsdorf, Seestr.	14 15	14 15
	17	Petershagen/Eggersdorf, Wilhelm-Pieckstr./Schule	15 15 16 15	15 16
	18	-, Rathausstr.	17 15	17
	19	-, Clara-Zetkin-Str.	18 15	18
	20	-, Müllerstr.	19 15	19
	21	-, Hubertusallee	20 15	20
	22	-, Goethestr.		
	24	-, Hermannstr.		
S BUS	26	-. S Petershagen Nord		

Kurzstrecke

Dieser Fahrplan gilt nicht am 24. Dezember

Abfahrtszeiten + Mobiles Ticket

BMO DB BUSVERKEHR MÄRKISCH-ODERLAND GMBH
Infotelefon (0 12 34) 56 78 91
www.verkehrsbetrieb.de

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck-Gutlieferung

Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 quer

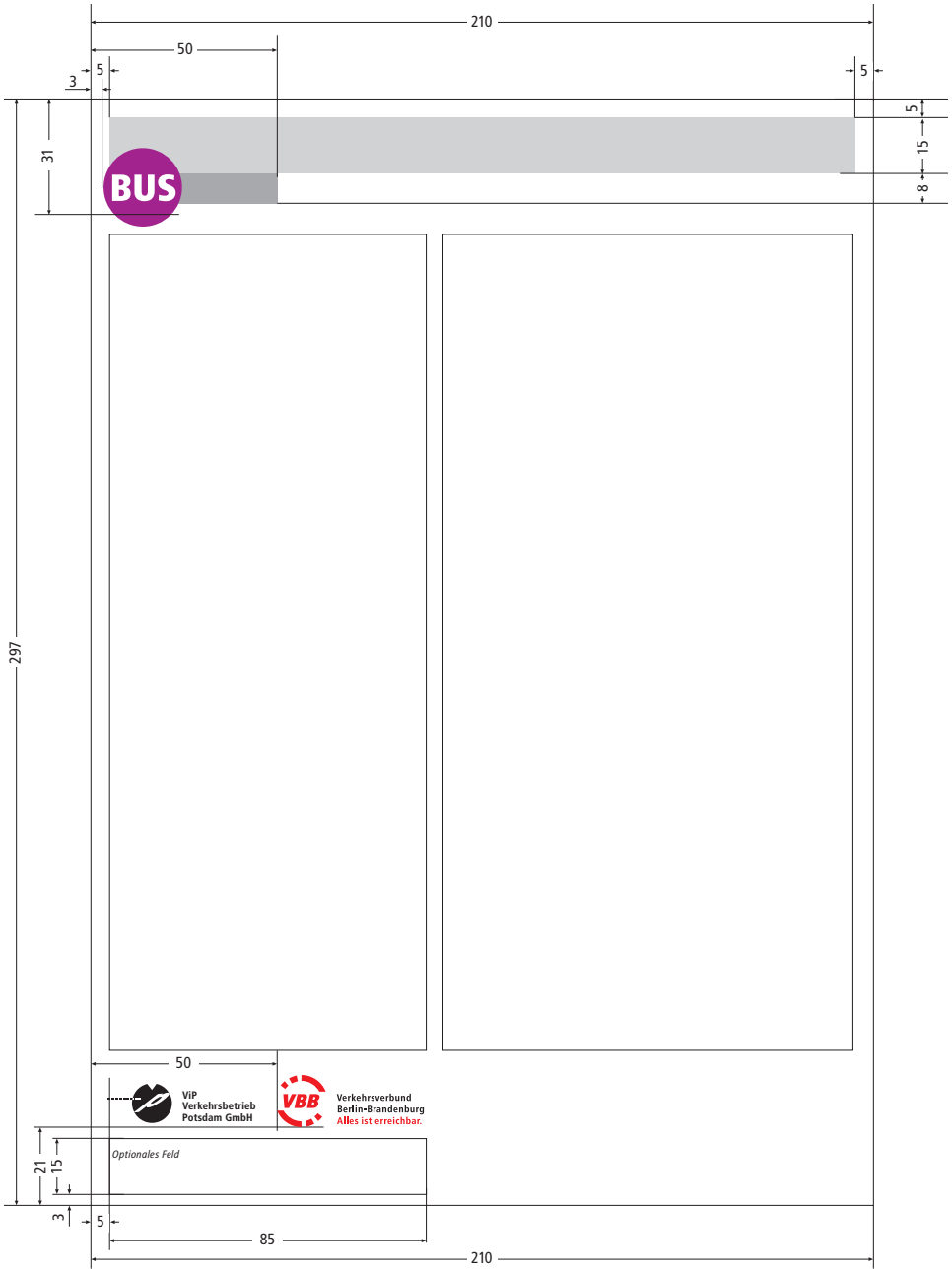
Standard maximal

Perlschnur	VH	15 pt	ZAB 8 mm
Fahrzeiten	VH	20 pt	ZAB 8 mm



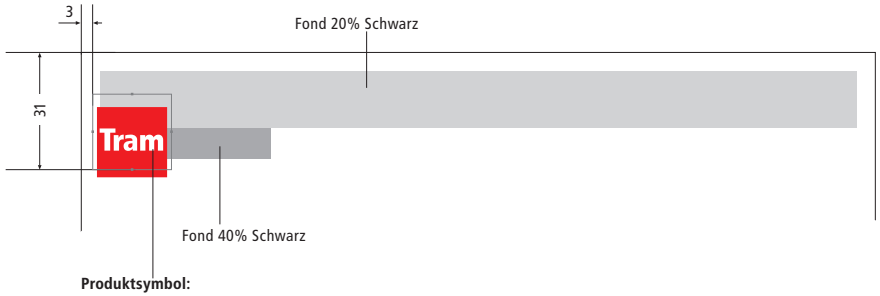
Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Standardbestandteile
Standangaben

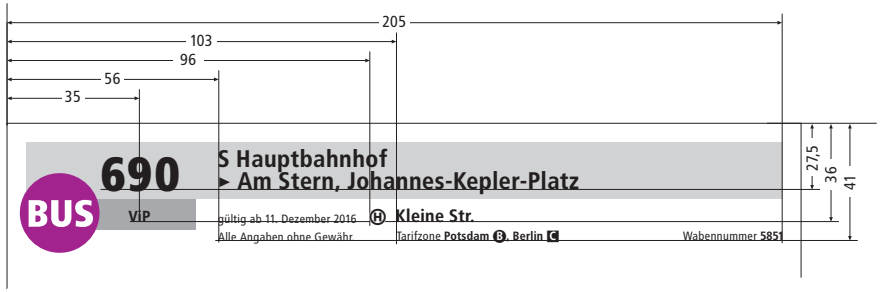


Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Kopfgestaltung
- Farbdefinitionen
- Standangaben
- Satzanweisungen



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



Liniennummer
Transit-Bold
VH: 36 pt

Richtungsangaben
Transit-Bold
VH: 18 pt
ZAB: 6 mm



Gültigkeit ohne Gewähr
Transit-Normal
VH: 9 pt
ZAB: 5 mm

Tarifzone
Transit-Normal/-Bold
VH: 9 pt
Teilbereich Kreisfreie Städte auf rundem Fond
Berlin auf quadratischem Fond

Wabennummer
Transit-Normal/-Bold
VH: 9 pt
rechtsbündig

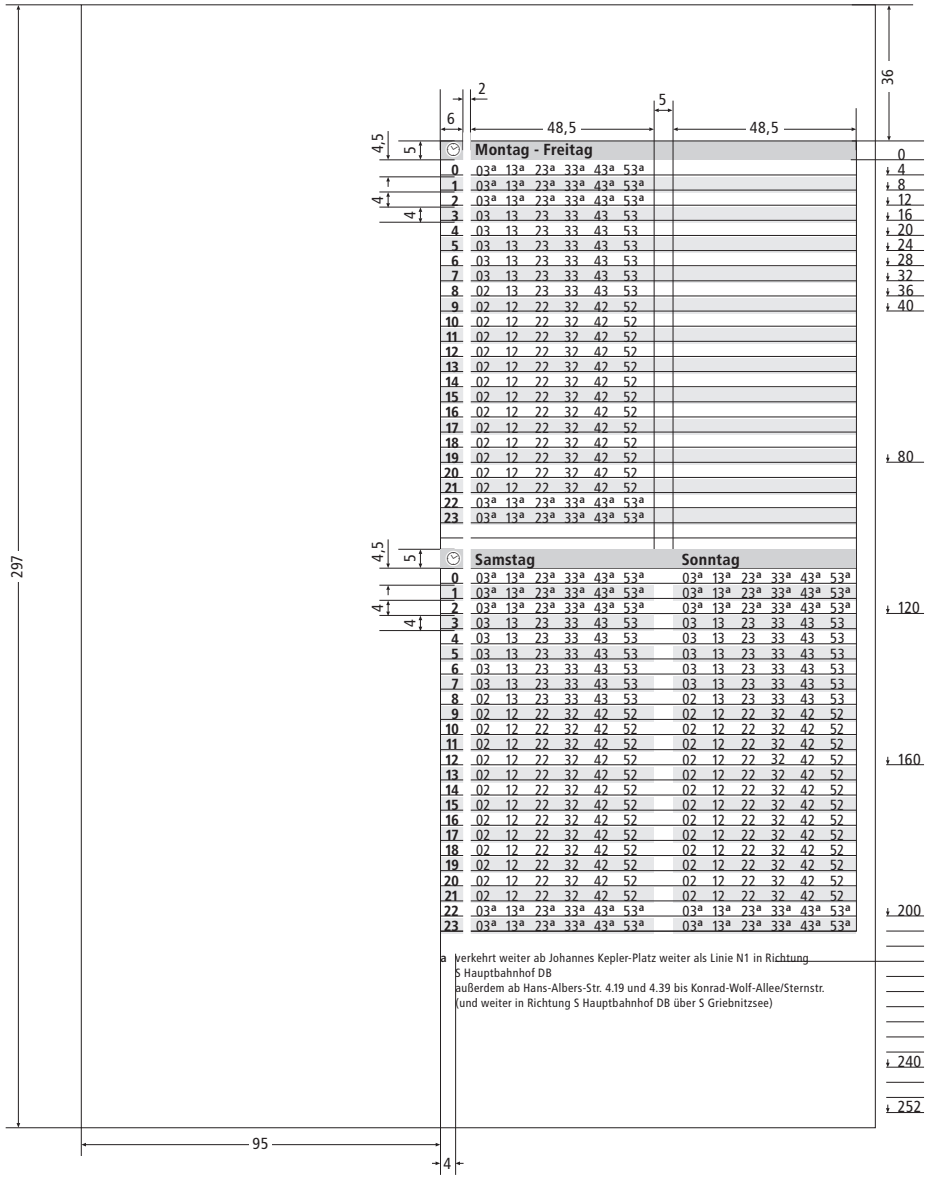
Verkehrsunternehmen
Transit-Normal
VH: 10 pt
mittelachsial

Haltestellensymbol
Transit-Pict
VH: 13,5 pt

Haltestellenname
Transit-Bold
VH: 13,5 pt

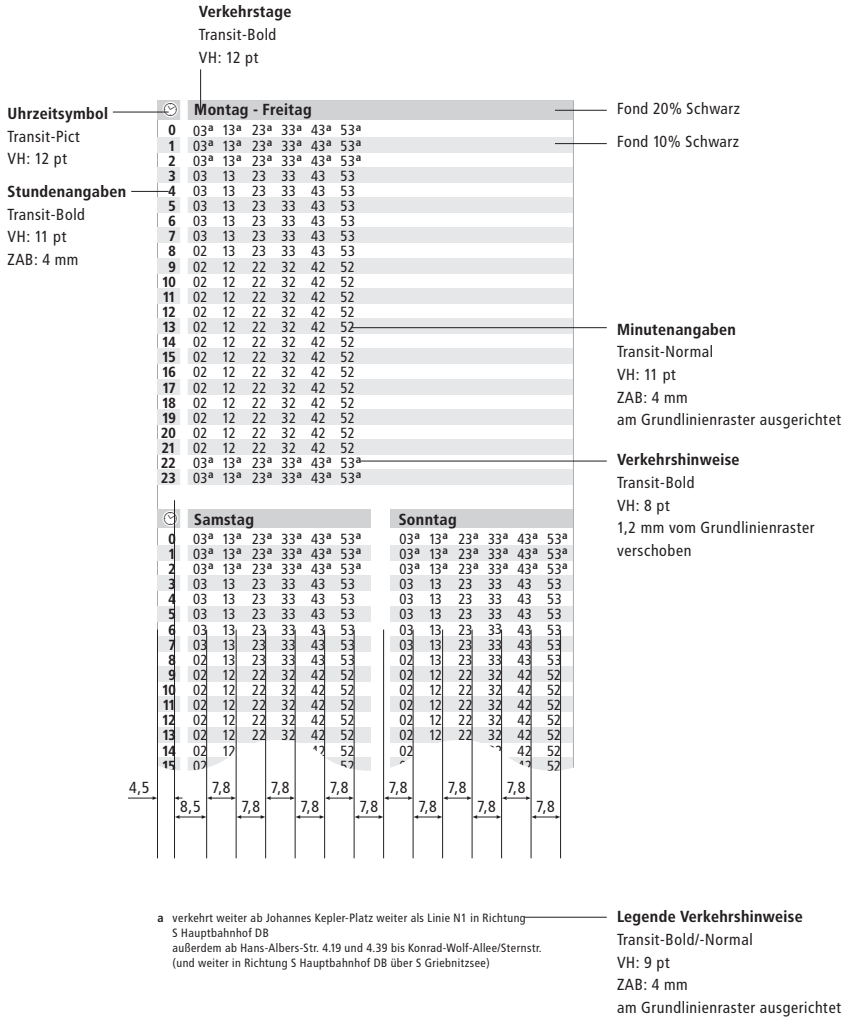
Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan eng
Standangaben



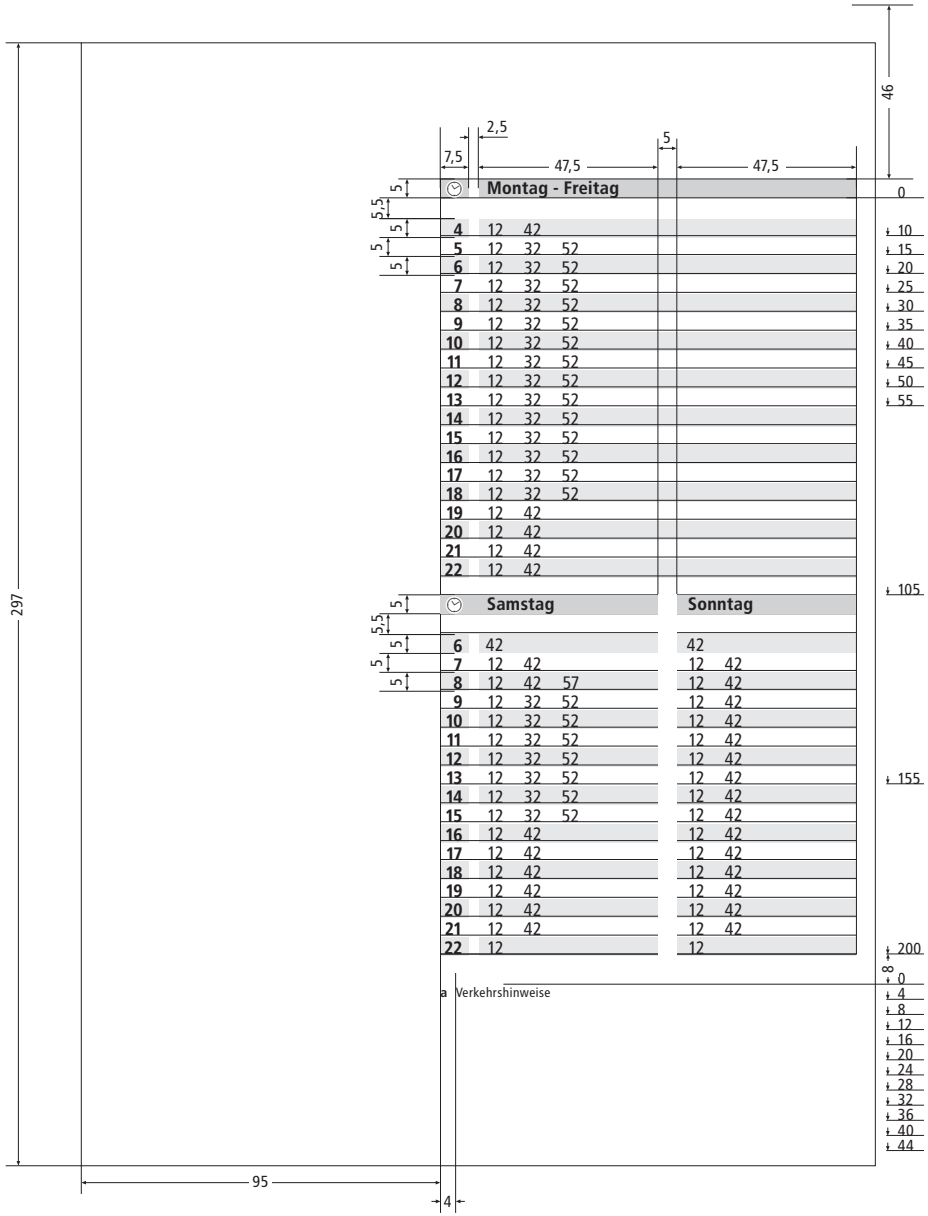
Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan eng
Satzanweisungen



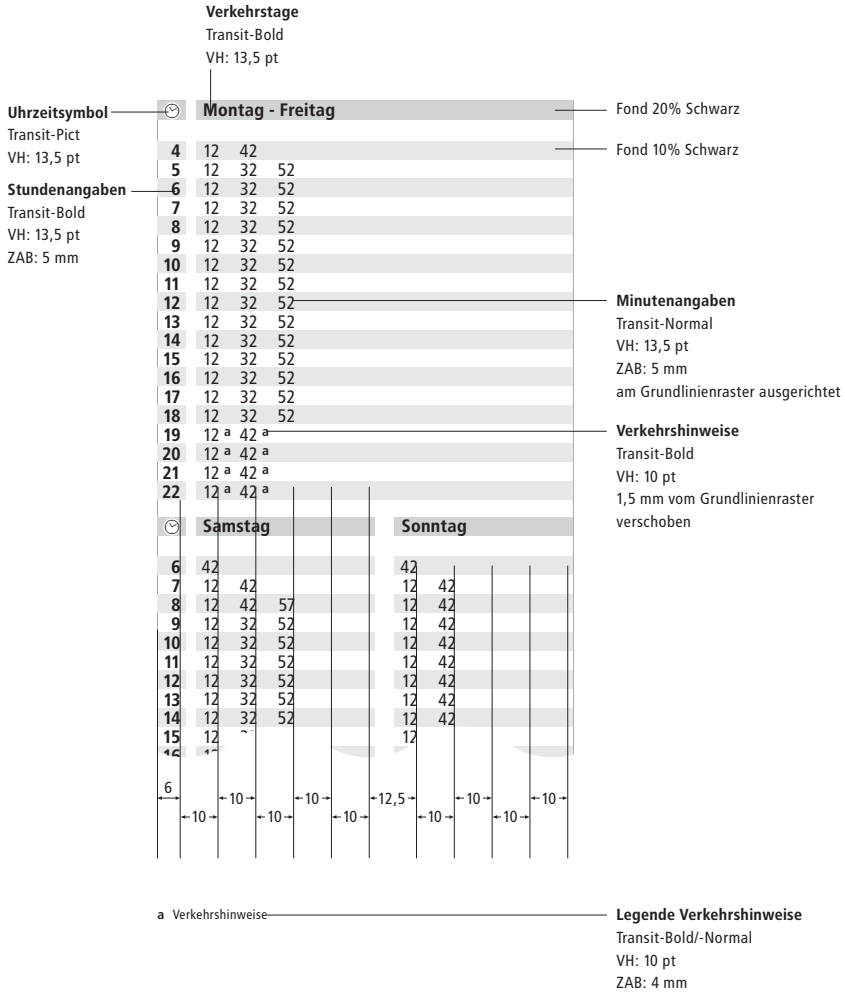
Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan weit
Standangaben



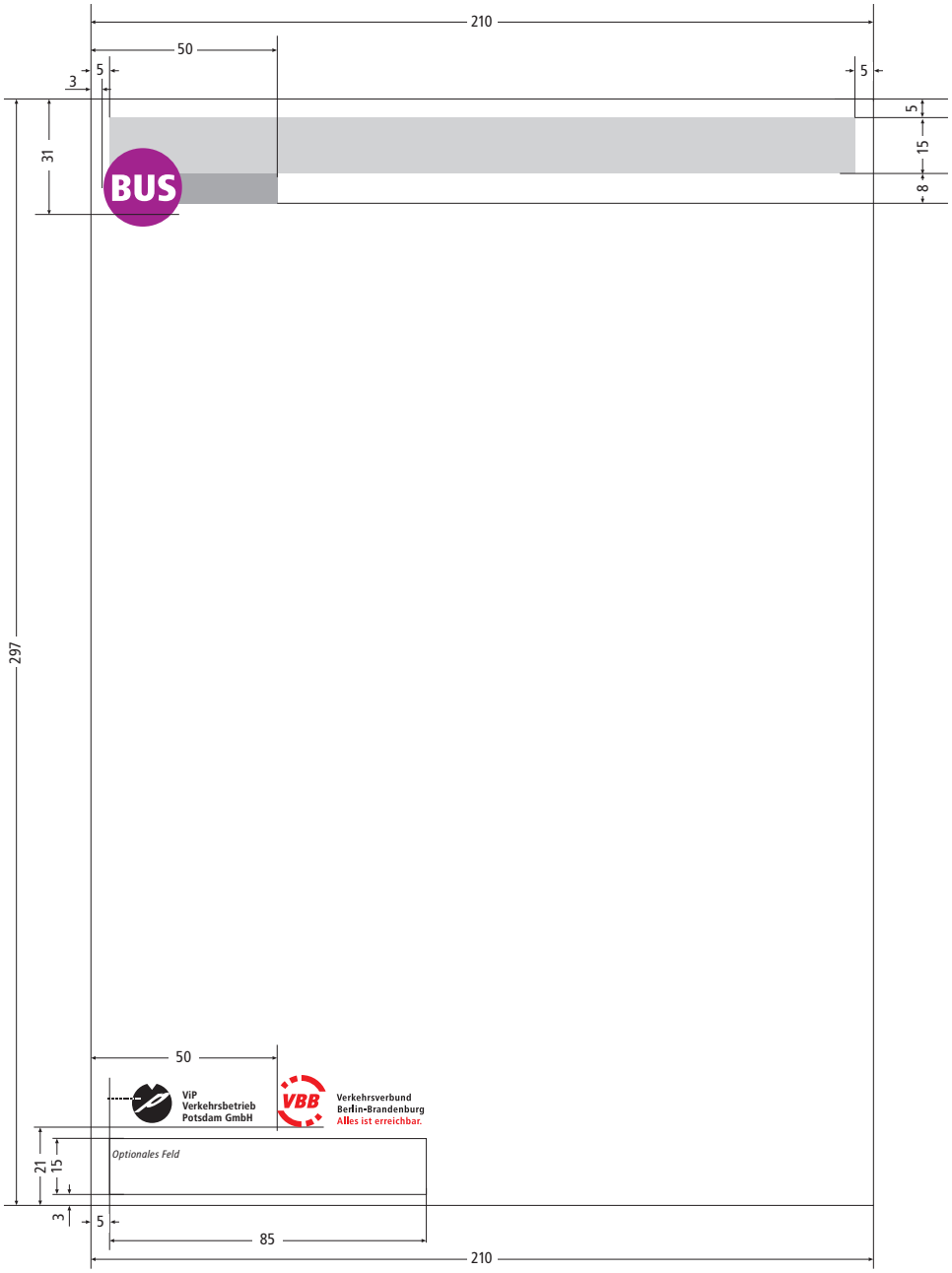
Fahrplanaushang
Linienbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan weit
Satzanweisungen



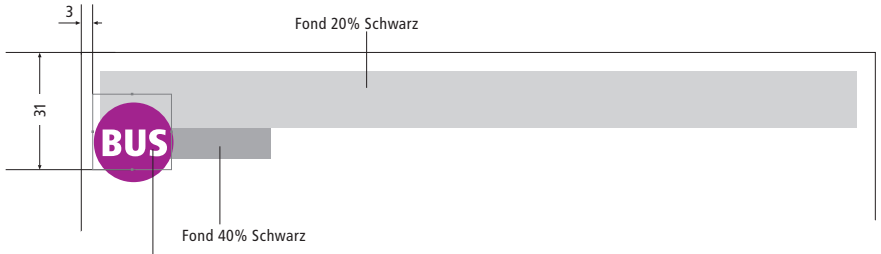
Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Standardbestandteile
Standangaben

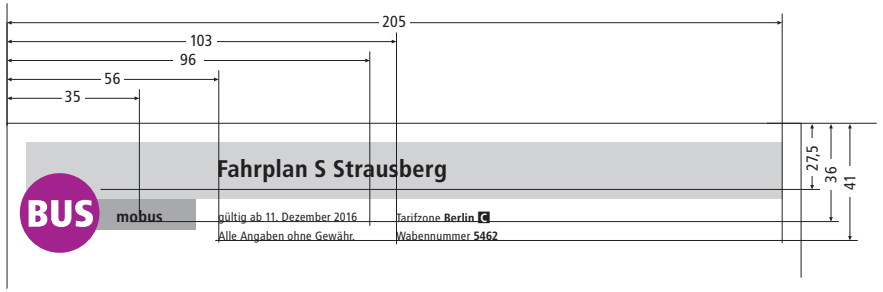


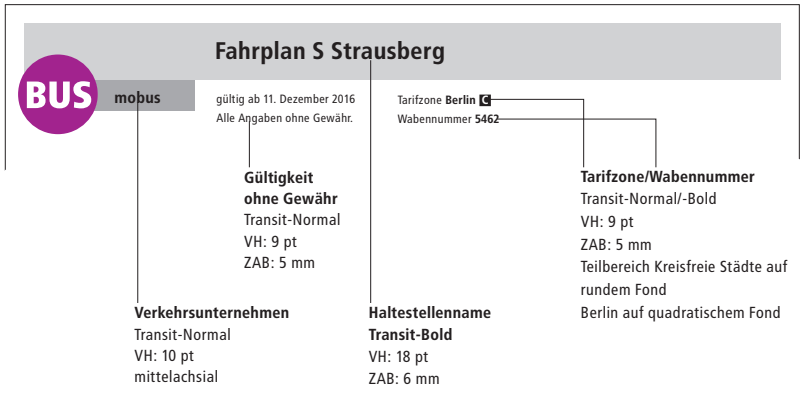
Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Kopfgestaltung
- Farbdefinitionen
- Standangaben
- Satzanweisungen



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





Gültigkeit ohne Gewähr
Transit-Normal
VH: 9 pt
ZAB: 5 mm

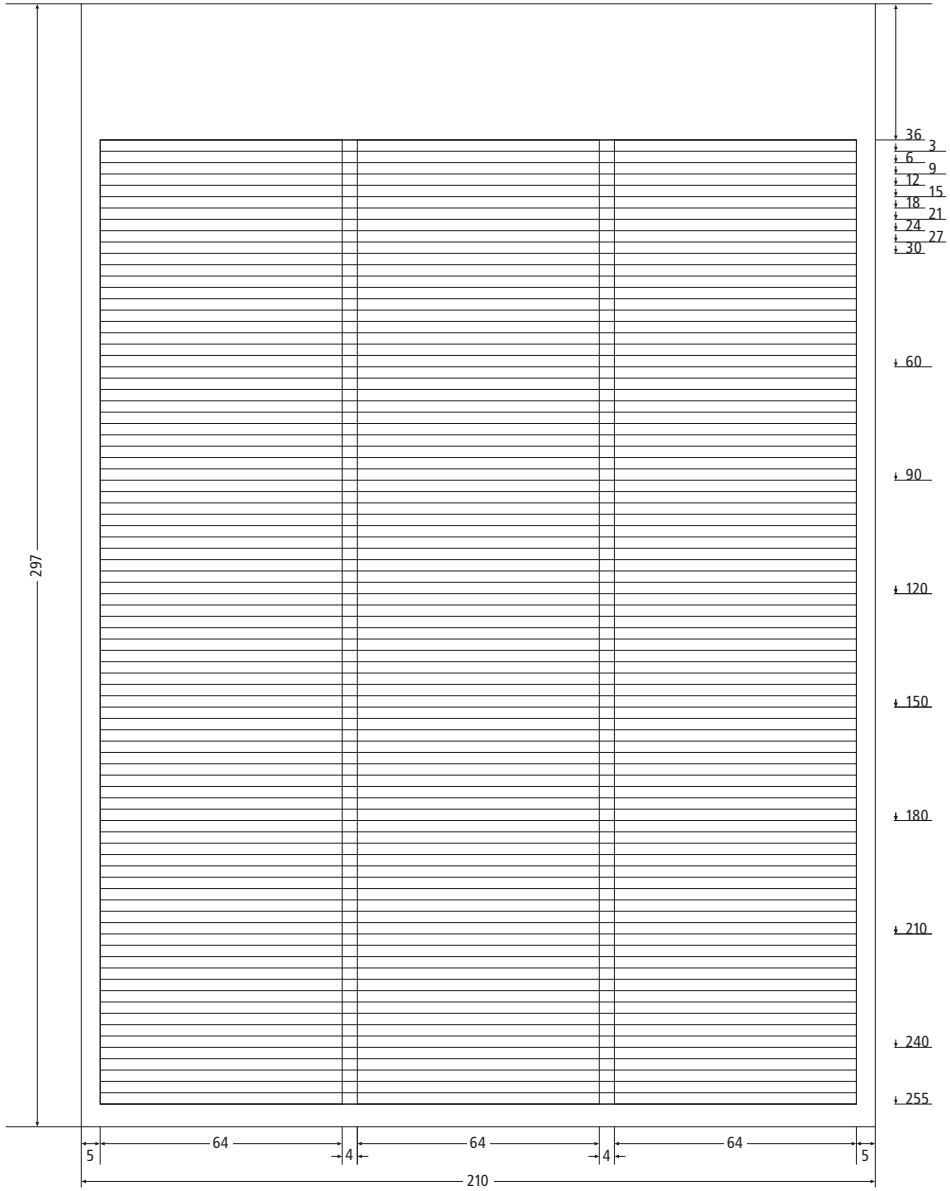
Tarifzone/Wabennummer
Transit-Normal/-Bold
VH: 9 pt
ZAB: 5 mm
Teilbereich Kreisfreie Städte auf rundem Fond
Berlin auf quadratischem Fond

Verkehrsunternehmen
Transit-Normal
VH: 10 pt
mittelachsial

Haltestellenname
Transit-Bold
VH: 18 pt
ZAB: 6 mm

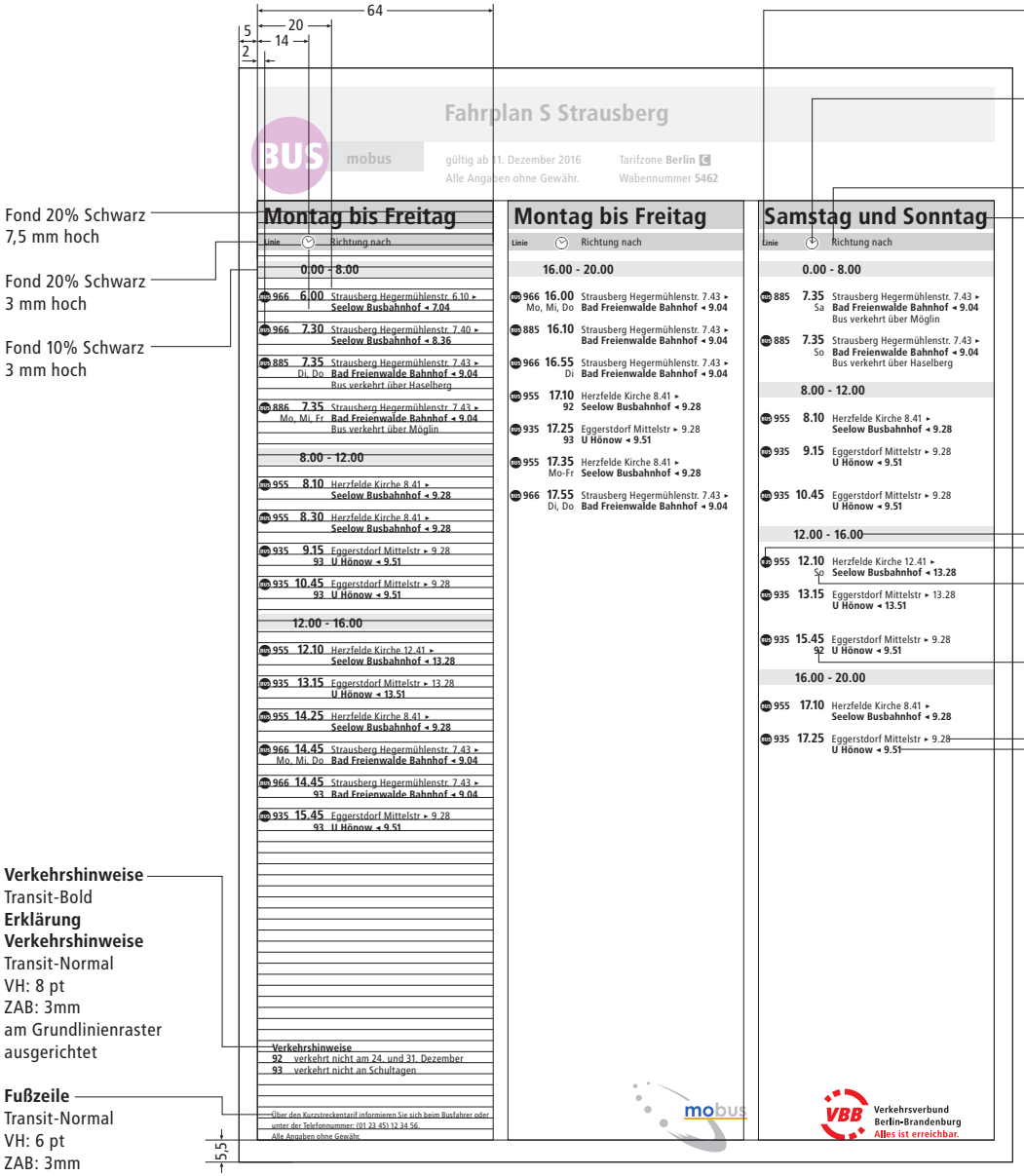
Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Grundlinienraster 3 mm
Standangaben



Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan dreispaltig
- Standangaben
- Satzanweisungen



Fond 20% Schwarz
7,5 mm hoch

Fond 20% Schwarz
3 mm hoch

Fond 10% Schwarz
3 mm hoch

Linie
Transit-Bold
VH: 6 pt

Uhrzeitsymbol
Transit-Pict
VH: 12 pt

Richtung
Transit-Normal
VH: 8 pt

Verkehrstage
Transit-Bold
VH: 18 pt

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

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

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

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

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

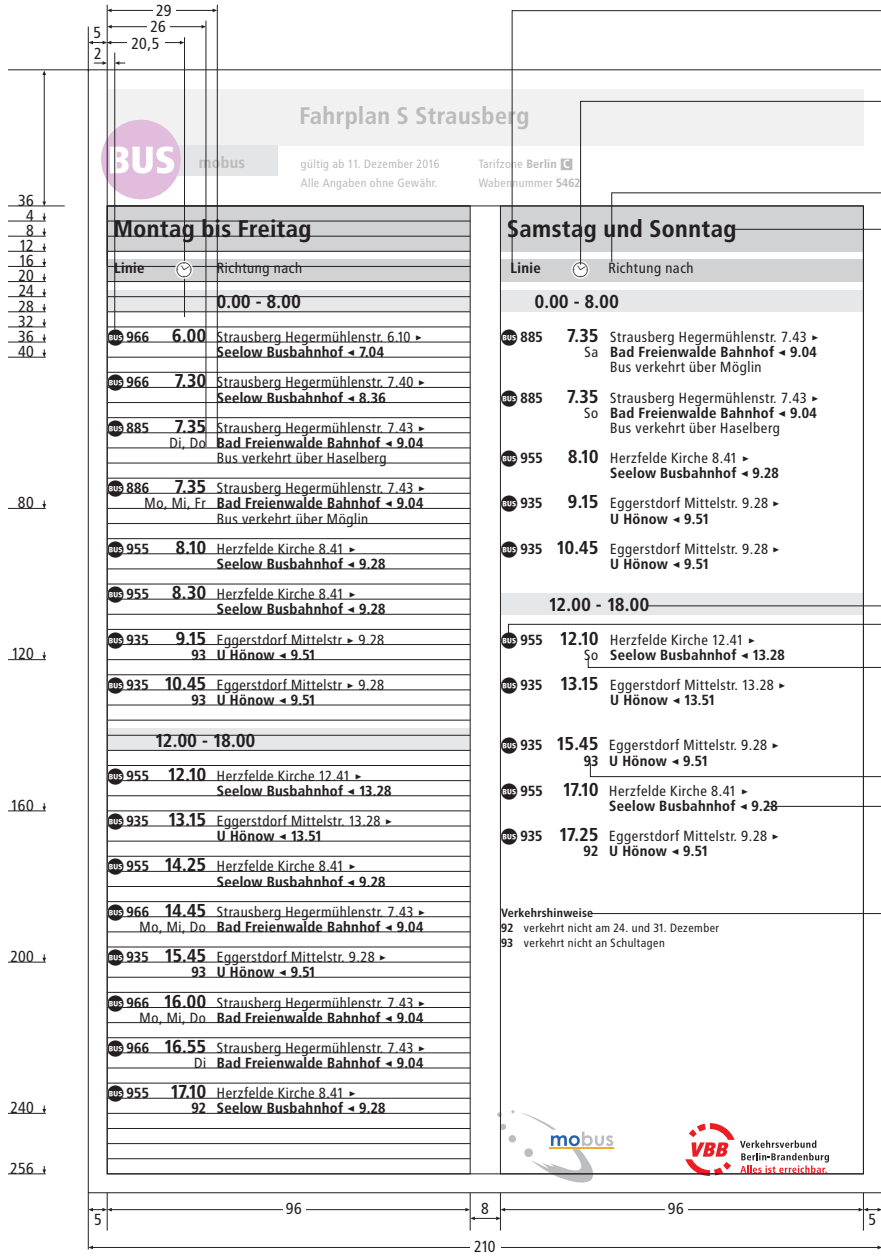
Endhaltestellen
Transit-Bold
VH: 8 pt
ZAB: 3 mm
am Grundlinienraster ausgerichtet

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

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

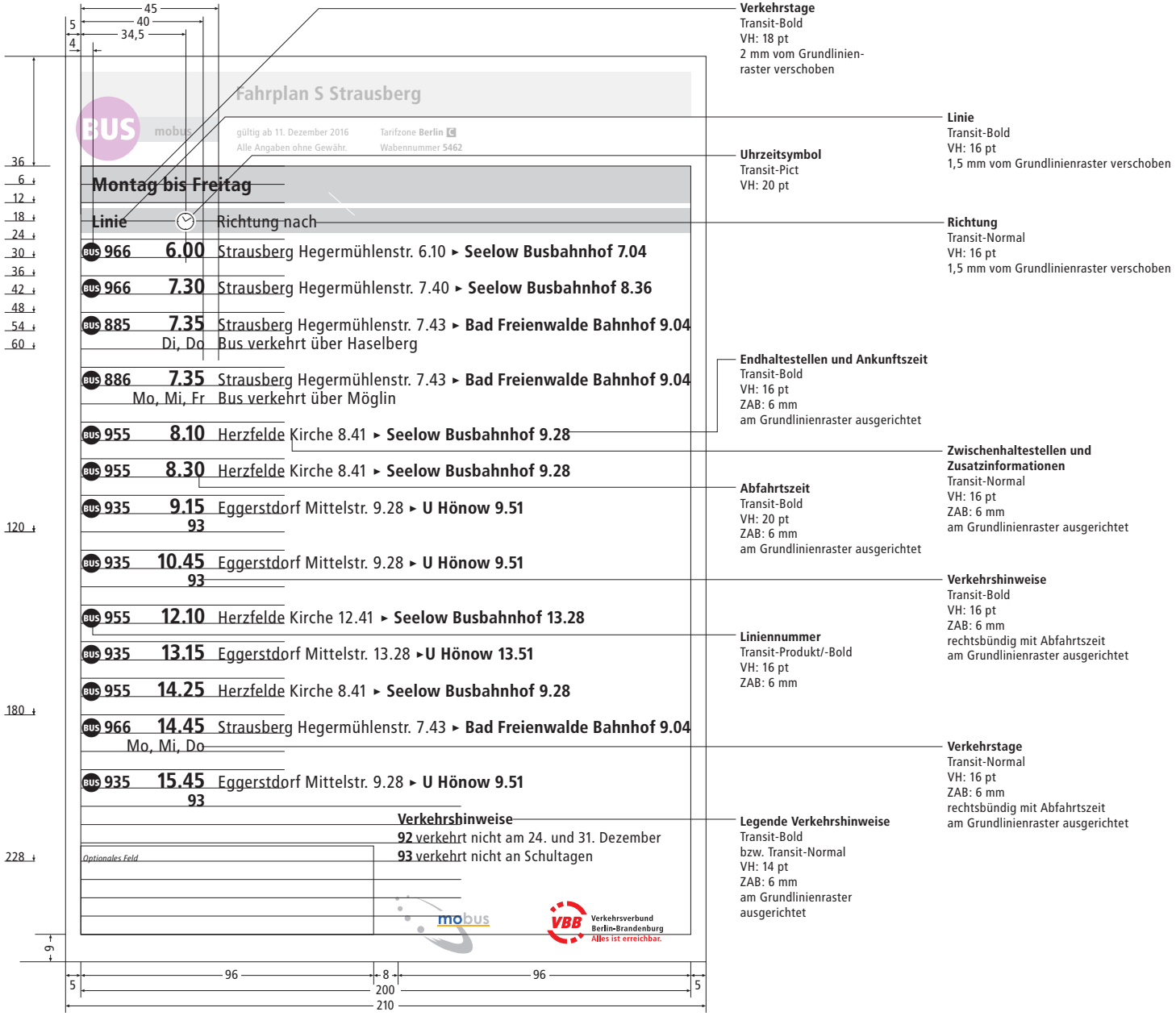
Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan zweispaltig
- Standangaben
- Satzanweisungen



Fahrplanaushang
Haltestellenbezogen DIN A4 hoch

Fahrplan einspaltig
- Standangaben
- Satzanweisungen



4.2. Fahrgastinformation am Fahrzeug

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

4.2.1. VBB-Kennzeichnung

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

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

Farbwerte

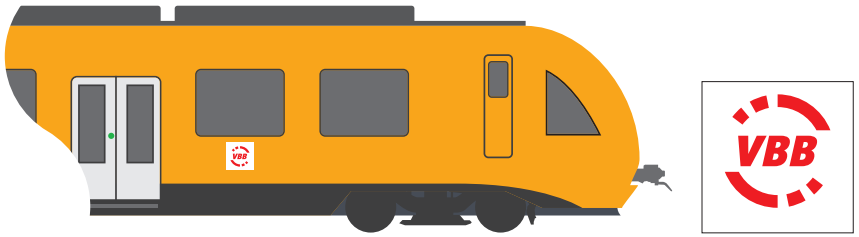
Positiv

rot	schwarz
HKS 14	
0c 100m 100g 0s	0c 0m 0g 100s
RAL 3020, Verkehrsrot	RAL 9004, Signalschwarz

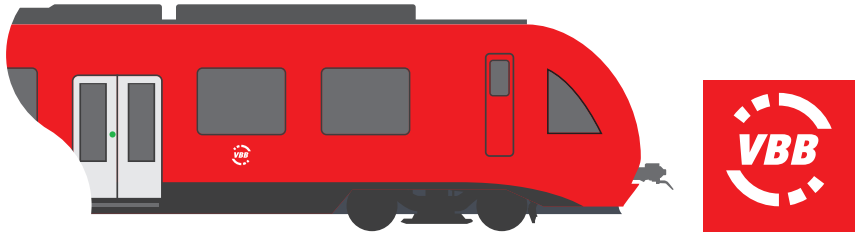
Negativ
0c 0m 0g 0s
RAL 9003, Signalweiß

Kennzeichnungsvarianten

Variante 1, positiv



Variante 1, negativ



Variante 2, positiv



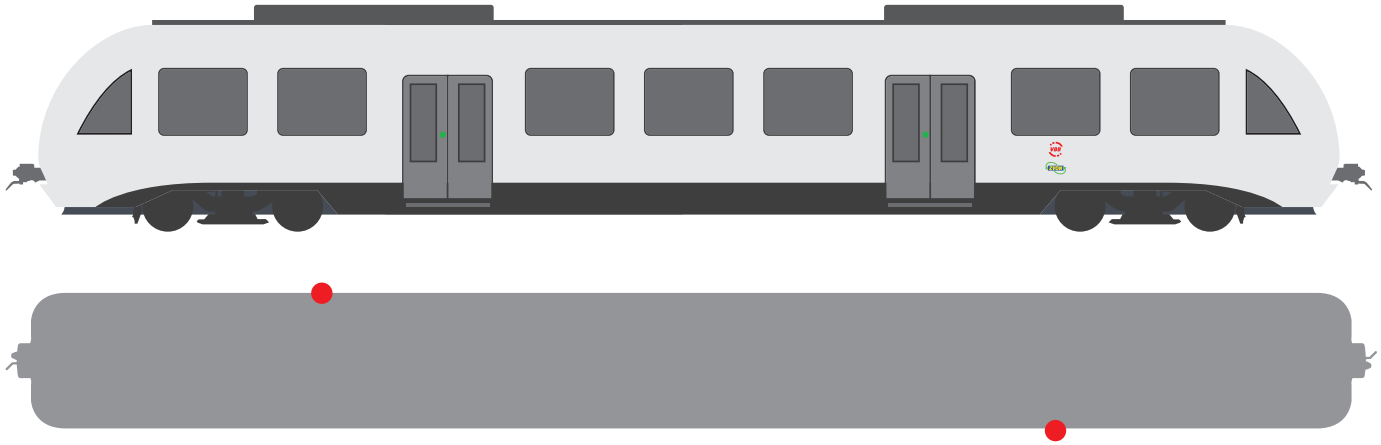
Variante 2, negativ

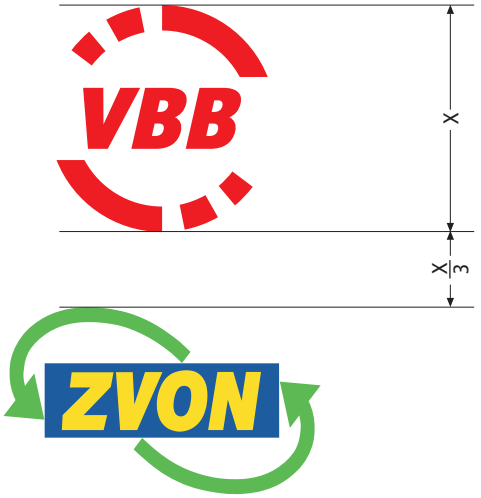
Platzierung des VBB-Logos auf Fahrzeugen des Bahn-Regionalverkehrs

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

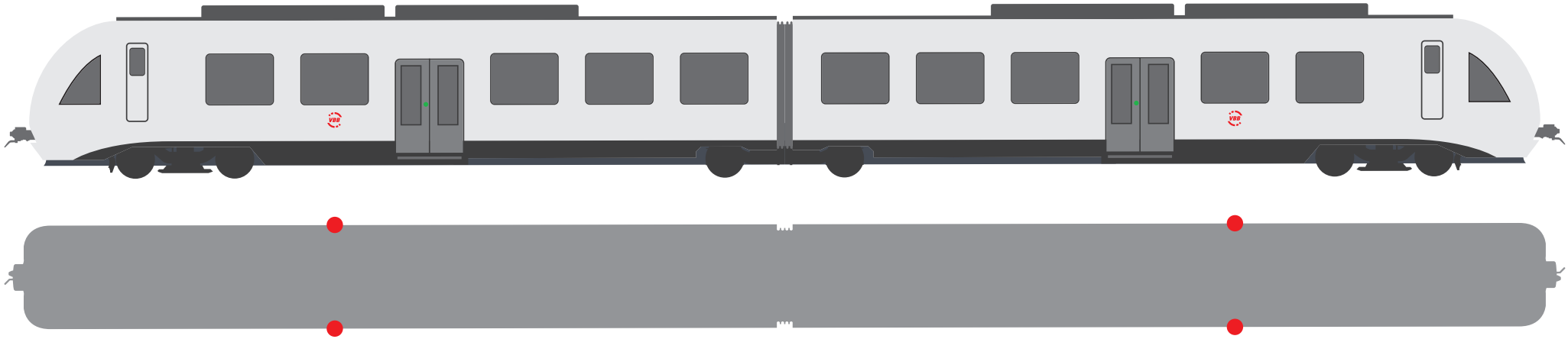
Die Zeichen anderer Verbünde sind, in Abhängigkeit von der Fahrzeugbeschaffenheit, entweder unter oder neben dem VBB-Logo zu positionieren. Dabei ist der Mindestabstand von der halben Logohöhe einzuhalten.

Die Mindesthöhe des VBB-Logos beträgt 200 mm entsprechend 560 mm Breite. Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.





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

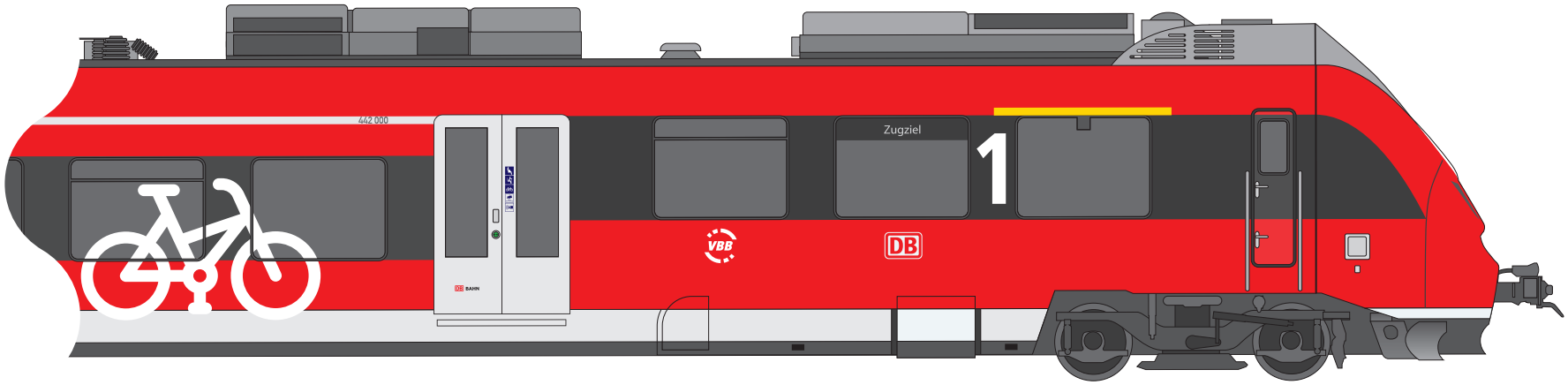


Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf Gelenktriebwagen der ODEG





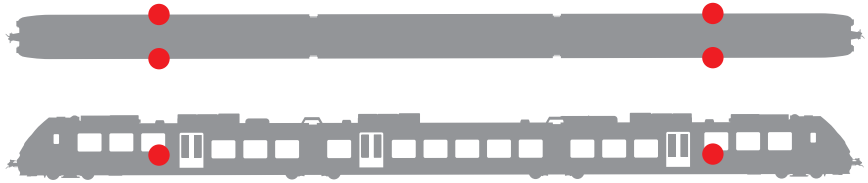
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf Talent 2-Zügen der DB Regio



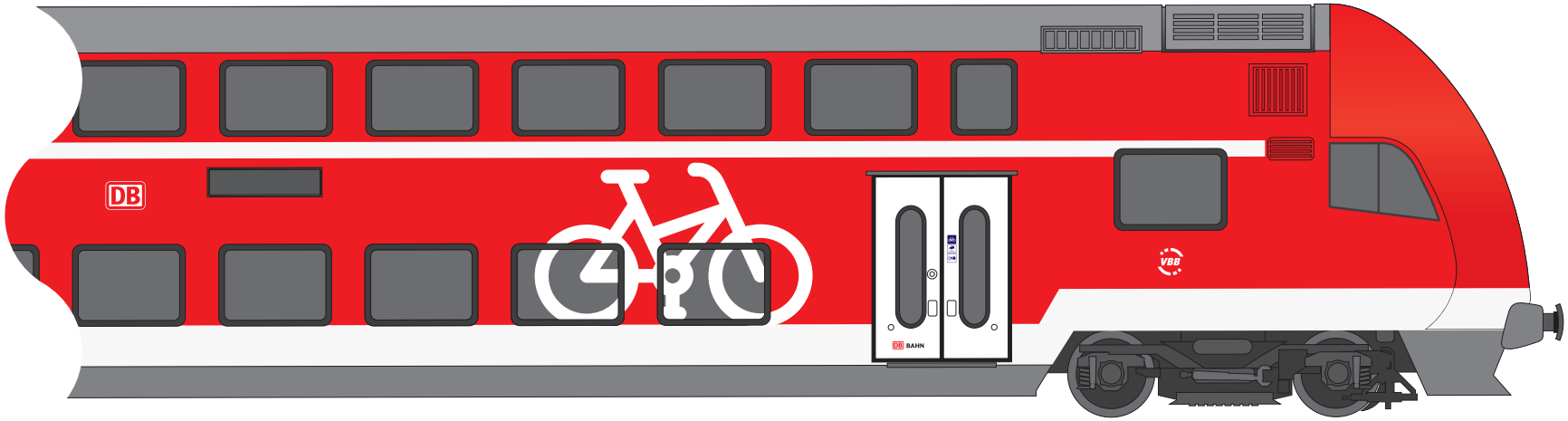
5-teiliger
Talent 2-Zug



3-teiliger
Talent 2-Zug



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



Lokbespannter
Doppelstockzug
4 Mittelwagen
+ Steuerwagen



Lokbespannter
Doppelstockzug
2 Mittelwagen
+ Steuerwagen



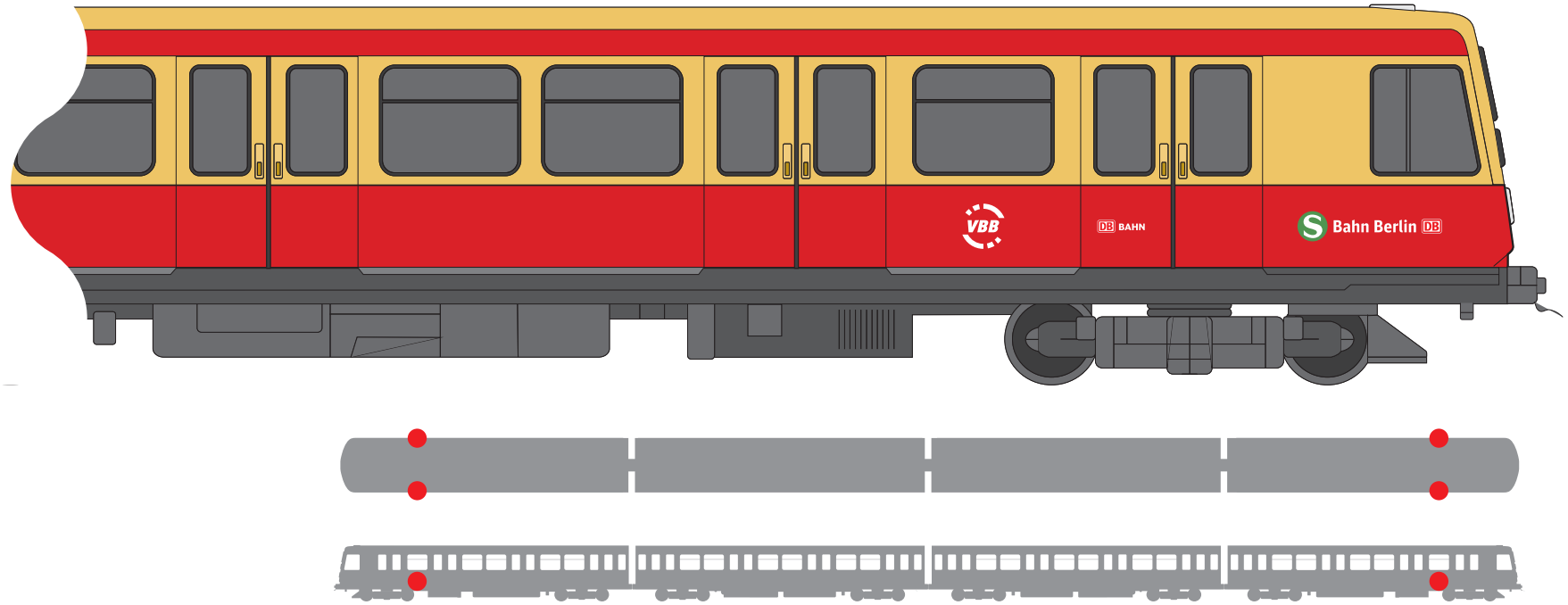
Platzierung des VBB-Logos auf S-Bahnen

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

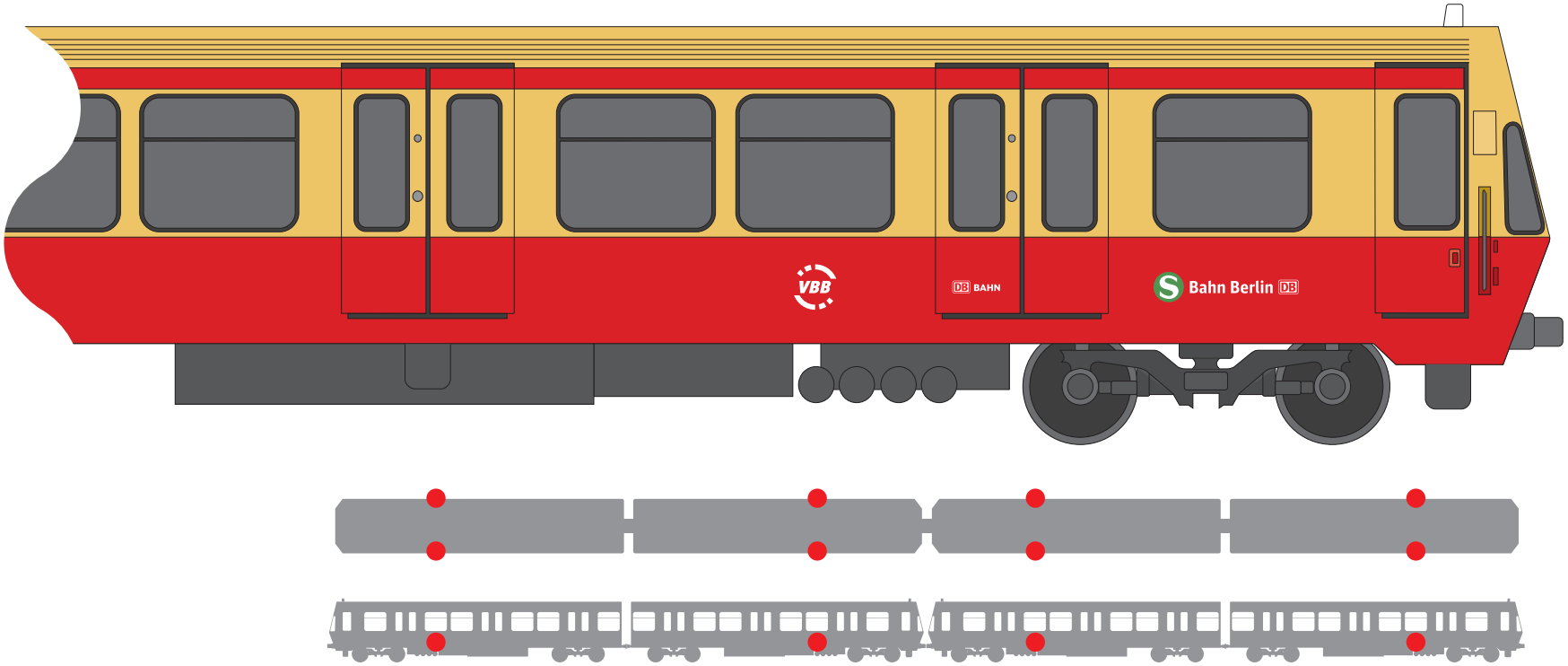
Die Mindesthöhe des VBB-Logos beträgt 200 mm entsprechend 560 mm Breite. Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



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



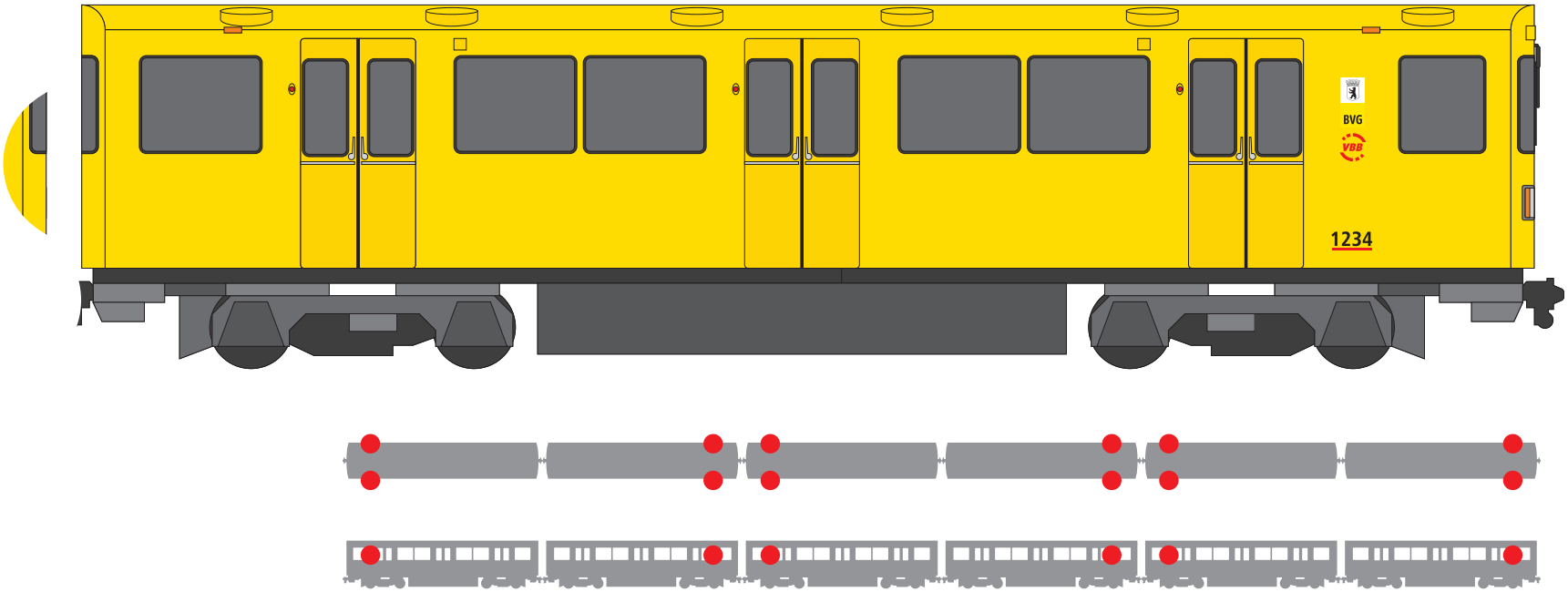
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf S-Bahnen der S-Bahn Berlin



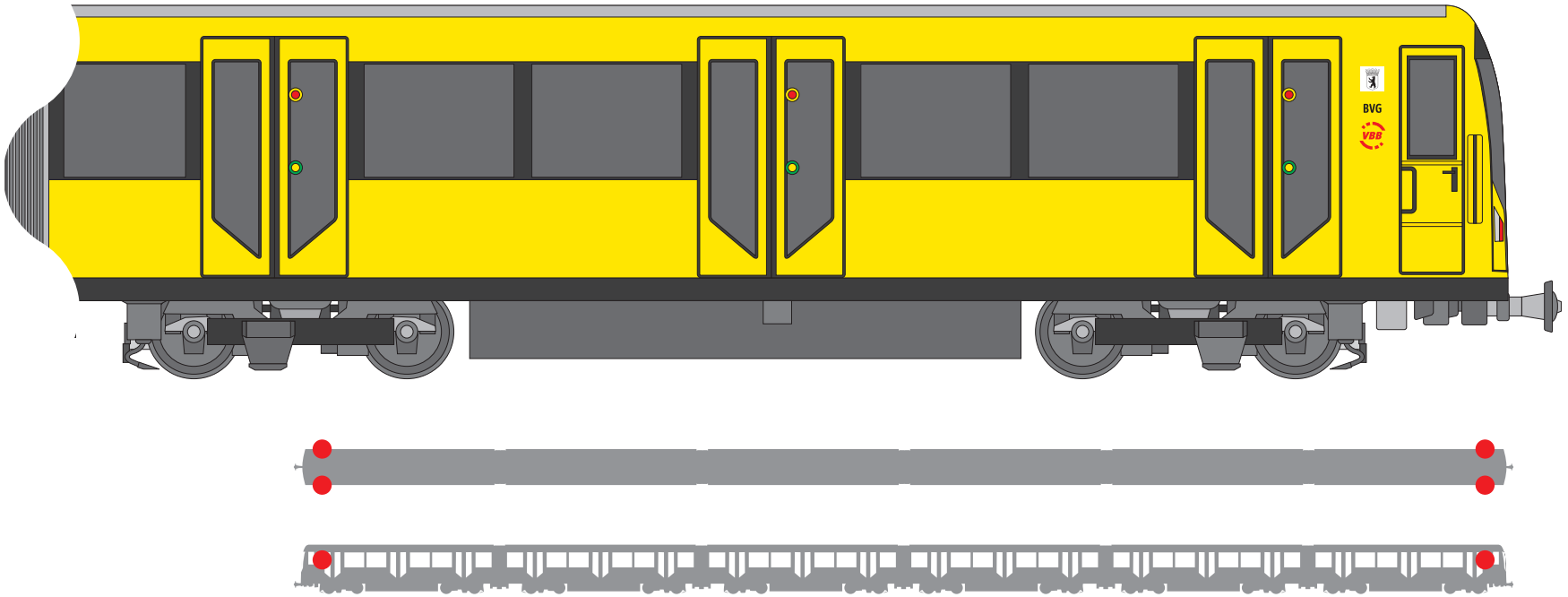
Platzierung des VBB-Logos auf U-Bahnen

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

Die Mindesthöhe des VBB-Logos beträgt 200 mm entsprechend 560 mm Breite. Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



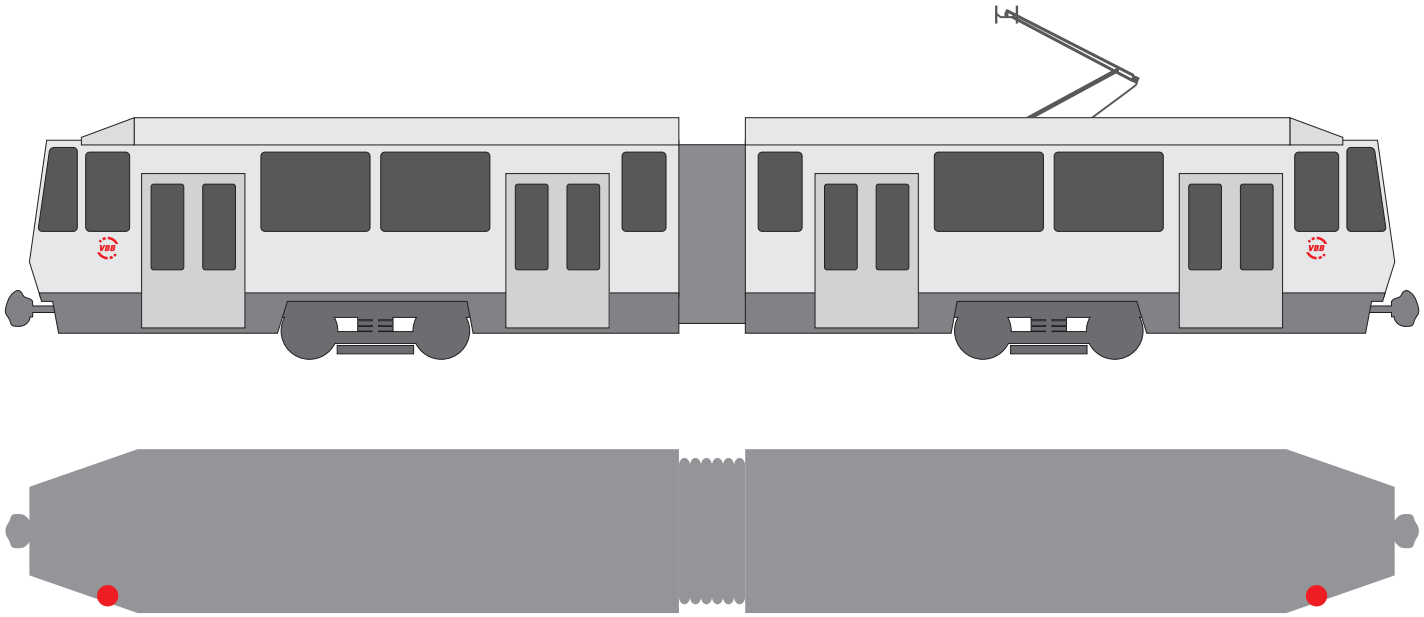
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf U-Bahnen der BVG



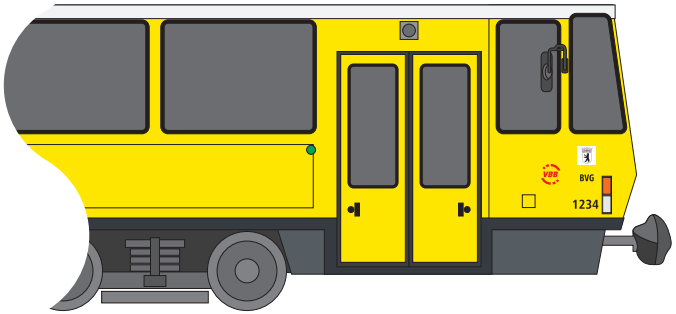
Platzierung des VBB-Logos auf Straßenbahnen

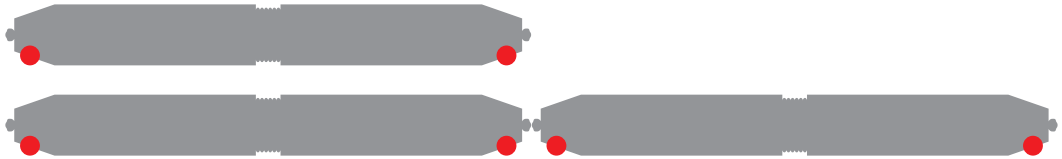
Das VBB-Logo ist bei Straßenbahnen gut sichtbar zweimal pro Fahrzeug anzubringen. Platziert wird das Zeichen an den Fahrzeugenden jeweils neben den Fahrgasttüren. Bei geöffneter Tür soll das Logo sichtbar sein.

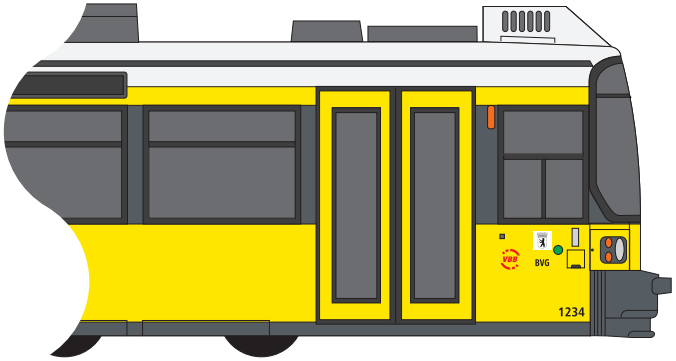
Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.



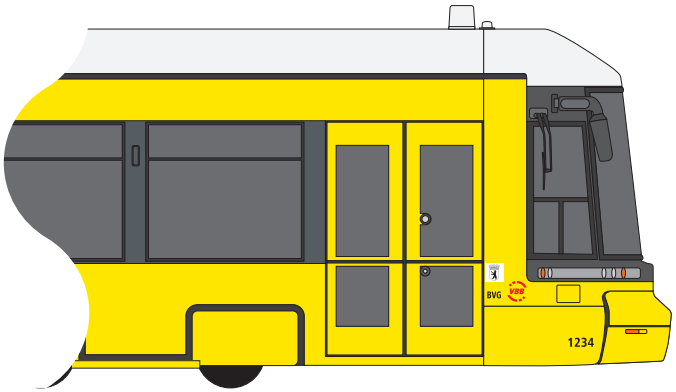
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf Straßenbahnen der BVG











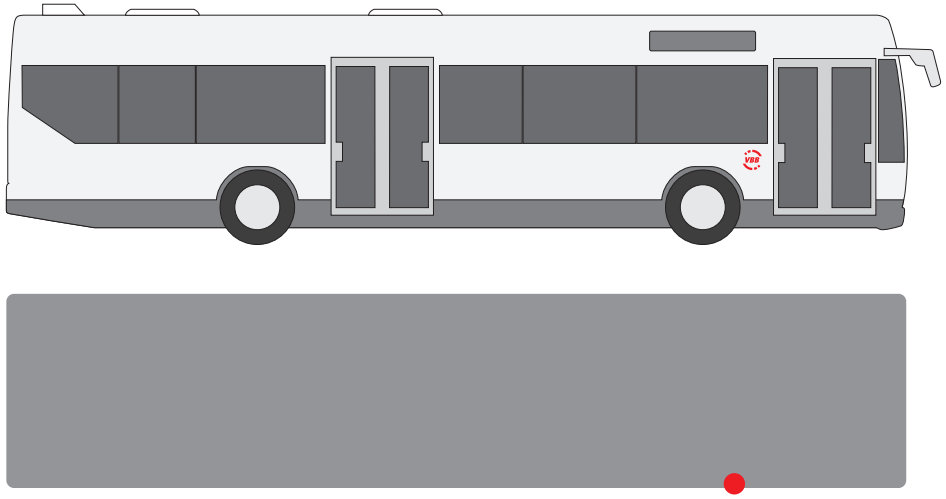


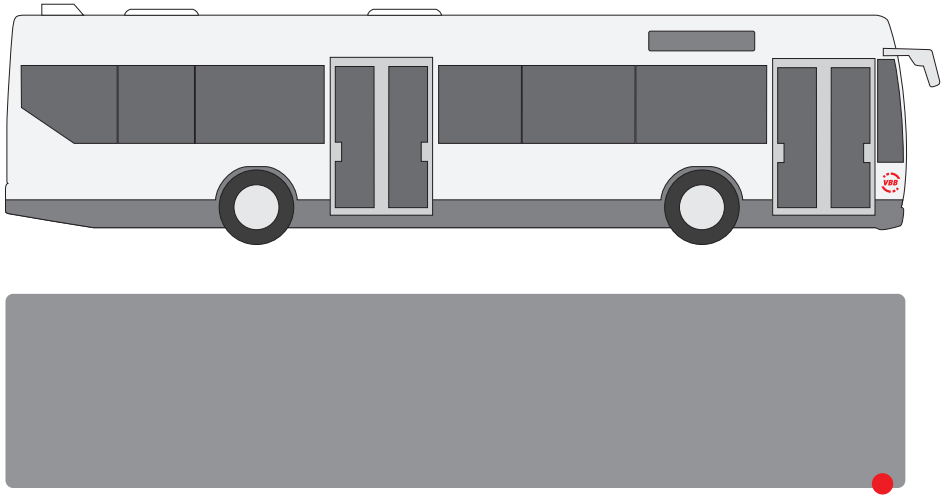
Platzierung des VBB-Logos auf Bussen

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

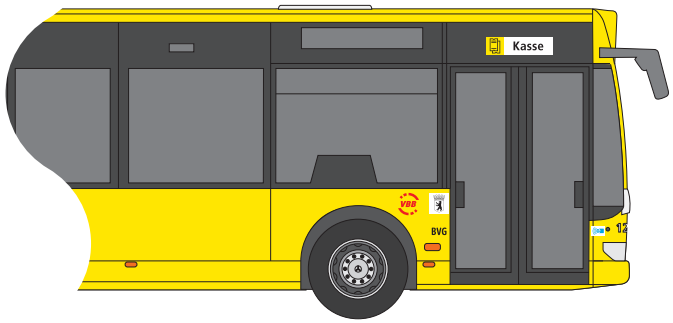
Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.

Stand 06|2017

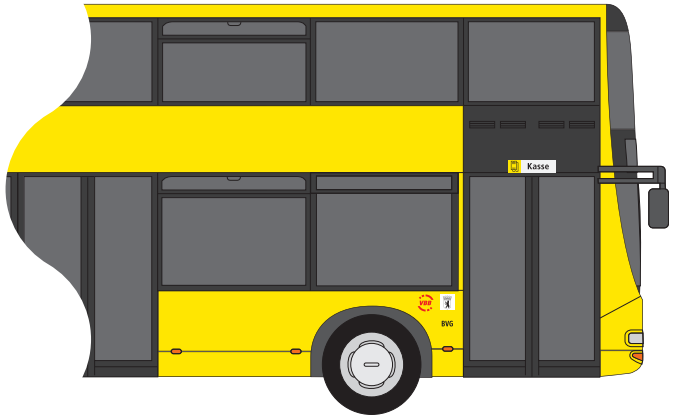




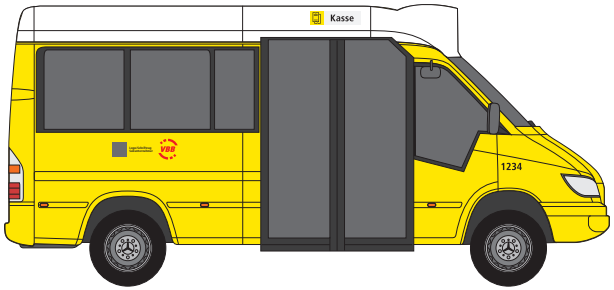
Beispiele unten: Platzierung des VBB-Logos
auf Bussen der BVG











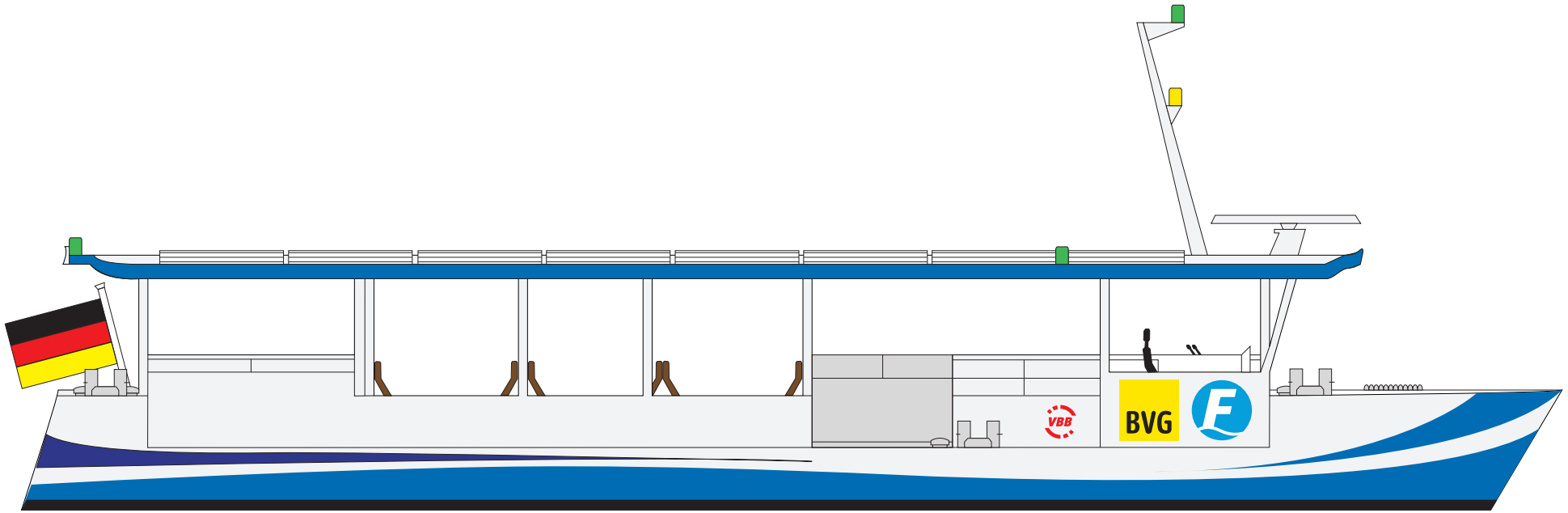


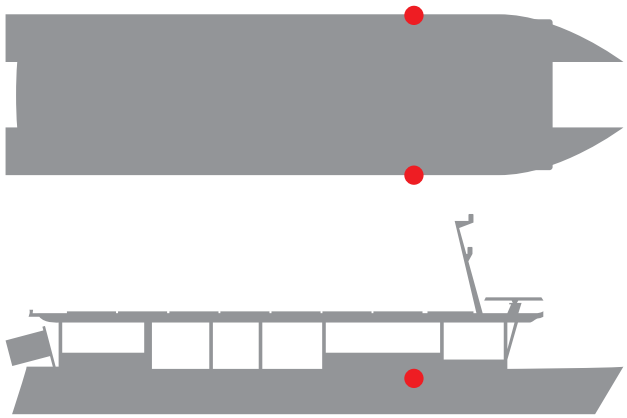
Platzierung des VBB-Logos auf Fähren

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

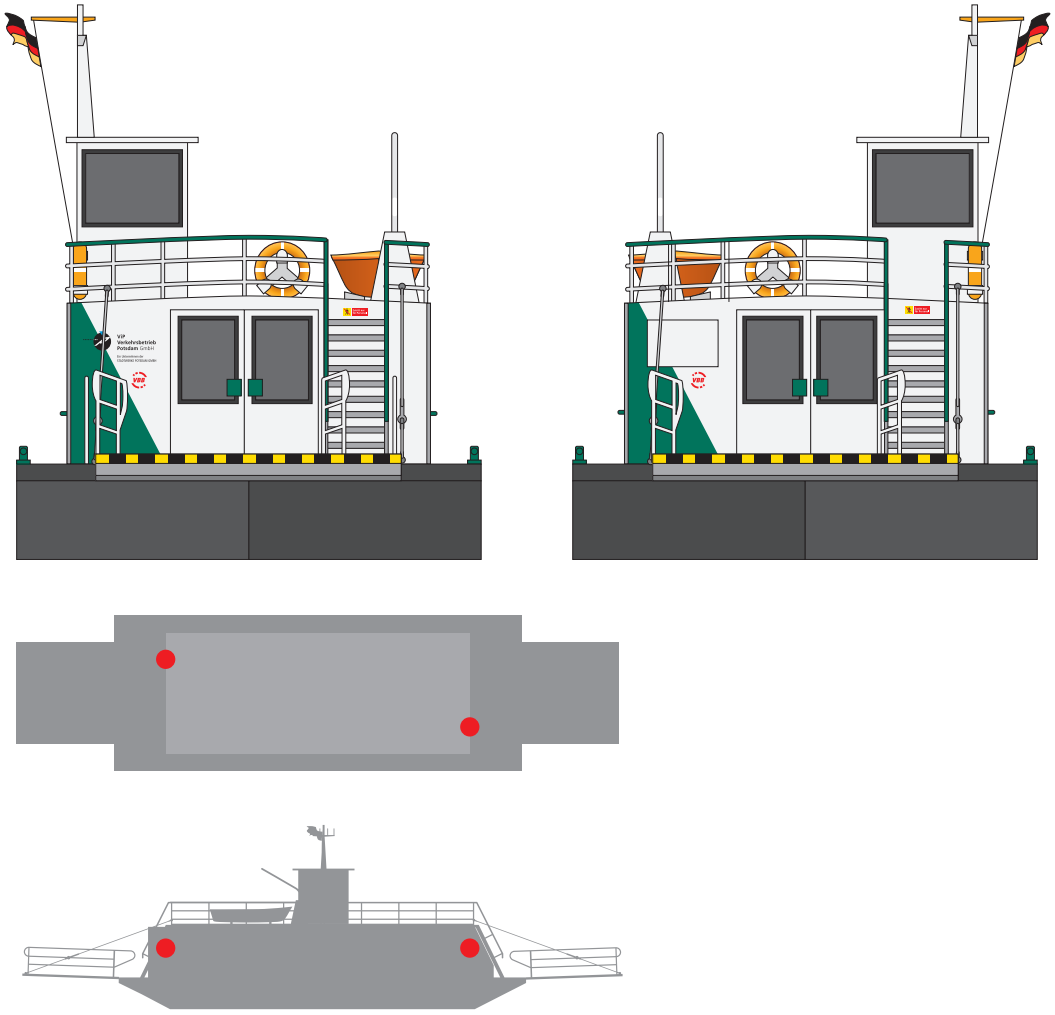
Das Logo wird von einer Schutzzone umgeben (1/2-Logohöhe), die frei von jeglichen Elementen bleiben muss.

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





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



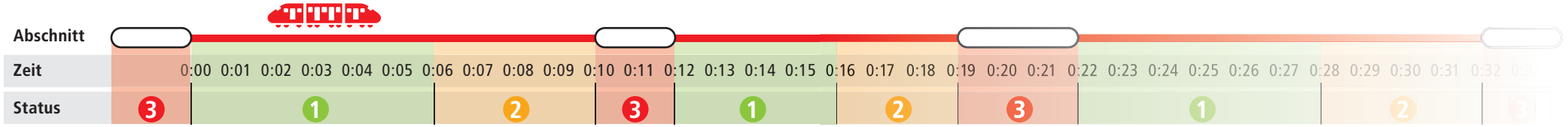
4.2.2. Status während der Fahrt

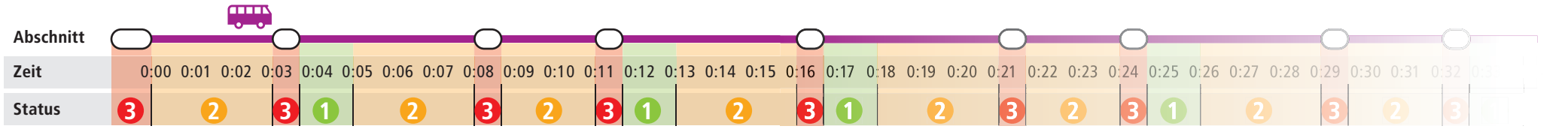
Die Fahrt des öffentlichen Verkehrs kann in einzelne Abschnitte unterteilt werden. Jeder Abschnitt umfasst den Zeitraum von einem Halt (Fahrzeug steht an Haltestelle) bis zum erneuten Halt (Fahrzeug steht an nächstfolgender Haltestelle). Diese Abschnitte wiederum können in verschiedene Phasen (im folgenden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

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

Die einzelnen Status sind dabei wie folgt definiert:

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





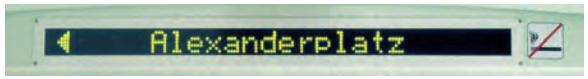
4.2.3. Dynamische Fahrgastinformation

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

Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen in Fahrzeugen

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

Anzeige „nächster Bahnhof" bzw „nächste Haltestelle":



S-Bahn mit Anzeige der Ausstiegsrichtung



Tram mit Hinweis „Stop"

Matrixanzeige

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

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

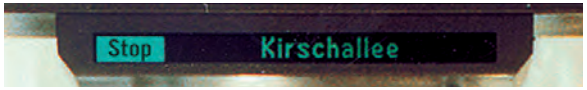
Fahrtzielanzeigen:



U-Bahn



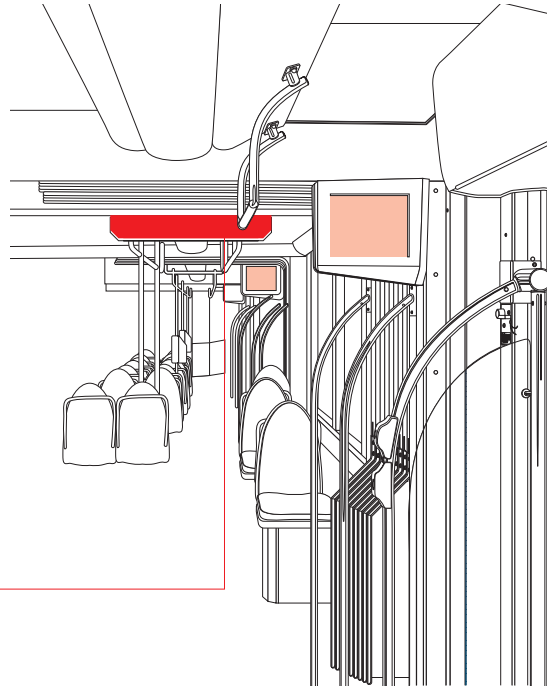
Bus



Anzeige „Stop" in einer Tram

Generell gelten folgende Hinweise

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



Front- und Seitenanzeige, außen am Fahrzeug

Die wichtigste Funktion von Informationen an den Fahrzeugen ist die Zielbeschilderung. Sie befindet sich zumindest an der Vorder- und Rückseite der Fahrzeuge, idealer Weise auch an den Einstiegsseiten. Die notwendigen Informationen über Liniennummer und Fahrtziel sollten auf allen Zielanzeigen eines Fahrzeuges identisch sein. Die Reduzierung der Zielbeschilderung auf die Liniennummer, wie sie auf den Rückseiten der Busse stattfindet, ist im Interesse der vollständigen Information zu vermeiden. Die Liniennummern sollten durch ihre Größe deutlich hervorgehoben werden. Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen ist dies zu berücksichtigen. Die Liniennummern werden entsprechend des Liniennummernkonzeptes angewendet *(▸ Konventionen)*.
Die Bezeichnungen des Fahrtzieles folgen den Regeln

- der Haltestellenkonvention *(▸ Konventionen)*,
- den Abkürzungshinweisen *(▸ Konventionen)*.



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

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

Beispiele:



Buszielbeschilderung

4.2.3.1. Fahrtzielkonzept

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

Die im Rahmen des Konzeptes verwendeten Begriffe befinden sich im Glossar in den Anlagen *(▸ Glossar Fahrtzielkonzept)*.

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

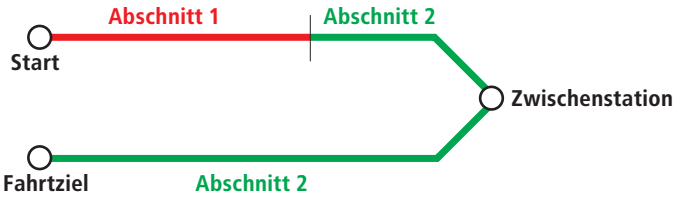
Das am Fahrzeug außen angezeigte Fahrtziel muss widerspruchsfrei zu dem sein, was ortsfeste DFI Fahrgastinformationssysteme am jeweiligen Halt für die jeweilige Fahrt als Fahrtziel kommunizieren (Infrastrukturbetreiber DB Station & Service, BVG Daisy, etc.). Ebenso sind gedruckte Fahrplanaushänge und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

Standardkonzept

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

Sonderformen

Sichellinien und weitere Linienformen mit größeren Umwegen zwischen A und B



Beispiel
RB21
Abschnitt 1: Berlin Friedrichstr. ▸ Berlin-Wannsee
Abschnitt 2: Berlin-Wannsee ▸ Wustermark
Zwischenstation: Golm
Fahrtziel: Wustermark

Abschnitt 1

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

Abschnitt 2

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

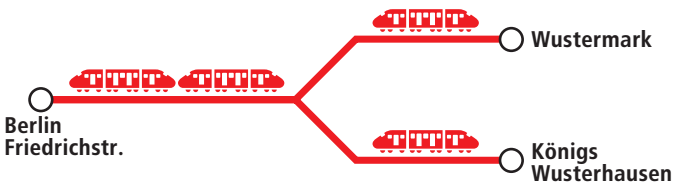
Beispiele für Fahrtziele bei Sichellinien, Stand Fahrplan 2016/2017

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

[1] bei Fahrten nach Cottbus
[2] bei Fahrten nach Wittenberge
[3] bei Fahrten ab Wittenberge
[4] bei Fahrten ab Berlin
[5] bei Fahrten nach Berlin
[6] bei Fahrten ab Berlin
[7] bei Fahrten nach Berlin

Flügeln

Beispiel
RB21/RB22



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

Schwächen

Beispiel
RE7



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

Haltausfall

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

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

Zusatzhalt

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

Bedarfshalt

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

Anfahrt auf Endstation/Fahrzeug setzt aus

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

Anfahrt auf Endstation/Einstiegsmöglichkeiten/Rückfahrt

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

Anfahrt auf Endstation / Einstiegsmöglichkeiten/Weiterfahrt

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

Betriebshaltestellen im Stadtverkehr



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

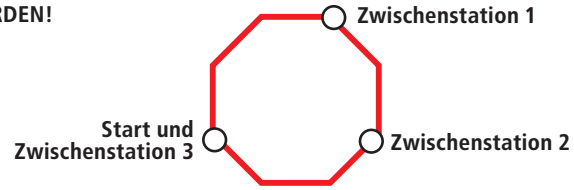
	Flachbildschirm (Kopfzeile)	Matrixanzeige	Frontanzeige	Seitenanzeige
Status 1 Während der Fahrt	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station)	Liniennummer + Fahrtziel der Zwischenstation (+Via-Station) **Wechsel** Datum + Uhrzeit	Liniennummer + Fahrtziel derZwischenstation (+Via-Station)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

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

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

Bei Abschnitt 3 ▸ Anfahrt auf Endstation ohne/mit Durchbindung

Ringlinien
Zwischenstationen müssen **DEFINIERT WERDEN!**



Während der Fahrt bis eine Station vor der Zwischenstation

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

Fahrt auf Zwischenstation

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

„via"-Angabe

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

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

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

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

4.2.4. Allgemeine Benutzerhinweise an Fahrzeugen

Die bisher flächendeckend im Verbund angewandte Darstellung von Ausstattungsmerkmalen an und in Fahrzeugen durch sogenannte Informationsfelder (Kartuschen) und den darin enthaltenen Bildzeichen (nachfolgend Piktogramme) hat sich nicht wie gewünscht bewährt. Die darin enthaltenen Informationen werden entweder an anderer Stelle oder durch eine andere Darstellung kommuniziert. Das Pilotprojekt „Rad im Regio" hat hier Maßstäbe gesetzt, da die Evaluation aufgezeigt hat, dass insbesondere die Fahrgastinformationen an den Fahrzeugen gut aufgenommen wurden.

Grundsätzlich werden inhaltlich wichtige Piktogramme groß auf die Außenfläche der Fahrzeuge angebracht. Aufgrund ihrer Größe ist die Anzahl solcher Elemente allerdings beschränkt. Diese stellen dabei die für den Großteil der Fahrgäste wichtigen Elemente dar. Einige andere Piktogramme entfallen und werden – aufgrund fehlenden Bedarfes – an keiner anderen Stelle untergebracht. Durch das Entfallen soll die Menge an Informationen reduziert werden und dem Fahrgast eine bessere Orientierung und eine schnellere Informationsaufnahme ermöglicht werden. Die Größe der Symbole ist dem jeweiligen Fahrzeug anzupassen. Ein größtmöglicher Kontrast zur Farbgebung der Fahrzeuge ist anzustreben.

Dabei kann es vorkommen, dass Piktogramme (unabhängig davon, ob sie großflächig angebracht und abgebildet werden), auch auf den Türen angebracht werden müssen, da bei manchen Piktogrammen rechtlich vorgeschrieben ist, dass sie sich auf oder unmittelbar neben der entsprechenden Tür befinden müssen. Eine ähnliche Anbringung wird auch für Piktogramme gewählt, die aus anderen Gründen unverzichtbar sind, aber für die eine Großdarstellung nicht zielführend erscheint.

Beim Anbringen der Piktogramme an den Türen ist eine vertikale Symmetrie anzuwenden.

Element	Außen		Innen
	groß	klein auf Tür	
Bereich für schwangere Fahrgäste		X	X
Bereich für ältere bzw. gehbehinderte Fahrgäste		X	X
Mehrzweckbereich (nur Kinderwageneinstiegsbereich)		X	X
Mehrzweckbereich (Einstiegsbereich für Personen im Rollstuhl)	X[1]	X	X
Bereich für Rad fahrende Fahrgäste	X[1]		X
Videoüberwachung		X	X
e-Ticket		X	
WiFi			X
Maulkorb- und Leinenpflicht			X
Reiseklasse (1. Klasse)	X[2]		
Reiseklasse (2. Klasse)	keine Kennzeichnung		
Rauchverbot			X
Sitzplatzreservierungen	geplant		

[1] Höhe bei Einsatz auf Singledeck-Fahrzeugen: 164 cm, auf Doppelstock-Fahrzeugen: 185 cm
[2] Einheitliche Höhe bei Einsatz auf Singledeck- und Doppelstock-Fahrzeugen: 85 cm

Abzubildende Elemente

1 Bereich für schwangere Fahrgäste
Das Piktogramm ist auf der Tür und im Innenbereich anzubringen.

2 Bereich für ältere bzw. gehbehinderte Fahrgäste
Das Piktogramm ist auf der Tür und im Innenbereich anzubringen.

3 Mehrzweckbereich (Rollstuhl- und Kinderwagenbereich)
Das Piktogramm für den Kinderwageneinstiegsbereich ist aus gesetzlichen Gründen auf der Tür anzubringen. Der Innenbereich ist entsprechend zu kennzeichnen.

Das Piktogramm zur Wegeleitung für Personen im Rollstuhl wird groß auf der Außenfläche dargestellt. Die Höhe des Piktogramms wird skaliert; die Breite ergibt sich aus der Proportion.

4 Bereich für Rad fahrende Fahrgäste
Das Piktogramm wird gemäß dem Konzept aus „Rad im Regio" außen und innen kommuniziert. Dabei wird die Höhe des Piktogramms skaliert, die Breite ergibt sich aus der Proportion.

5 Videoüberwachung
Das Piktogramm ist aus datenschutzrechtlichen Gründen auf der Tür anzubringen.

6 (((e-Ticket (nachfolgend nur e-Ticket)
Das Piktogramm ist aufgrund der angestrebten Verbreitung des Systems innerhalb des Verbundgebietes, wie auch aus Datenschutzgründen anzubringen. Die Anbringung erfolgt auf Fahrzeugen jeder Art, die mit dieser Technik ausgestattet sind. Bei einem Fahrzeug das mehr als eine Einstiegstür besitzt, erfolgt eine Anbringung jeweils an der ersten und letzten Tür des Zuges bzw. der Fahrzeugeinheit.

7 Maulkorb- und Leinenpflicht
Die Maulkorb- und Leinenpflicht wird als allgemein gültig angesehen, daher ist eine Außenkommunikation nicht länger notwendig. Eine entsprechende Anbringung im Innenbereich soll allerdings weiterhin erfolgen.

8 Reiseklassen
Das Abbilden der zweiten Klasse soll nicht mehr erfolgen. Eine zweite Klasse ist grundsätzlich vorhanden und stellt im Gegensatz zur ersten Klasse keine Ausnahme dar. Das 1.-Klasse-Piktogramm wird groß auf der Außenfläche angebracht. Dabei wird die Höhe des Piktogramms skaliert, die Breite ergibt sich aus der proportionalen Verhältnismäßigkeit. Im Innenraum werden die Bereiche der erste Klasse mit kleinen Piktogrammen kommuniziert.

9 Rauchverbot
Ein Rauchverbot wird als allgemein gültig angesehen, daher ist eine Außenkommunikation nicht länger notwendig. Eine entsprechende Anbringung im Innenbereich soll allerdings weiterhin erfolgen.

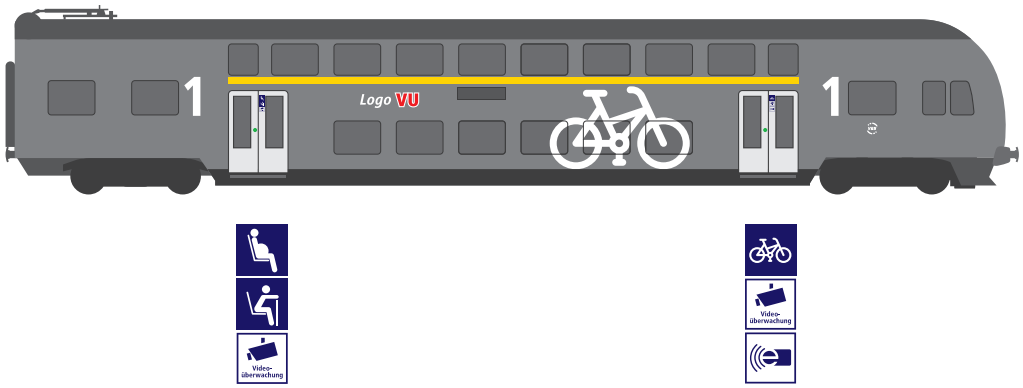
10 Sitzplatzreservierungen
Ein Piktogramm für Sitzplatzreservierungen ist geplant.

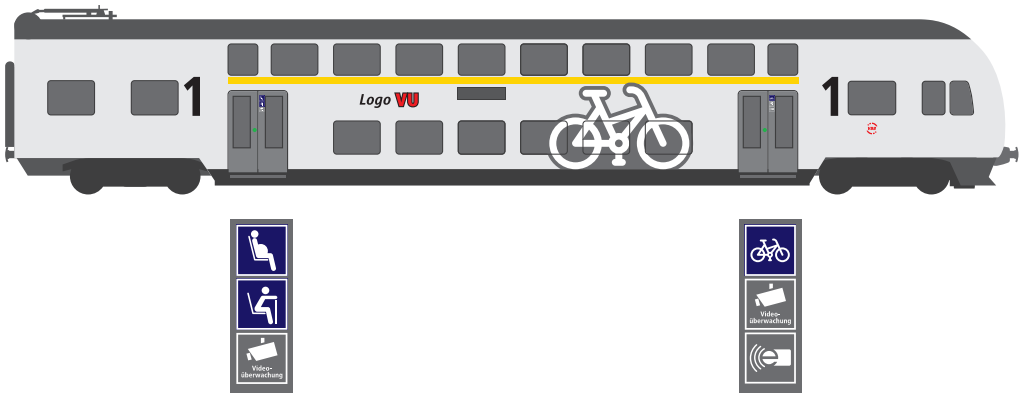
Neue Piktogramme

Neue Piktogramme werden grundsätzlich vom VBB vorgegeben.

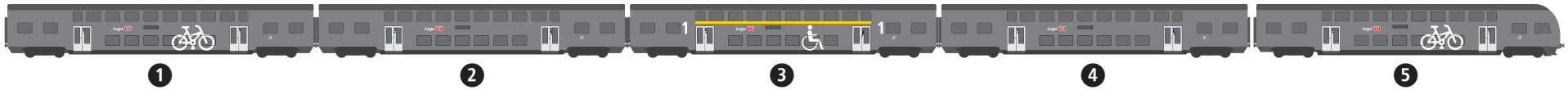
Seitenansicht

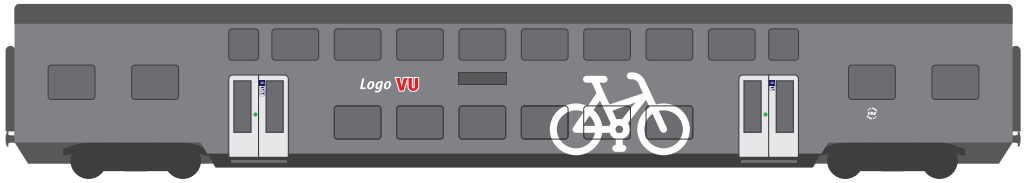
positive und negative Darstellung am Beispiel eines Doppelstock-Fahrzeugs





Doppelstock 5-teilig

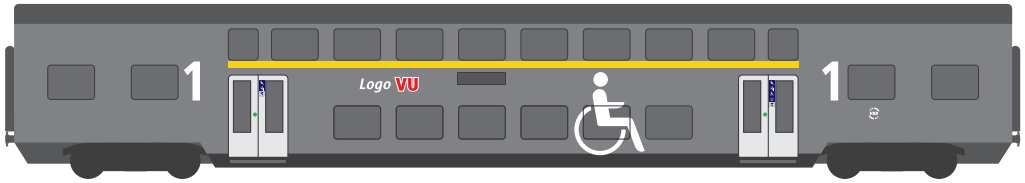




1



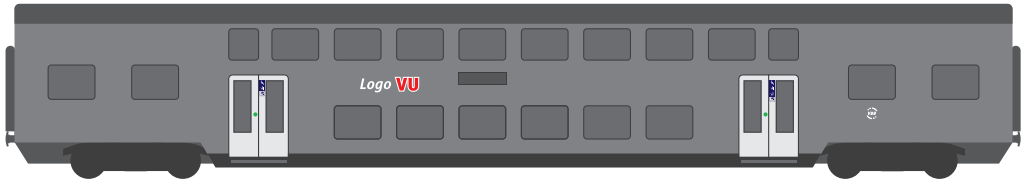




3



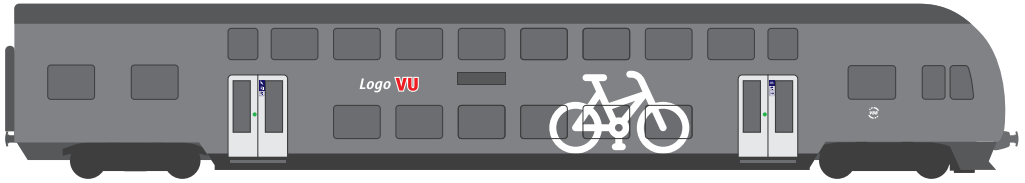




2
4







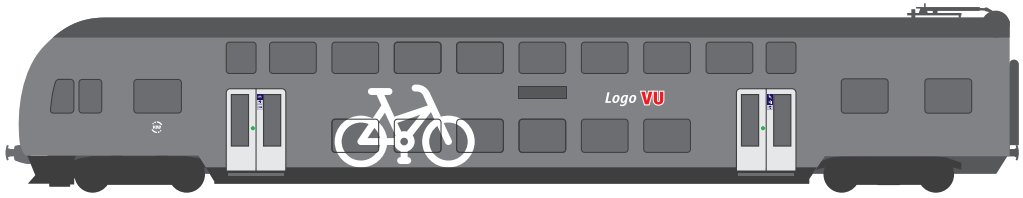
5





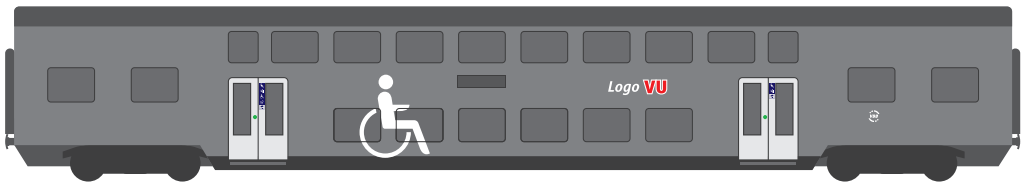
Doppelstock 4-teilig





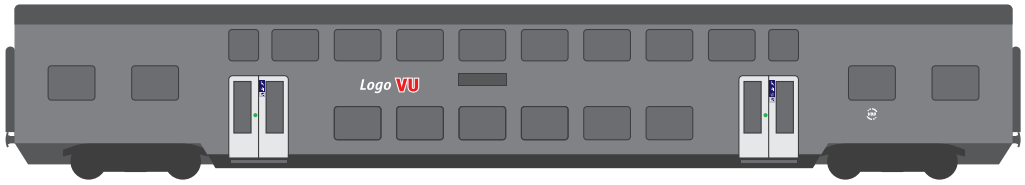
1





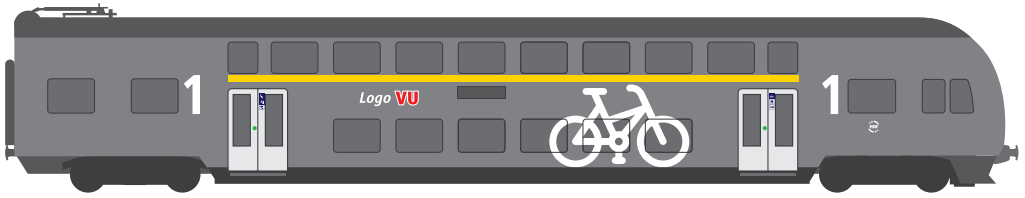
3





2

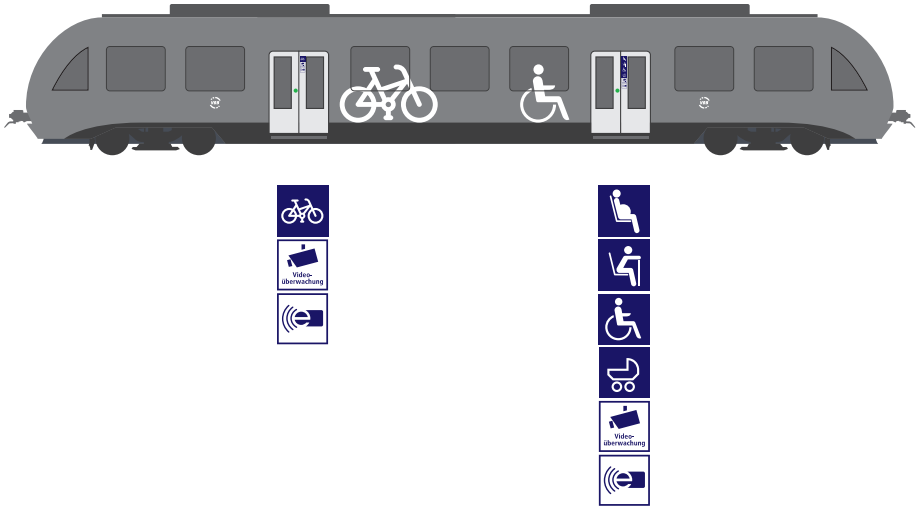




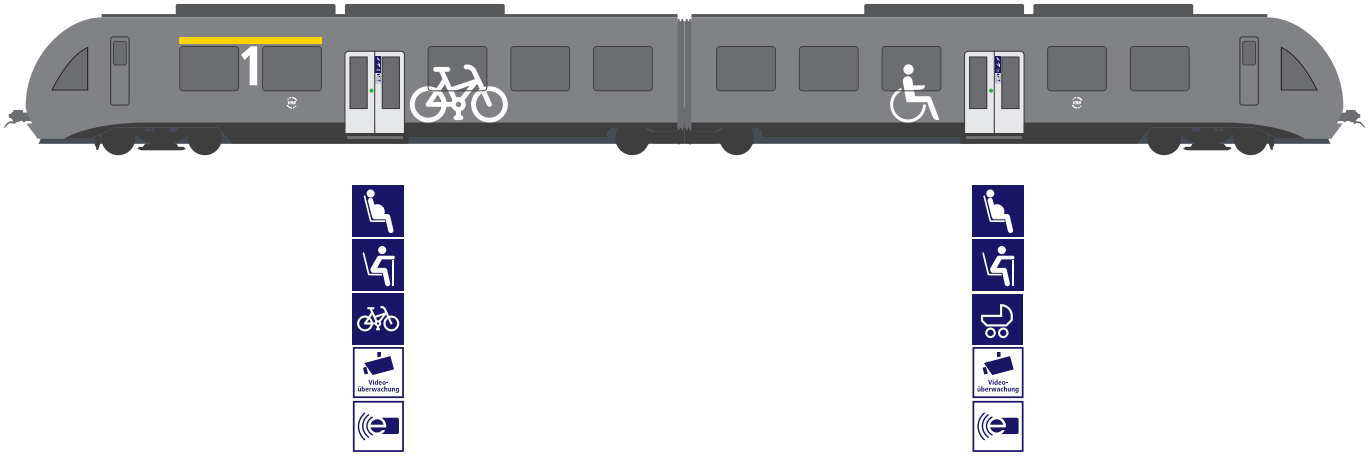
4

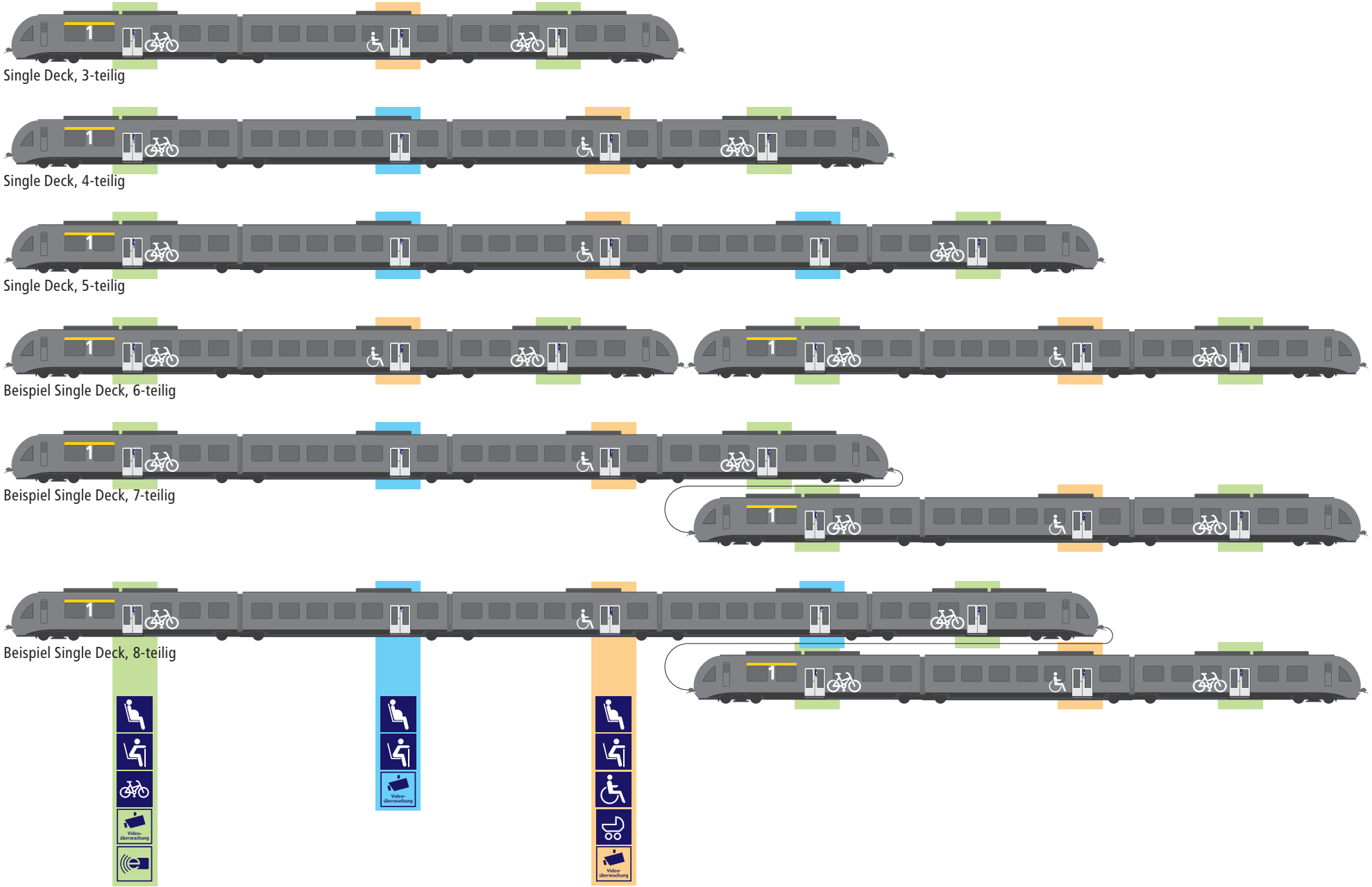


Single Deck, 1-teilig



Single Deck, 2-teilig



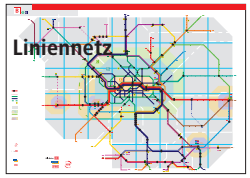

Single Deck, 3-teilig
Single Deck, 4-teilig
Single Deck, 5-teilig
Beispiel Single Deck, 6-teilig
Beispiel Single Deck, 7-teilig
Beispiel Single Deck, 8-teilig
Video-überwachung
Video-überwachung
Video-überwachung

4.3. Fahrgastinformationen in Fahrzeugen

4.3.1. Verkehrs- und Tarifinformationen

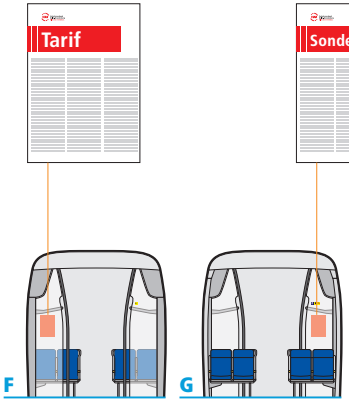
Die Informationen im Fahrzeug setzen die Fahrgastinformationen während der Reiseplanung und an der Haltestelle fort und dienen vor allem der Information zum Fahrtverlauf:

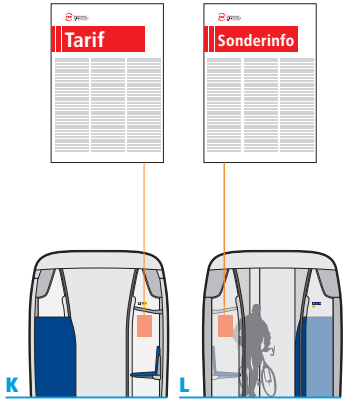
- nächste Haltestelle,
- Linienverlauf,
- Umsteigemöglichkeiten (Liniennetz),
- Tarifinformationen mit Anleitung zum Fahrscheinautomaten (soweit vorhanden),
- Störinfos bzw. Hinweisschilder zum Verhalten bei Störfällen.

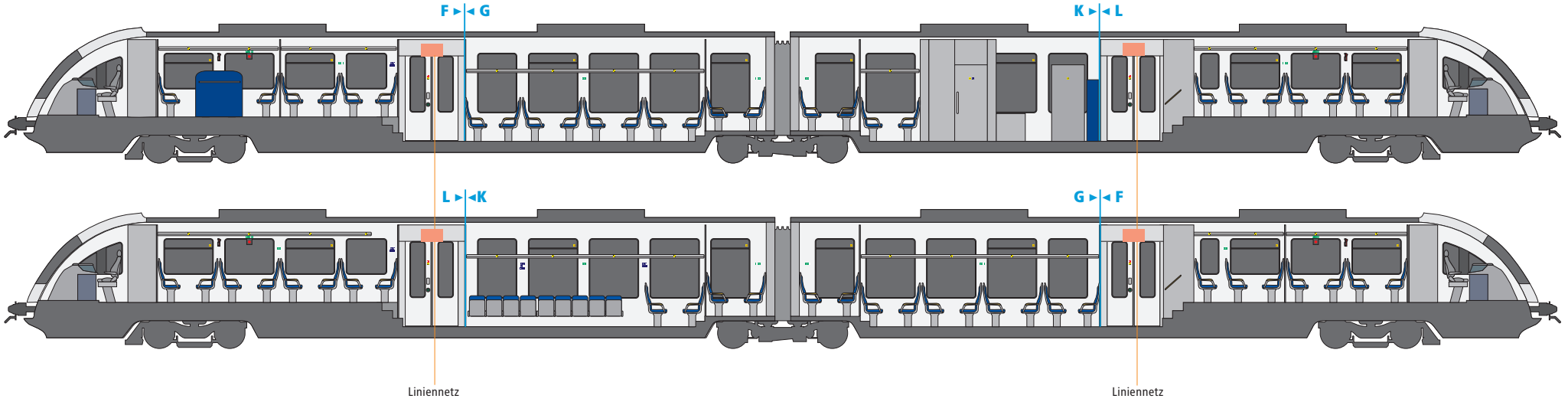




Bei Bedarf können Informationen zum Tarif gegen Störinformationen ersetzt werden.







4.3.2. Fahrgastinformation auf Flachbildschirmen

1. Allgemeines

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

Grundsätzliche Layoutraster finden sich in den folgenden Musterentwürfen. Die Anordnung der Elemente auf den Flachbildschirmen (absolut und relativ zueinander) ist verbindlich, das Farbschema kann in das Corporate Design des Verkehrsunternehmens überführt werden.

Es werden generell nur IST-Zeiten verwendet/angezeigt. SOLL-Zeiten werden nur dort verwendet, wo keine IST-Zeiten verfügbar sind.

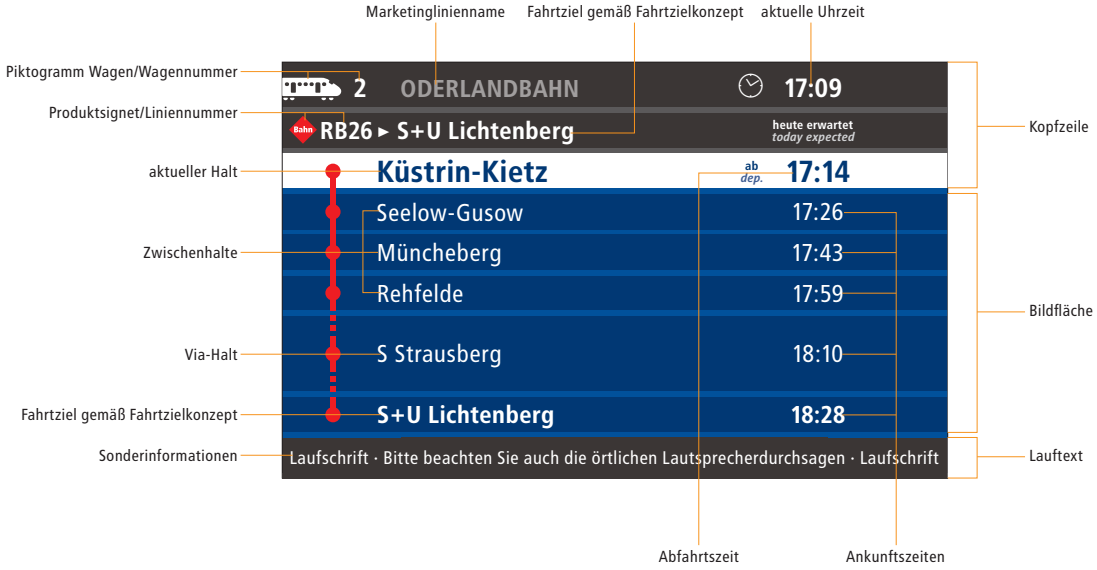
Alle anzuzeigenden Fahrtziele, Via-Stationen und Endhaltestellen sind gemäß dem ▸ *Fahrtzielkonzept* anzuzeigen.

Erweiterungen
Über die im Folgenden dargestellten Aspekte (darzustellende Inhalte und deren zeitliche Abfolge) hinaus soll es auch möglich sein, weitere Informationen auf Flachbildschirmen bereitzustellen.

- Zusatzinformationen, die beispielsweise durch Tools für Störungsinformationen vorliegen (bspw. Texte aus dem HAFAS Information Manager der VBB-Fahrinfo, kurz: HIM), sollen adäquat abbildbar sein.
- Anzeigen zur Wagenauslastung (Personen, Fahrräder, ggf. Rollstühle) sollen in die vorhandenen Informationsverbreitungsmittel eingepflegt werden. Insbesondere für Fahrgäste mit Fahrrad soll so eine Komfortsteigerung erzielt werden, da diese dann bereits frühzeitig erfahren, dass ein bestimmter Wagen bereits gut ausgelastet ist und sie deshalb einen anderen wählen können. Die Anzeige beinhaltet einen wagenscharfen Überblick über das gesamte Fahrzeug einschließlich Markierung des Standortes der jeweiligen Anzeige. Dies gilt insbesondere für längere Lok-Wagen Züge/Triebwagenzüge. Für Fahrzeuge, die nur aus einer Wageneinheit bestehen (insb. auch Busse) ist die Anzeige entbehrlich.

1.1. Zeitliche Unterteilung nach Status
Während der Fahrt werden verschiedene Informationen auf den Flachbildschirmen angezeigt. Die anzuzeigenden Inhalte sind abhängig vom Abschnitt der Fahrzeugfahrt, welche unter ▸ *Status* definiert sind.

1.2. Grafische Unterteilung nach Inhalten
Das physische Display kann in die drei Bereiche Kopfzeile, Bildfläche und Lauftext untergliedert werden. Die drei Bereiche bestehen aus einer bzw. mehreren Zeilen.



1.2.1. Gestaltung Kopfzeilen

Die Kopfzeilen bestehen aus drei Zeilen. Die erste Zeile beinhaltet die aktuelle Uhrzeit (rechts). Sofern das Fahrzeug aus mehreren Fahrzeugeinheiten besteht bzw. wenn in dem Fahrzeug eine Sitzplatzreservierung möglich ist, ist die Angabe der Wagennummer zusätzlich in der ersten Zeile möglich. Sofern ein mit dem VBB abgestimmter Marketingname für diese Linie vorhanden ist, ist auch die Angabe des Namens in der ersten Zeile möglich. Die zweite Zeile bildet das Produktsignet und die Liniennummer mit dem Fahrtziel, sowie die Wörter „heute erwartet"/„today expected" ab (sie dienen als Überschrift für diese Spalte, in der sie stehen). In Status 2 bildet sie zusätzlich das Wort „Gleis" mit dem entsprechenden englischen Pendant ab. In Zeile drei finden sich der aktuelle bzw. nächste Halt und die Abfahrts- bzw. Ankunftsuhrzeit wieder. Je nach Status bildet sie auch die Nummer des Ankunftsgleises ab.

1.2.2. Gestaltung der Bildfläche

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

1.2.2.1. Status 1

In Status 1 wird der Fahrtverlauf der Reise dargestellt. Es werden die nächsten unmittelbar angefahrenen Haltestellen mit ihrer jeweiligen Echtzeit-Ankunftszeit angegeben. Je Haltestelle wird eine Zeile verwendet. Zusätzlich werden nach den als nächstes angefahrenen Halten (abgesetzt durch eine gestrichelte Perlschnur) ein bedeutender Via-Halt sowie die Endhaltestelle (ebenfalls abgesetzt durch eine gestrichelte Perlschnur) angezeigt. Der Via-Halt sowie die Endhaltestelle sind gemäß den Vorgaben des „Fahrtzielkonzeptes" anzuwenden. Absatz 2 kann punktuelle Abweichungen von diesen Vorgaben zulassen.

1.2.2.2. Status 2

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

- Das Vorschau-Zeitfenster für Abbringer beträgt bis zu 30 Minuten nach Ankunft der Fahrt am jeweiligen Halt.
- Echtzeitdaten sind die Datengrundlage, Plandaten werden nur bei Mangel an Echtzeitdaten verwendet.
- Pro Displayseite werden fünf Zeilen für Abbringerinformationen genutzt; maximal drei unterschiedliche Displayseiten folgen (blätternd nach je 20 Sekunden) aufeinander.
- Angezeigt werden alle Verkehrsmittel, die eine Weiterreise ermöglichen.
- Die Sortierung der Abbringer erfolgt nach ihrer Abfahrtszeit (der Abbringer, der am ehesten möglich ist, wird zuerst angezeigt). Echtzeit- und Plandaten (wo als Ersatz für Echtzeitdaten notwendig) werden hier gleichberechtigt chronologisch verwendet.
- Für jede Abbringerfahrt wird eine separate Zeile verwendet.
- Absatz 2 kann punktuelle Abweichungen von diesen Vorgaben zulassen.

Besonderheiten

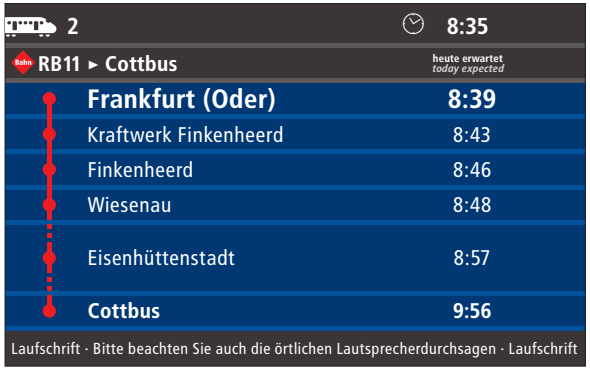
Abbringer, die der eigenen Linie angehören, werden nur angezeigt, wenn sie für den Fahrgast einen Mehrwert haben – dieser bestünde beispielsweise bei Abbringern auf dieselbe Linie in dieselbe Richtung (falls die aktuelle Fahrt eine Verstärkerfahrt auf einer Teilstrecke ist) am letzten Halt der Verstärkerfahrt.

Weitere Produktklassen, die über die gewöhnlichen Produktklassen im VBB (Bahn-Fernverkehr, Bahn-Regionalverkehr, S-Bahn, U-Bahn, Tram, Bus, Fähre) hinausgehen, müssen, falls vorhanden, mit dem entsprechenden Signet abgebildet werden. Auch Merkmale von speziellen Produktklassen (z. B. Rufbus, PlusBus) müssen entsprechend abgebildet werden.

Bei Rufbussen ist beispielsweise ein Hinweis notwendig, der darüber informiert, dass der Rufbus nur nach vorheriger Anmeldung verkehrt.

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

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



Status 1



Status 2

Komprimierte Darstellung von Abbringer-Informationen

Für einige große Verkehrsknotenpunkte ist eine detaillierte Auflistung der einzelnen nächsten Anschlüsse gemäß den oberen Kriterien nicht sinnvoll, da die Vielfältigkeit und die Taktrate der Abbringer eine zu große Masse an Fahrten verursachen, um übersichtlich dargestellt werden zu können.

Aus diesem Grund gelten für solche Haltestellen folgende andere Kriterien:

- Nur Fahrten bestimmter Verkehrsmittel bzw. zu bestimmten Zeiten werden detailliert je Fahrt angezeigt.
- Alle anderen Fahrten, die binnen 30 Minuten nach Ankunft des Fahrzeuges abfahren, werden lediglich als Liniennummer (ohne Abfahrtszeit) dargestellt. Dabei wird je Verkehrsmittel eine Zeile verwendet *(▸ grafische Beispiele)*.

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

Komprimiert anzuzeigende Abbringerverkehre je Station

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

- Die Sortierung der Liniennummern folgt den VBB-Konventionen gemäß ▸ *Liniennummernsortierungskonzept*.
- Die komprimierte Darstellung findet nur tagsüber Verwendung.
- Über die untenstehende Aufzählung der Haltestellen hinausgehend wird sie auch für Haltestellen empfohlen, an denen innerhalb der nächsten 30 Minuten 25 oder mehr Abfahrten erfolgen.

1.2.2.3. Status 3

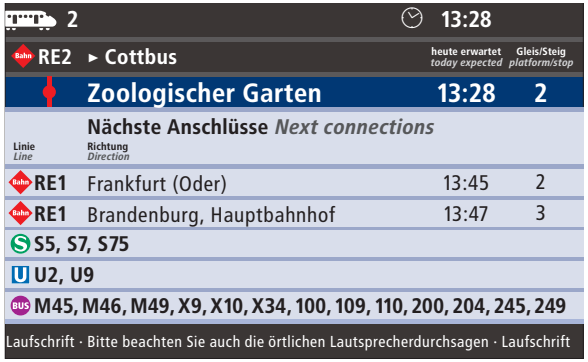
In Status 3 werden einsteigende Fahrgäste über den Reiseverlauf informiert. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle angezeigt, wann das Fahrzeug abfahren wird. Zusätzlich werden die nächsten drei Halte, gefolgt von einer wichtigen Via-Station und der Endhaltestelle, angezeigt. Grafisch werden die nächsten Halte durch eine durchgehende Perlschnur verbunden. Die Perlschnur verbindet die nächsten Halte und die Endhaltestelle durch eine gestrichelte Darstellung. Der Via-Halt sowie die Endhaltestelle sind gemäß den Vorgaben des „Fahrtzielkonzeptes" anzuwenden.

Außerdem wird für sich im Fahrzeug befindliche Fahrgäste der aktuelle Halt mit der Echtzeitabfahrtszeit (unter Voranstellen der Worte „ab"/„dep.") in einer weißen Zeile dargestellt. Absatz 2 kann punktuelle Abweichungen von diesen Vorgaben zulassen.

1.2.3. Gestaltung Lauftext

Auf allen Flachbildschirmen muss jederzeit ein Lauftext in der untersten Zeile darstellbar sein (z. B. wenn kurzfristig Zusatz- oder Störungsinformationen kommuniziert werden sollen). Liegen keine Zusatzinformationen vor, so entfällt der Lauftext. Daher muss dieser dynamisch ein- und ausblendbar sein.

Das Verkehrsunternehmen kann die Laufschrift auch für eigene Inhalte (z. B. Begrüßung) nutzen. Dabei sind diese aber so gering wie möglich zu halten.



Status 2



Status 2



Status 3

2. Einblendungen

Für besonders wichtige Ankündigungen, Hinweise zu betrieblichen Aspekten und andere Hinweise können Einblendungen gemäß den folgenden Vorgaben erfolgen, die die gewöhnlichen Informationen nach Absatz 1 ggf. überdecken können. Bei den Einblendungen sollen weiterhin die wesentlichen Informationen zur Fahrt für den Fahrgast sichtbar bleiben. Die Möglichkeiten für Einblendungen richten sich nach der Baubeschaffenheit der Flachbildschirme und unterliegen zudem einer Priorisierung *(▸ Abs. 2.3)*.

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

2.1. Baubeschaffenheit

Sofern das Fahrzeug über Flachbildschirme verfügt, die entweder softwareseitig in zwei separate Segmente teilbar sind (Stretch-Displays) oder baulich bereits aus zwei physisch separaten Flachbildschirmen bestehen, aber gleichzeitig wie nur ein Flachbildschirm wirken, wird der rechte Display(teil) für Einblendungen genutzt, während der linke Teil die Anforderungen gemäß Absatz 1 abbildet.* Trifft die beschriebene Teilbarkeit auf den Flachbildschirm nicht zu bzw. ist dieser zu schmal, überblenden Einblendungen ausgewählte Aspekte aus Absatz 1. In diesem Fall gelten zeitliche Einschränkungen gemäß ▸ *Absatz 2.2.*, zu denen überblendende Einblendungen möglich sind.

* Flachbildschirme mit einer Größe von bis zu 45 cm x 25 cm gelten als zu schmal um sie teilen zu können, selbst, wenn es technisch möglich wäre. Flächen, die über eine Breite von 45 cm hinausgehen, können für Einblendungen genutzt werden, die ohne Überblendung auskommen.



Stretch-Display



Flachbildschirm, der aus zwei physisch separaten Displays besteht.

2.2. Zeitfenster

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

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

Sofern diese zeitliche Unterteilung eine Einblendung zulässt, können diese die Vorgaben aus Absatz 1 überblenden. Dabei können Einblendungen generell nur die Bildfläche und den Lauftext vorübergehend überblenden, nicht jedoch die Kopfzeile.

2.3. Priorisierung

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

2.3.1. Priorität 1: Akute Störungsinformationen/Warnungen

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

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

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

2.3.3. Priorität 3: Bauvorankündigungen

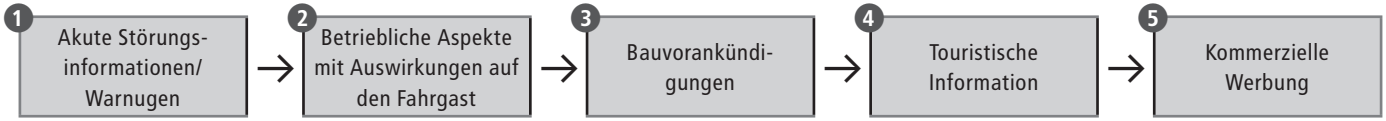
Unter Priorität 3 fallen Ankündigungen von Fahrplanänderungen auf der aktuellen Linie bzw. bei wesentlichen Umstiegen auch von Fahrplanänderungen von Anschlusslinien. Ein dabei festgelegter Vorschauzeitraum beträgt max. zwei Wochen vor Beginn der Fahrplanänderung.

2.3.4. Priorität 4: Touristische Informationen

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

2.3.5. Priorität 5: Kommerzielle Werbung

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



Priorisierung der Kommunikation von betrieblichen Besonderheiten

3. Kommunikation von betrieblichen Besonderheiten

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

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

Sonderfall	Prio.	Status 1	Status 2	Status 3
Begrüßung	2	Einblendung, *kann*, alternativ zu Status 3	–	Einblendung, *kann*
Bedarfshalte	2	Einblendung modifizierte Perlschnur	Einblendung, nur alternativ zu Status 1	Einblendung am Halt davor modifizierte Perlschnur
Weiterfahrten, Rückfahrten	2	Einblendung	–	Entspricht am letzten Halt dem Status 3 der neuen Fahrt
Flügeln	2	Einblendung	Einblendung, nur alternativ zu Status 1	Einblendung
Haltausfälle	1	Einblendung modifizierte Perlschnur	Kein Status 2 für entfallenden Halt	Einblendung am Halt davor, sonst kein Status 3 modifizierte Perlschnur
Schwächen	2	Einblendung (nur betroffene Fahrzeugeinheit)	Einblendung, nur alternativ zu Status (nur betroffene Fahrzeugeinheit)	Einblendung (nur betroffene Fahrzeugeinheit)
Verabschiedung	2	Einblendung, *kann*, alternativ zu Status 3	–	Einblendung, *kann*
Zusatzhalt	2	Einblendung modifizierte Perlschnur	Normaler Status 2	Einblendung modifizierte Perlschnur
Verspätung	2	Einblendung	–	–

3.1. Begrüßung

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

- Begrüßungen erfolgen als Einblendung gemäß Absatz 2 oder als Lauftext.

3.2. Verabschiedung

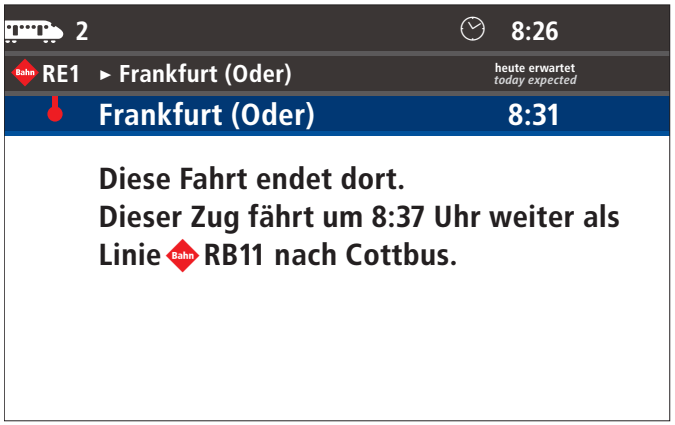
Eine Verabschiedung kann erfolgen. Wird sie durchgeführt, dann soll diese im Status 3 angezeigt werden; andernfalls in Status 1 unmittelbar mit der Abfahrt des Fahrzeuges von der vorletzten Haltestelle. Wechselwirkungen mit Weiterfahrten und Rückfahrten sind zu beachten. In diesen Fällen kann eine Verabschiedung nicht sinnvoll sein.

- Verabschiedungen erfolgen als Einblendung gemäß Absatz 2 oder als Lauftext.

3.3. Weiterfahrten, Rückfahrten

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

- Zwischen dem vorletzten und dem letzten Halt mittels Einblendung gemäß Absatz 2 in Status 1
- Status 3 am letzten Halt entspricht dann bereits dem Status 3 der neuen Fahrt.



Weiterfahrten, Rückfahrten

3.4. Bedarfshalte

Wenn bei einer Fahrt die Mehrheit der Halte in jedem Fall bedient werden, ohne dass Fahrgäste dies veranlassen müssen, jedoch einzelne Halte Bedarfshalte sind, so muss auf diese Bedarfshalte gesondert hingewiesen werden. Wenn eine Fahrt ausschließlich aus Bedarfshalten besteht, kann der wiederholte Hinweis auf Bedarfshalte entfallen. Bedarfshalte werden als Hinweise in Status 1 und 2 kommuniziert, dass der jeweils nächstfolgende Halt nur bedient wird, wenn der Halt angefordert wird.

- Es erfolgt im Fahrtabschnitt zwischen dem Halt vor dem Bedarfshalt und dem Bedarfshalt selbst eine Einblendung gemäß Absatz 2 in Status 1. Sollte die Fahrzeit eine Einblendung in Status 1 nicht zulassen *(▸ Status)*, erfolgt die Einblendung zusätzlich zu den Abbringerinformationen in Status 2.
- Es erfolgt eine Modifizierung der Perlschnüre in Status 1-3 mittels einem dem Bedarfshalt vorangestellten „x".
- Für Bedarfshalte erfolgt die klassische Abbringerinformation gemäß Absatz 1.

3.5. Flügeln

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

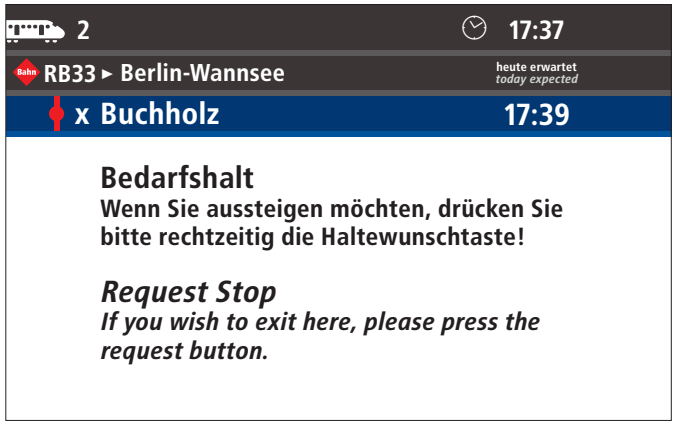
- In Status 1 und in Status 3 des Flügelhaltes erfolgt eine zusätzliche (optional animierte) Einblendung gemäß Absatz 2. Sollte die Fahrzeit eine Einblendung in Status 1 nicht zulassen *(▸ Status)*, erfolgt die Einblendung zusätzlich zu den Abbringerinformationen in Status 2.

3.6. Schwächen

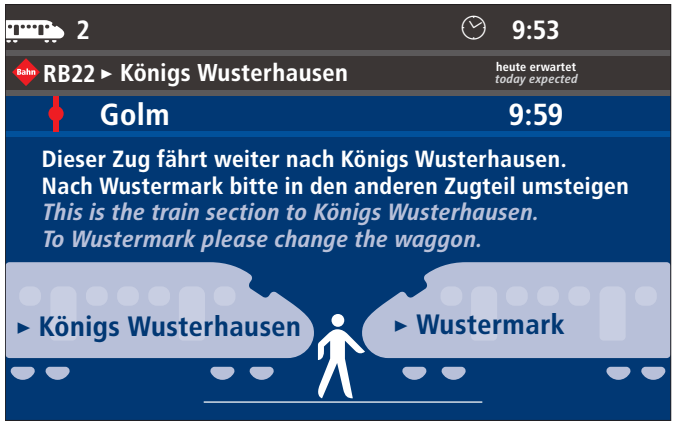
Wird bei einer Fahrt an einem Unterwegshalt eine/mehrere Fahrzeugeinheit(en) abgehängt und fährt nicht weiter (Fahrgäste müssen aussteigen), während andere Fahrzeugeinheit(en) weiterfahren, ist dies den Fahrgästen zu kommunizieren. Hierbei gilt generell, dass jede Fahrzeugeinheit im gesamten Fahrtverlauf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

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

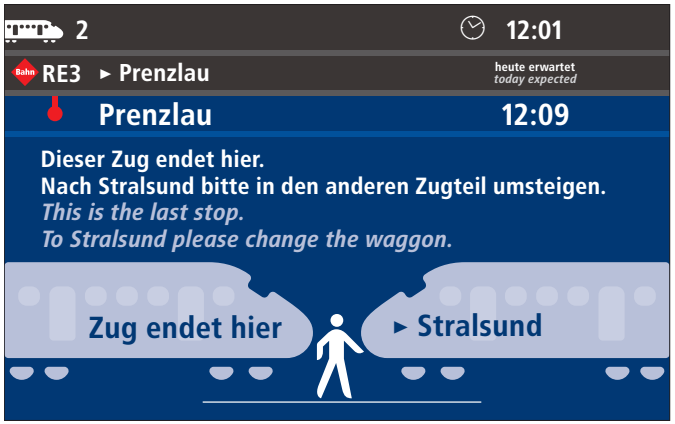




Bedarfshalte



Flügeln



Schwächen

3.7. Haltausfälle

Es wird davon ausgegangen, dass der tagesaktuelle Sollfahrplan von den Flachbildschirmen korrekt widergegeben wird. Sollten operativ/dispositiv Haltausfälle dazukommen, werden diese wie folgt kommuniziert

- Einblendungen gemäß Absatz 2 in Status 1 (im Fahrtabschnitt zwischen dem vorletzten Halt und dem letzten Halt vor dem entfallenden Halt) und Status 3 (am Halt vor dem entfallenden Halt). Diese Einblendungen erfolgen rotierend.
- In den Perlschnüren der Status 1 und 3 wird der Name des entfallenden Haltes durch „X" überblendet.
- Für den entfallenden Halt werden die Status 2 und 3 nicht angezeigt.

3.8. Zusatzhalte

Es wird davon ausgegangen, dass der tagesaktuelle Sollfahrplan von den Flachbildschirmen korrekt widergegeben wird. Sollten operativ/dispositiv Zusatzhalte dazukommen, werden diese wie folgt kommuniziert

- Einblendungen gemäß Absatz 2 in Status 1 (im Fahrtabschnitt zwischen dem vorletzten Halt und dem letzten Halt vor dem zusätzlichen Halt) und Status 3 (am Halt vor dem zusätzlichen Halt). Diese Einblendungen erfolgen rotierend.
- In den Perlschnüren der Status 1 und 3 wird der zusätzliche Halt in die Perlschnur aufgenommen.
- Für den zusätzlichen Halt werden die Status 2 und 3 angezeigt.

3.9. Umleitungen

Umleitungen führen möglichweise zu Haltausfällen *(▸ Haltausfälle)*, Zusatzhalten *(▸ Zusatzhalte)* und/oder Fahrtzeitverlängerungen *(▸ Absatz 1)*.

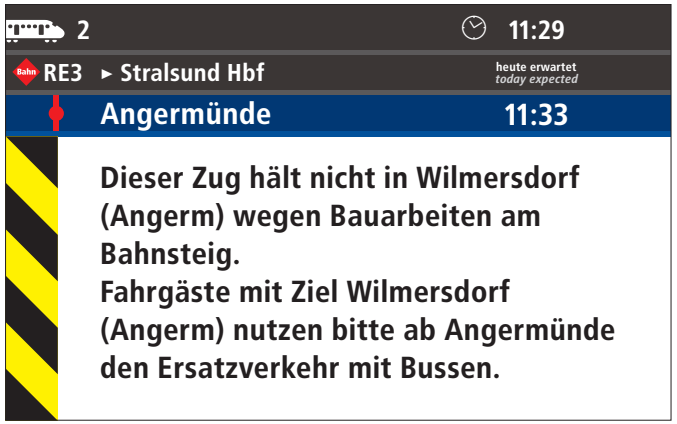
3.10. Verspätungen

Verspätungen werden per Einblendung dem Fahrgast mitgeteilt

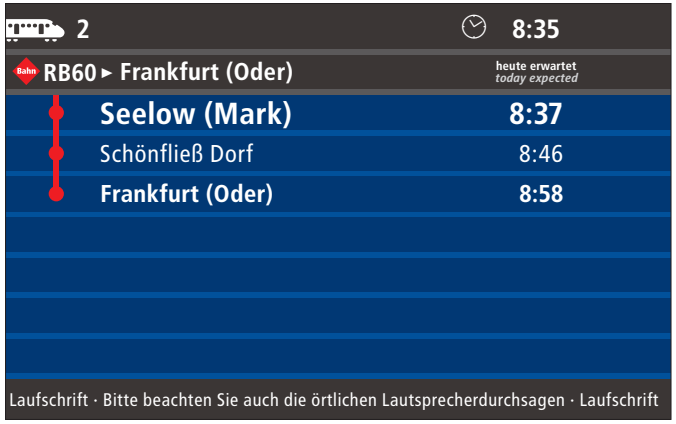
- sofern das Fahrzeug mehr als 3 Minuten verspätet ist
- sofern das Fahrzeug in einem Takt mehr als 25 Minuten fährt (bezogen auf Linie und vorgesehenen Zeitraum)
- Verspätungen werden dabei in Minuten dargestellt; bei mehr als 120 Minuten erfolgt: „ist aktuell stark verspätet" anstelle von „ist x Minuten verspätet"

4. Fremdsprachen

Zweisprachige Informationen müssen gegeben werden können. In den obigen Beispielgrafiken sind die entsprechenden Aspekte in englischer Sprache dargestellt. Mit Berücksichtigung des Kapitels „Ansagen, d) Zweisprachigkeit" sind entsprechende Aspekte auch in Polnischer Sprache anzuwenden *(▸ Anlage Vokabelliste)*.



Haltausfall



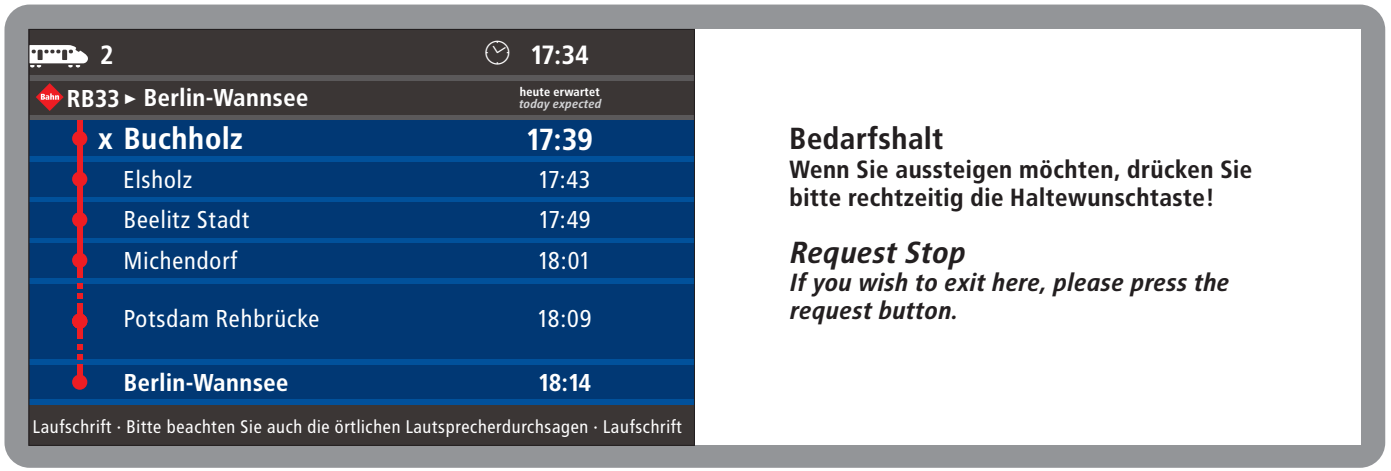
Zusatzhalt



Verspätung

Beispiele für baulich getrennte Flachbildschirme





4.3.2.1. Platzierung von Flachbildschirmen und elektronischen Laufbändern

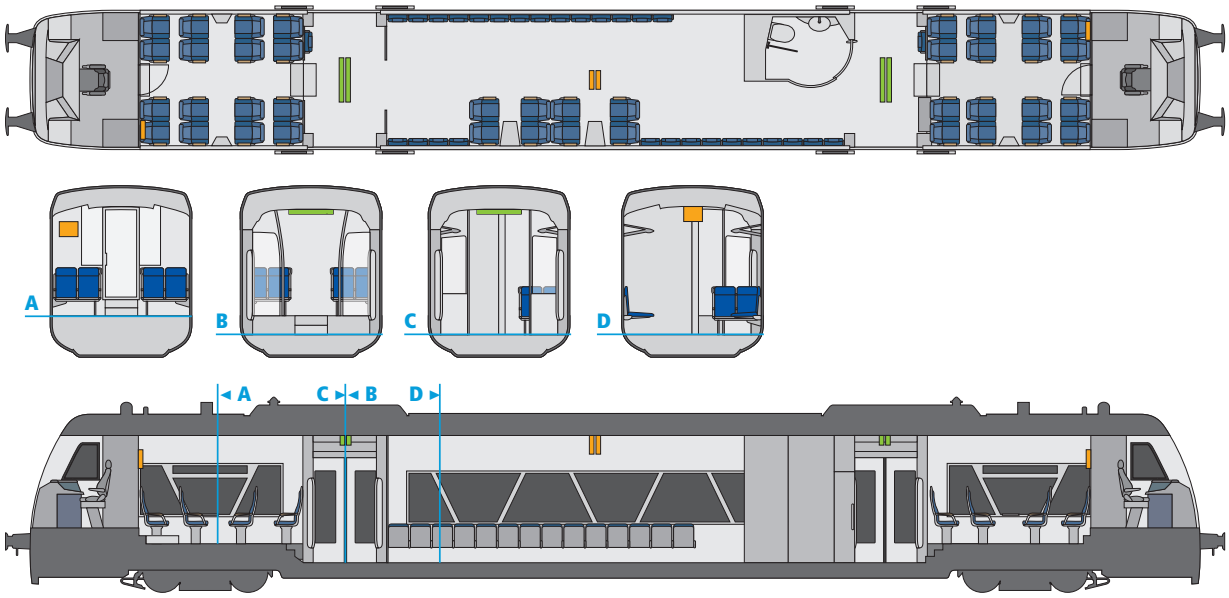
Die Platzierung der Flachbildschirme und elektronischen Laufbänder zur dynamischen Fahrgastinformation, soll so vorgenommen werden, dass diese von möglichst vielen Sitzplätzen eingesehen werden können.

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

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

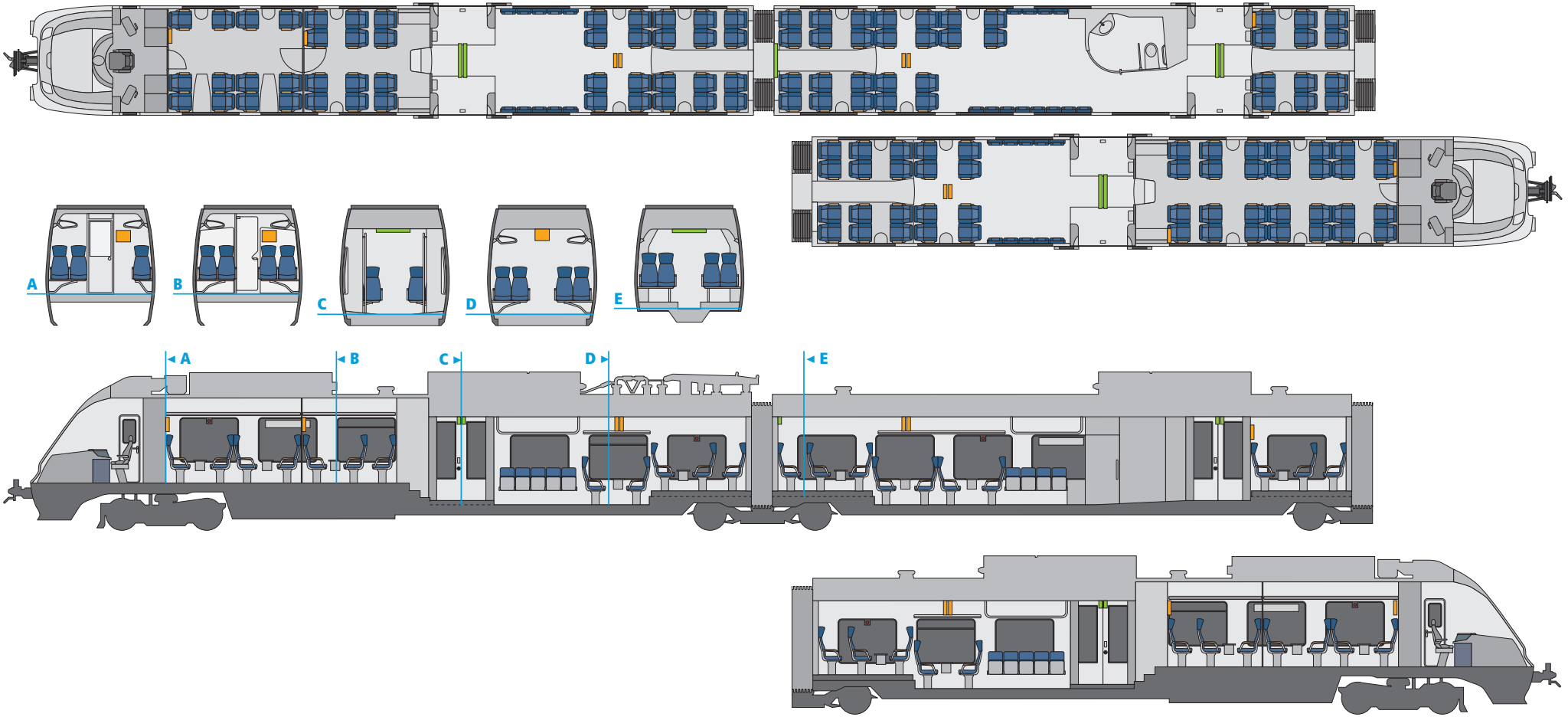
Die elektronischen Laufbänder sind in den Einstiegsbereichen und an den Wagenenden bzw. an den Wagenübergängen zu befestigen. In den Einstiegsbereichen sind beidseitig ablesbare Laufbänder so an der Decke anzubringen, dass Sie von Fahrgästen, die sich auf die Einstiegsbereiche zubewegen, gelesen werden können. An den Wagenenden bzw. Wagenübergängen sind einseitig ablesbare Laufbänder möglichst mittig an der Stirnwand bzw. an der Decke zu befestigen.

- Flachbildschirme einseitig
- Flachbildschirme zweiseitig
- Elektronische Laufbänder einseitig
- Elektronische Laufbänder zweiseitig



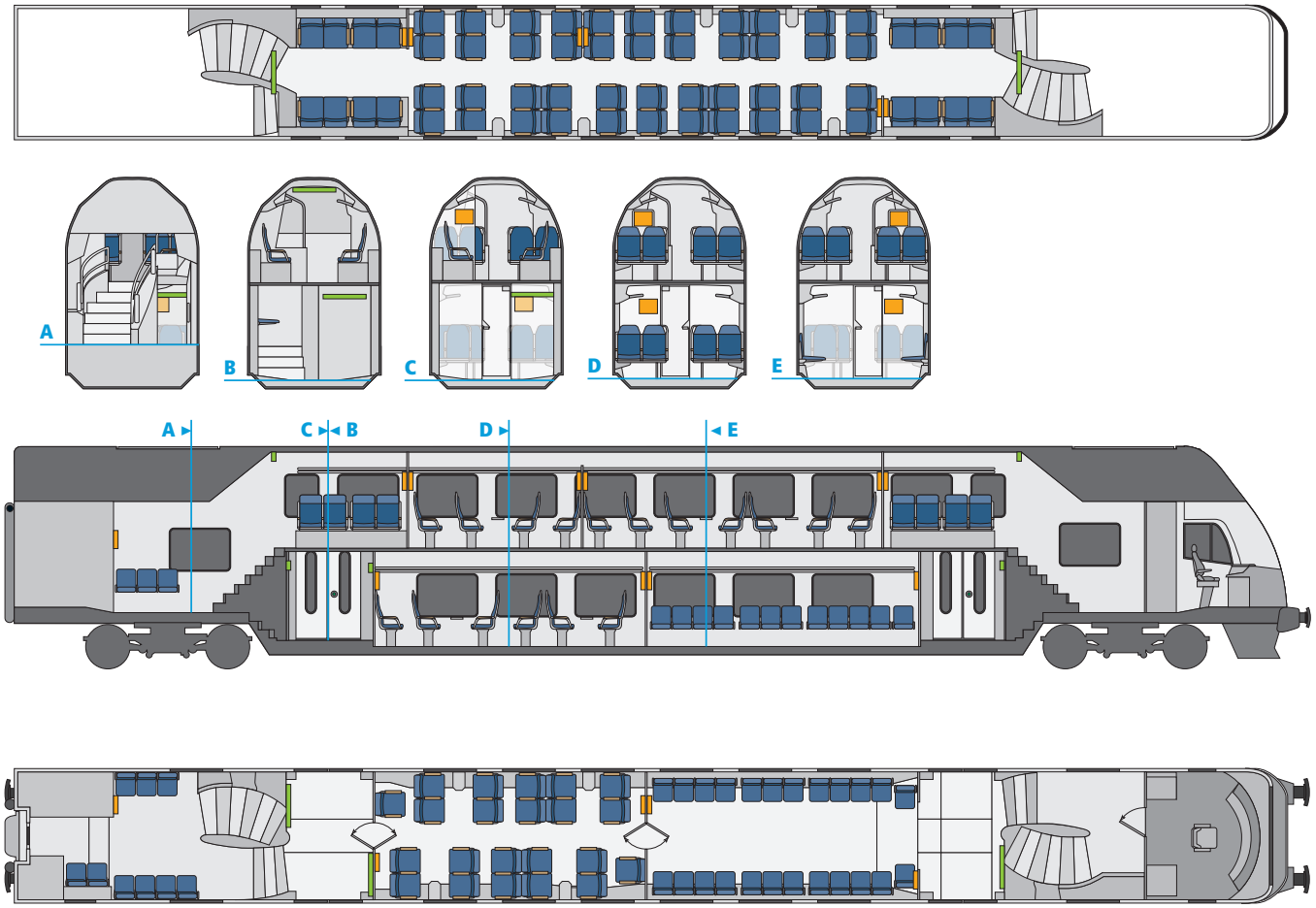
Talent 2 · 3-teilig

- Flachbildschirme einseitig
- Flachbildschirme zweiseitig
- Elektronische Laufbänder einseitig
- Elektronische Laufbänder zweiseitig



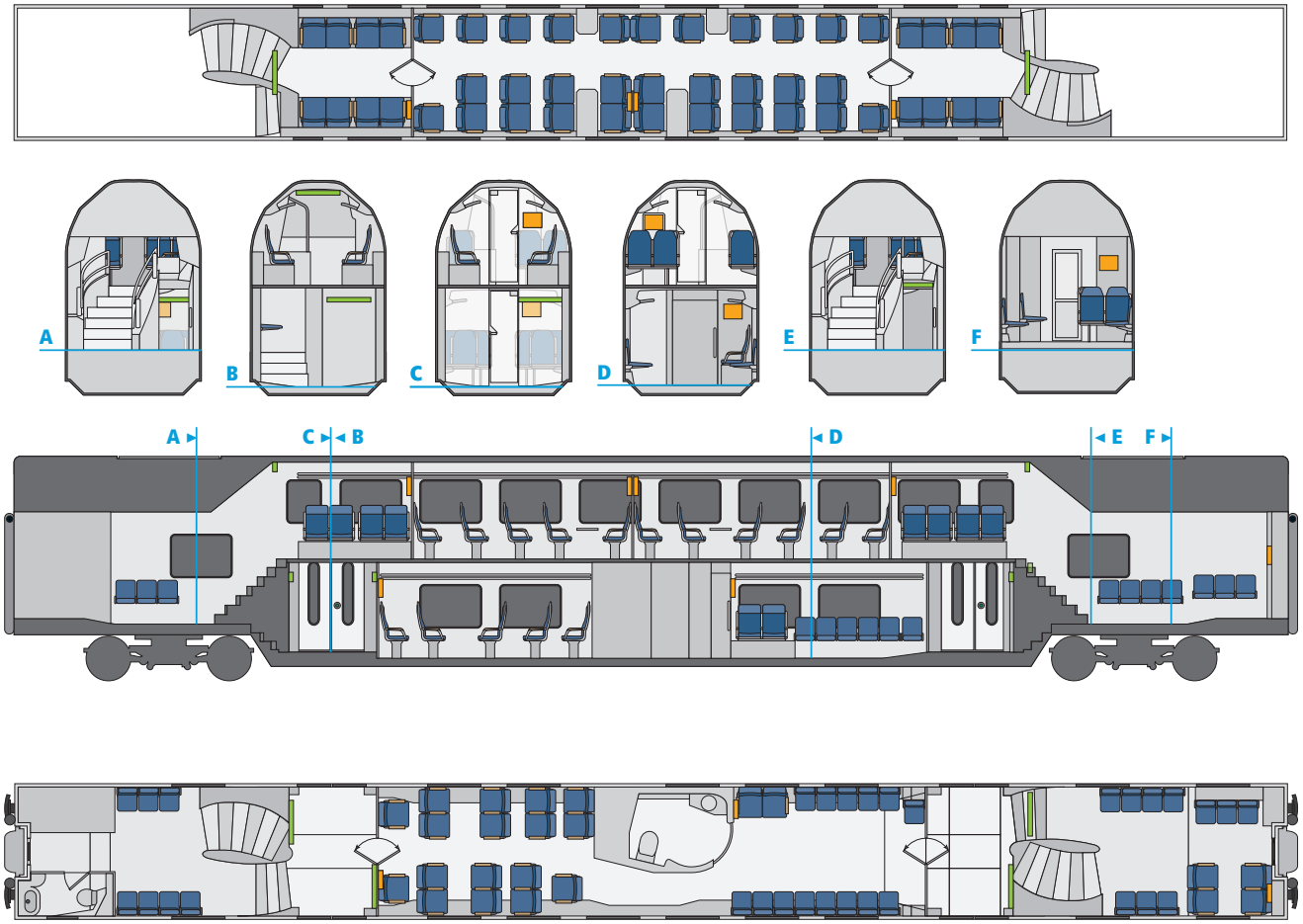
Doppelstock · Steuerwagen

- Flachbildschirme einseitig
- Flachbildschirme zweiseitig
- Elektronische Laufbänder einseitig
- Elektronische Laufbänder zweiseitig



Doppelstock · Mittelwagen

- Flachbildschirme einseitig
- Flachbildschirme zweiseitig
- Elektronische Laufbänder einseitig
- Elektronische Laufbänder zweiseitig



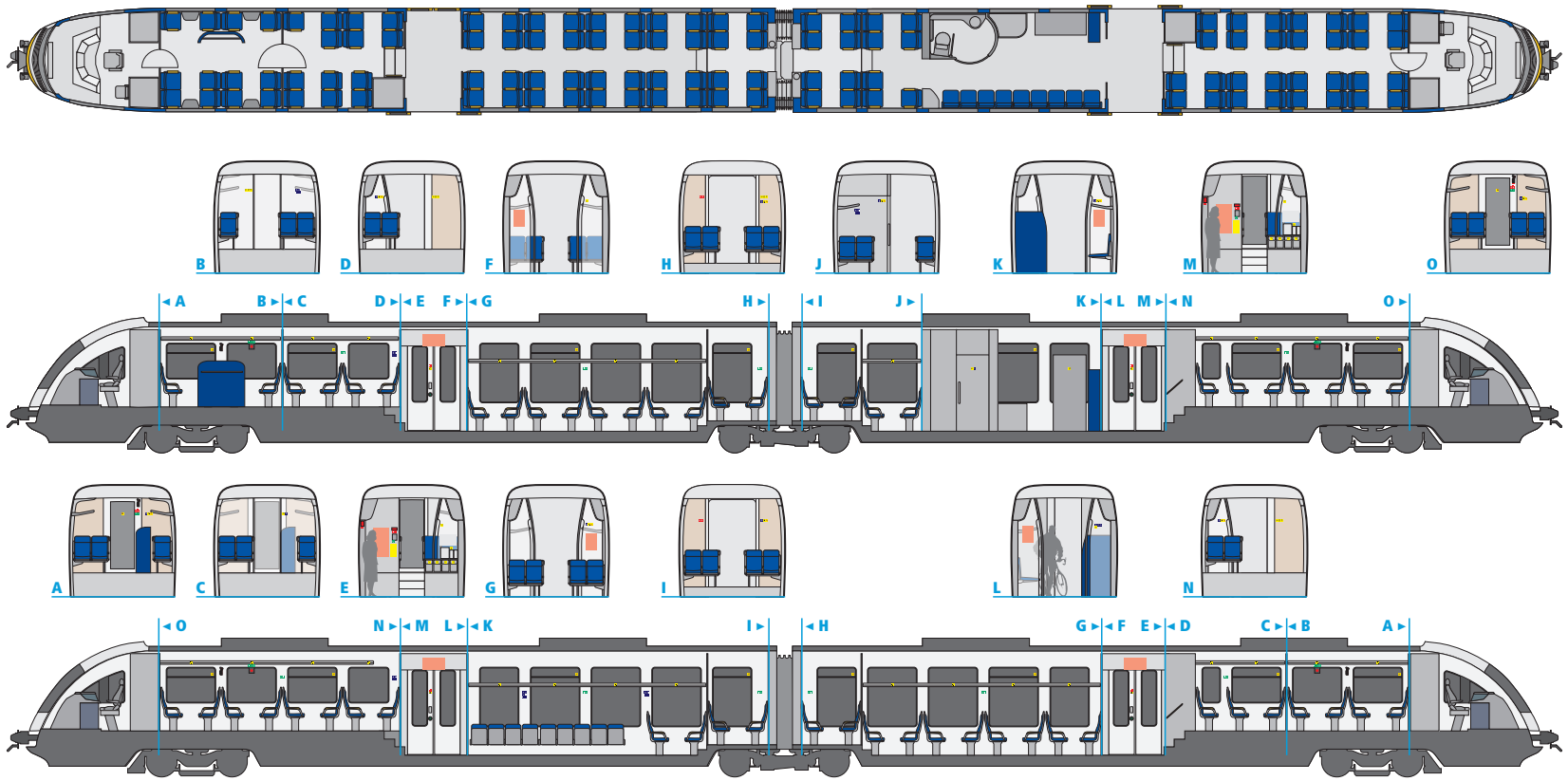
4.3.3. Allgemeine Benutzerhinweise

Neben den Informationen zum Fahrtverlauf und zu den Tarifen, sind in den Fahrzeugen Hinweise anzubringen, die die Fahrgäste über das Verhalten im Zug und die Serviceeinrichtungen informieren. Diese sind auf den folgenden Seiten 4.3.3.-2 bis 4.3.3.-6 am Beispiel eines Desiro-Triebwagens dargestellt. Die Richtlinien sind, in Abhängigkeit der räumlichen Gegebenheiten und Lage der technischen Einrichtungen, auf die anderen Schienenfahrzeuge zu übertragen.

Unterteilt sind diese Informationen in
- Hinweise zur Gefahrenbekämpfung
- Hinweise zum Gefahrenschutz
- Hinweise zur Barrierefreiheit
- Benutzer- und Servicehinweise

Alle Hinweise sind in deutscher und englischer Sprache zu geben oder als Piktogramm darzustellen.

Beim Einsatz der Piktogramme in Bezug auf Form und Farbe sind die EU-Richtlinien einzuhalten.



SPNV-Fahrzeuge innen
Positionierungsraster



SPNV-Fahrzeuge innen

Hinweise zur Gefahrenbekämpfung

Feuerlöscher



Missbrauch strafbar



Türentriegelung



Nothammer



Nicht öffnen ...

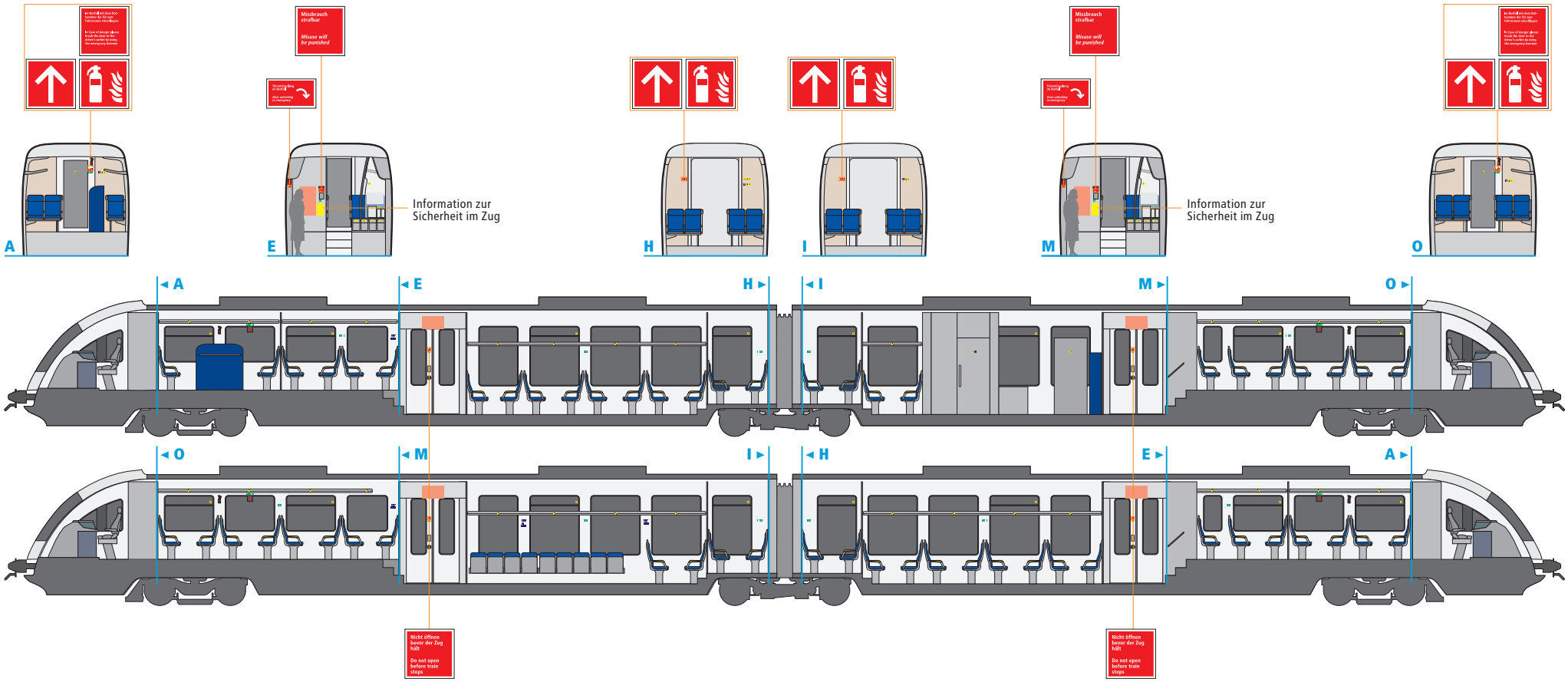


Wegeleitpfeile



Informationen zur Sicherheit im Zug





SPNV-Fahrzeuge innen

Hinweise zum Gefahrenschutz

Fluchtweg rechts

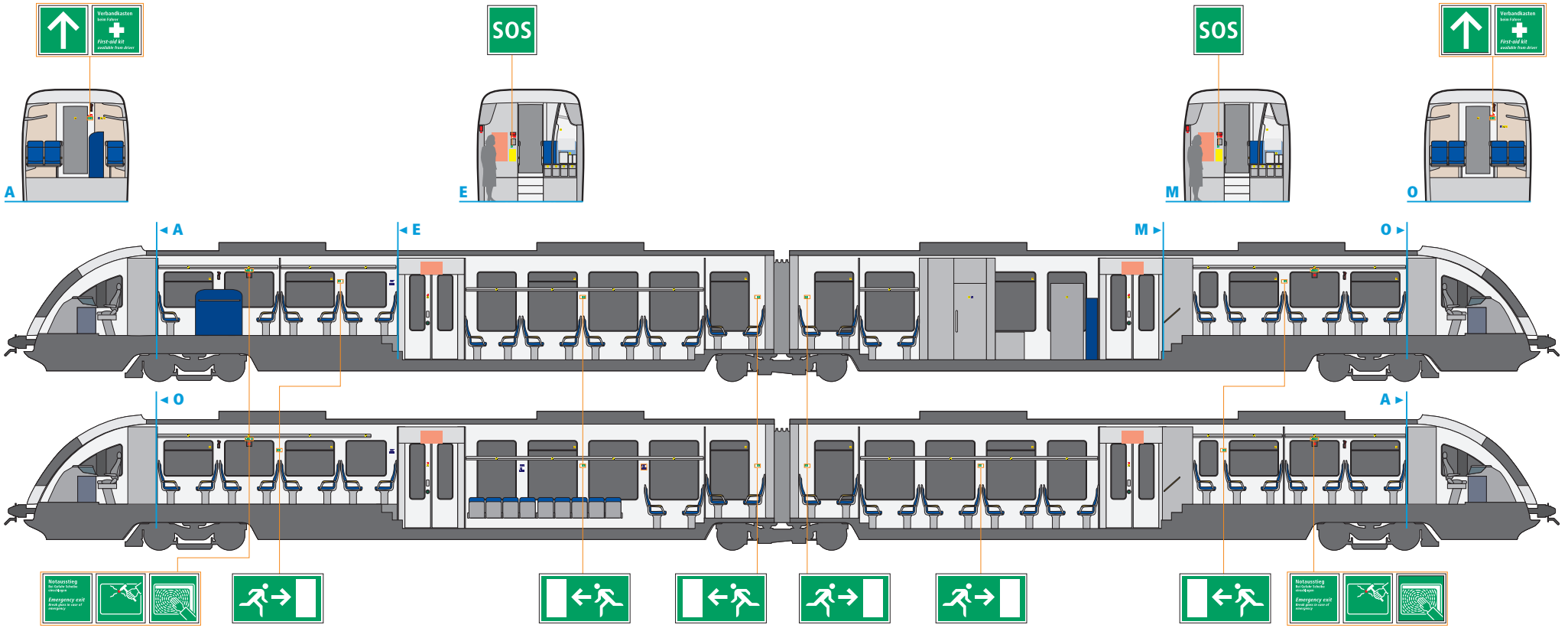
Fluchtweg links

Notausstiegsfenster

Verbandskasten

Wegeleitpfeile

Notruf



SPNV-Fahrzeuge innen

Hinweise zur Barrierefreiheit

Platz für Rollstuhlfahrer

Platz für Kinderwagen

Platz für Fahrräder

Mitnahme von Fahrrädern

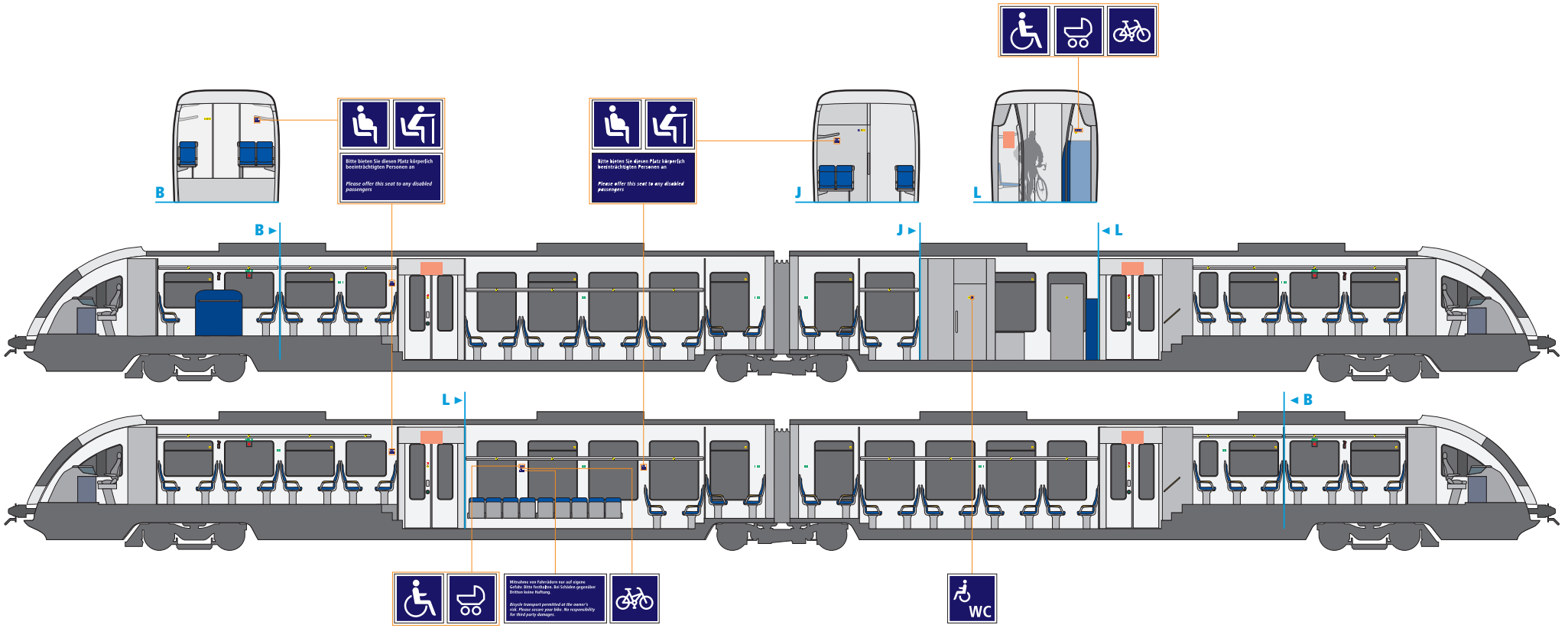
Behindertengerechtes WC

Sitz für körperlich beeinträchtigte Personen

Hinweise zur Nutzung des Mehrzweckbereich



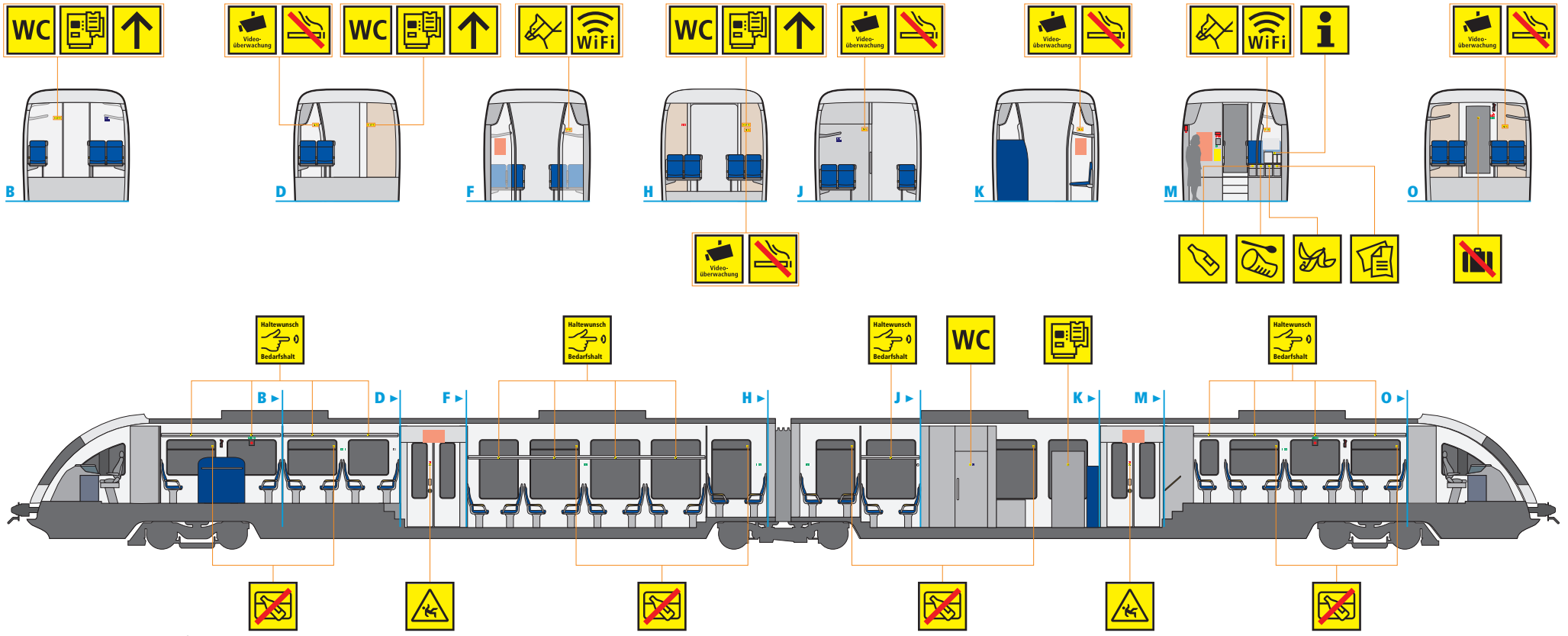




SPNV-Fahrzeuge innen

Benutzer- und Servicehinweise

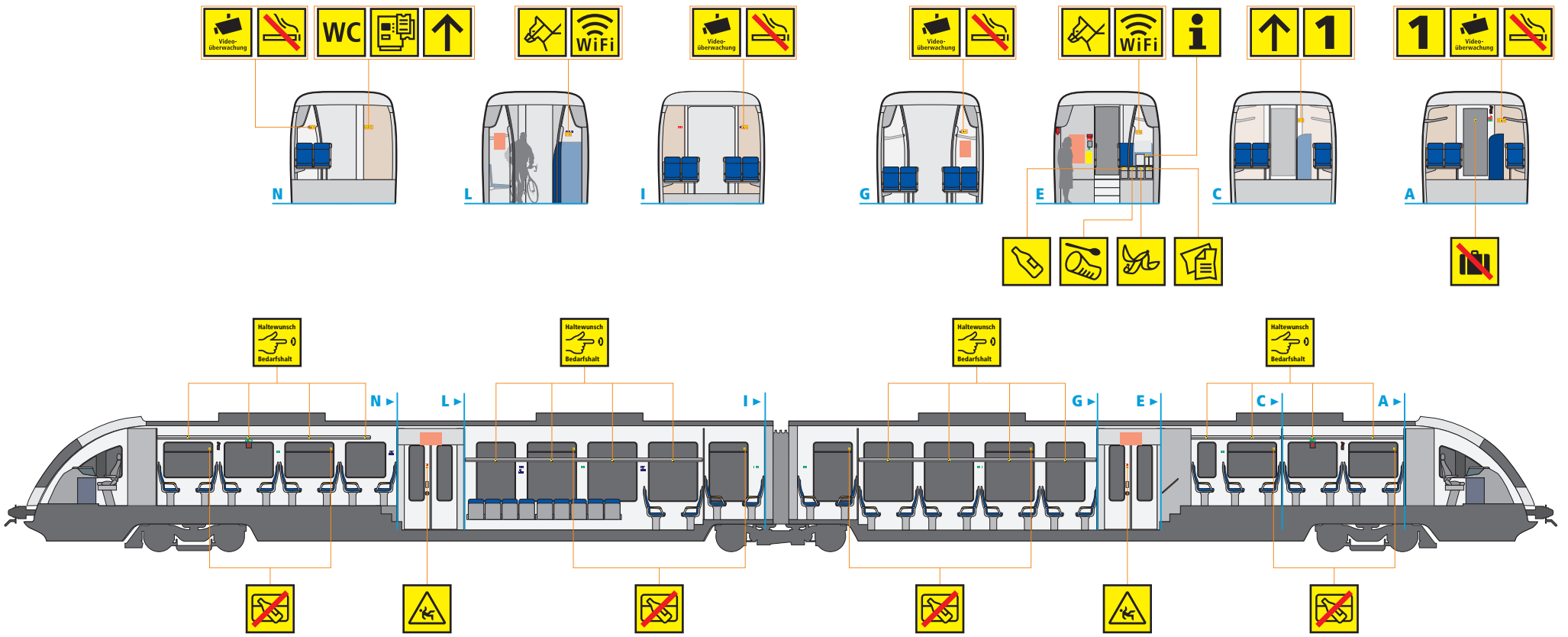
Stolpergefahr		Rauchverbot		Wegeleitpfeile		1. Klasse	
Videoüberwachung		Kein Gepäck abstellen		Altglas		WiFi	
Maulkorb- und Leinenpflicht		Keine Gegenstände aus dem Fenster werfen		Plastikabfälle			
Fahrausweisautomat		WC		Restmüll			
Bedarfshalt		Informationen		Altpapier			



SPNV-Fahrzeuge innen

Benutzer- und Servicehinweise

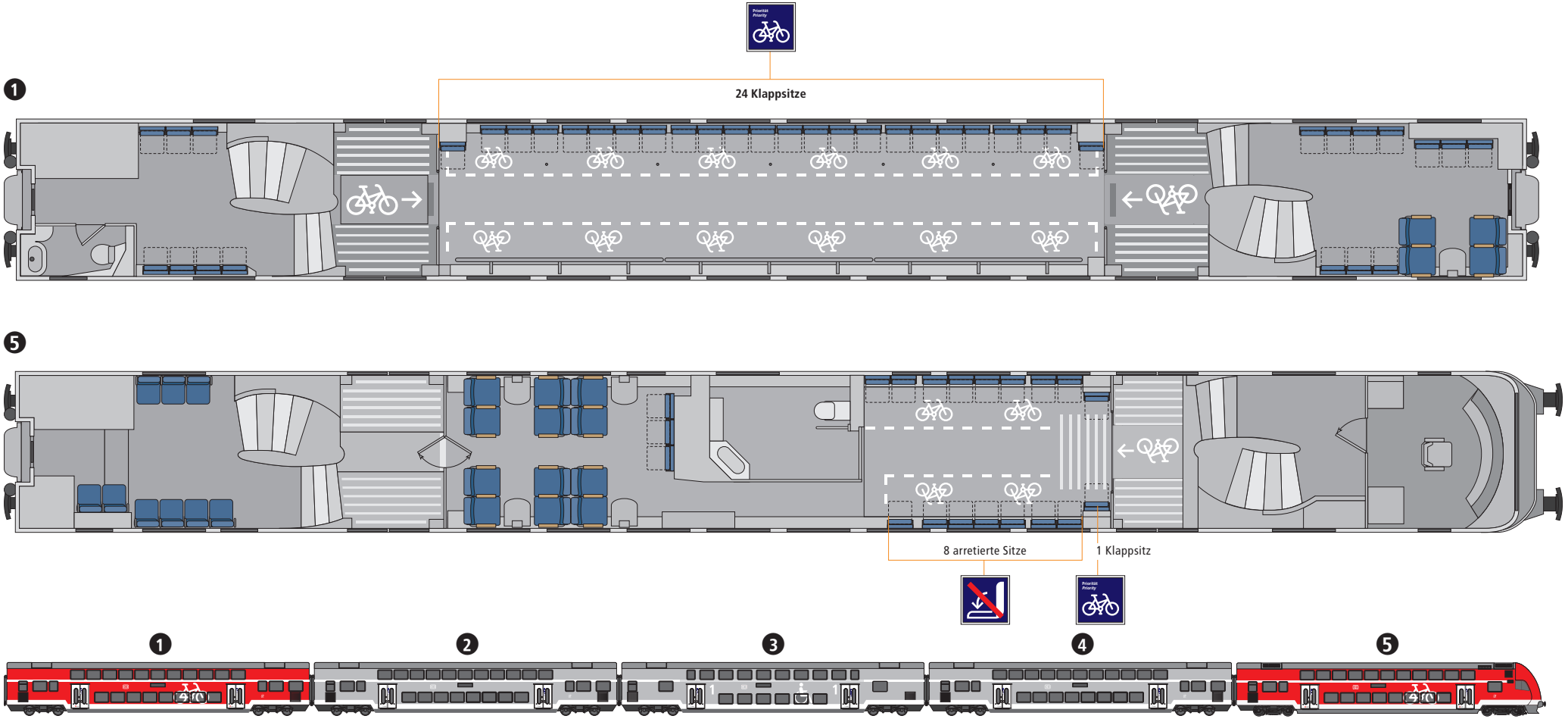
Stolpergefahr		Rauchverbot		Wegeleitpfeile		1. Klasse	1
Videoüberwachung	Video-überwachung	Kein Gepäck abstellen		Altglas		WiFi	WiFi
Maulkorb- und Leinenpflicht		Keine Gegenstände aus dem Fenster werfen		Plastikabfälle			
Fahrausweisautomat		WC	WC	Restmüll			
Bedarfshalt	Haltewunsch Bedarfshalt	Informationen		Altpapier			



SPNV-Fahrzeuge innen

Im Rahmen des Projektes „Rad im Regio" sind Maßnahmen getroffen worden, die das Mitführen von Fahrrädern in SPNV-Fahrzeugen erleichtern sollen. In diesen Fahrzeugen sind Bodenmarkierungen anzubringen, die den Abstellbereich für Fahrräder kennzeichnen *(▸ Beispiel unten)*.

Auf den Klappsitzen sind Aufkleber „Fahrrad Priorität" anzubringen, die deutlich machen, dass dieser Platz vorrangig für Fahrräder vorgesehen ist. Die gesperrten Klappsitze sind durch einen Aufkleber mit durchgestrichenem Sitz-Symbol gekennzeichnet.



SPNV-Fahrzeuge innen

Hinweise zum Gefahrenschutz

Notruf

Benutzer- und Servicehinweise

Handtuchspender

Handwasch-Wasser

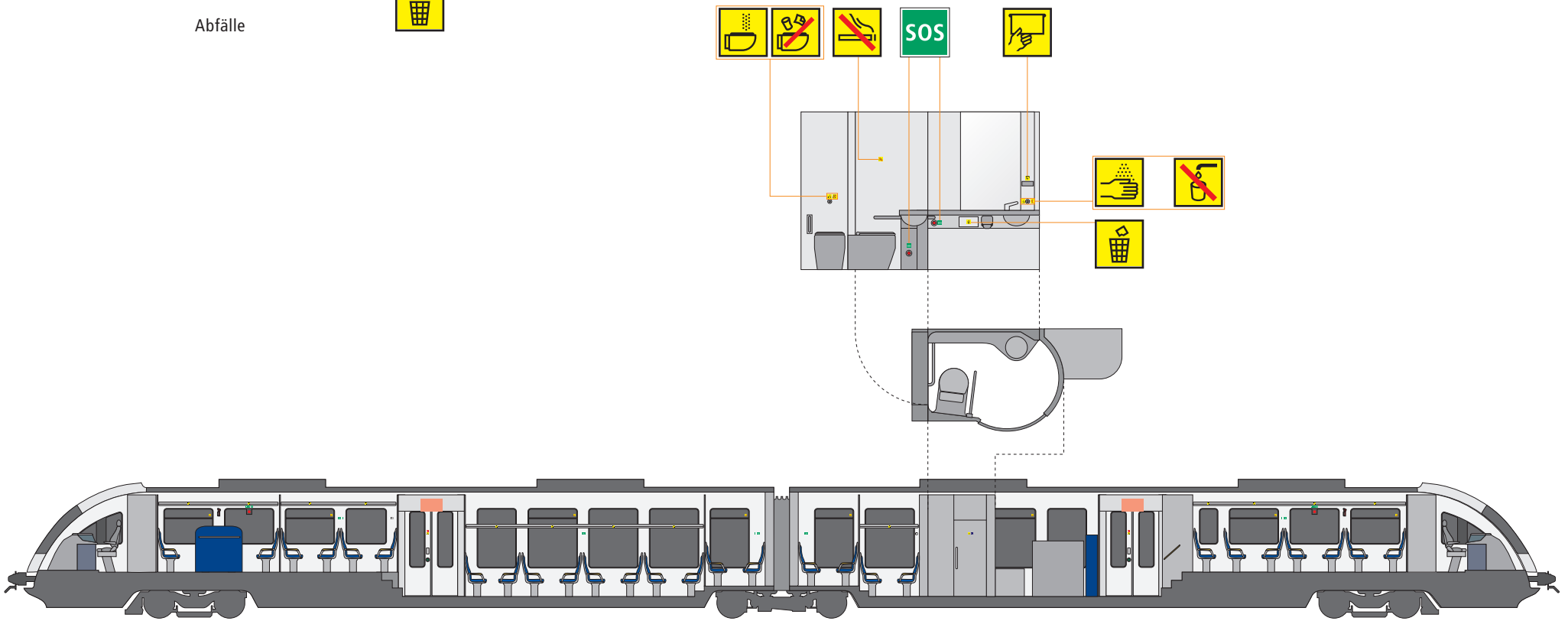
WC-Spülung

Abfälle

Kein Trinkwasser

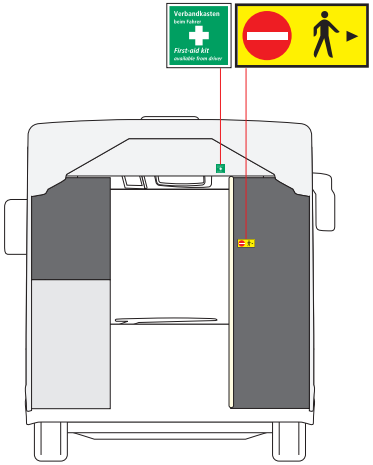
Keine Abfälle in das WC werfen

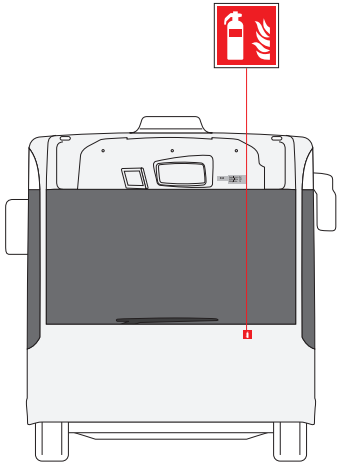
Rauchverbot



Bus innen

Hinweise zur Gefahrenbekämpfung	Feuerlöscher	
Hinweise zum Gefahrenschutz	Verbandskasten	
Benutzer- und Servicehinweise	Kein Ausstieg	







Bus innen

Hinweise zum Gefahrenschutz

Hinweise zur Barrierefreiheit

Notausstieg

Behindertensitz mit Angabe der Plätze

Stellplatz für Kinderwagen

Anforderung Rampe

Benutzer- und Servicehinweise

Bitte festhalten

Entwerter

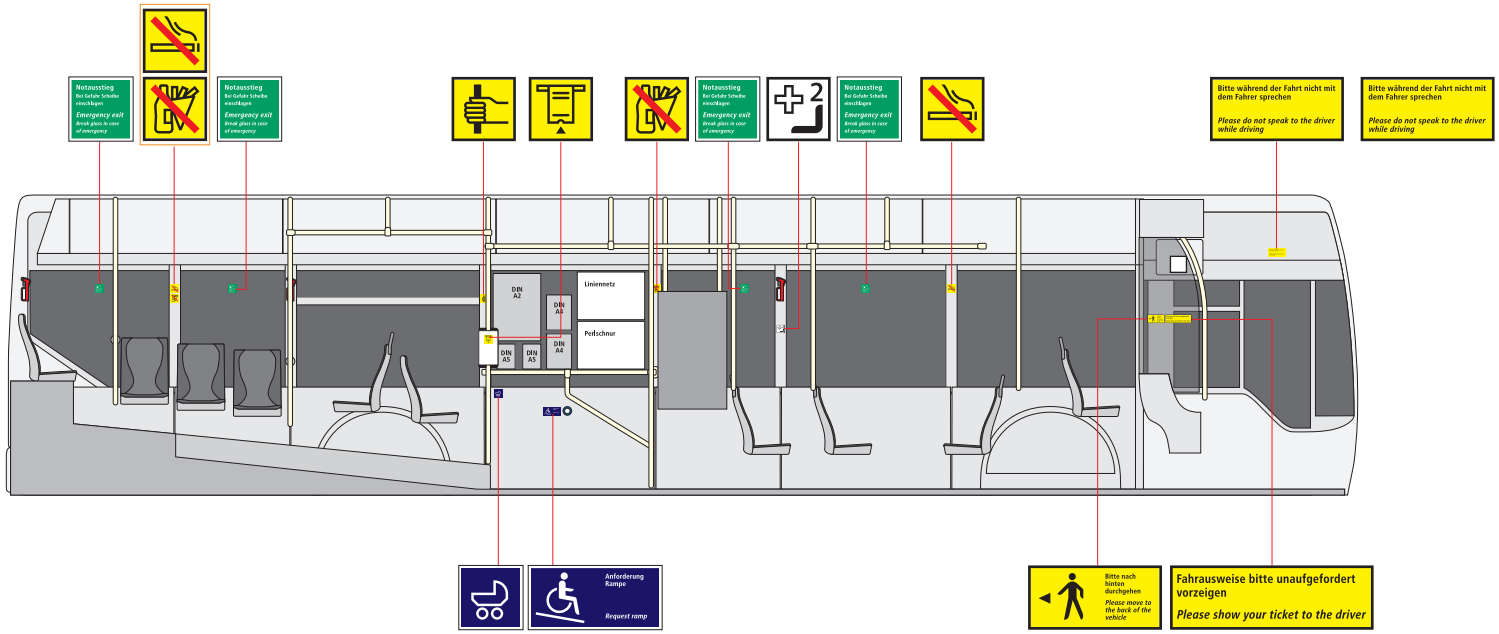
Nicht mit dem Fahrer sprechen

Bitte nach hinten durchgehen

Fahrausweise vorzeigen

Rauchen verboten

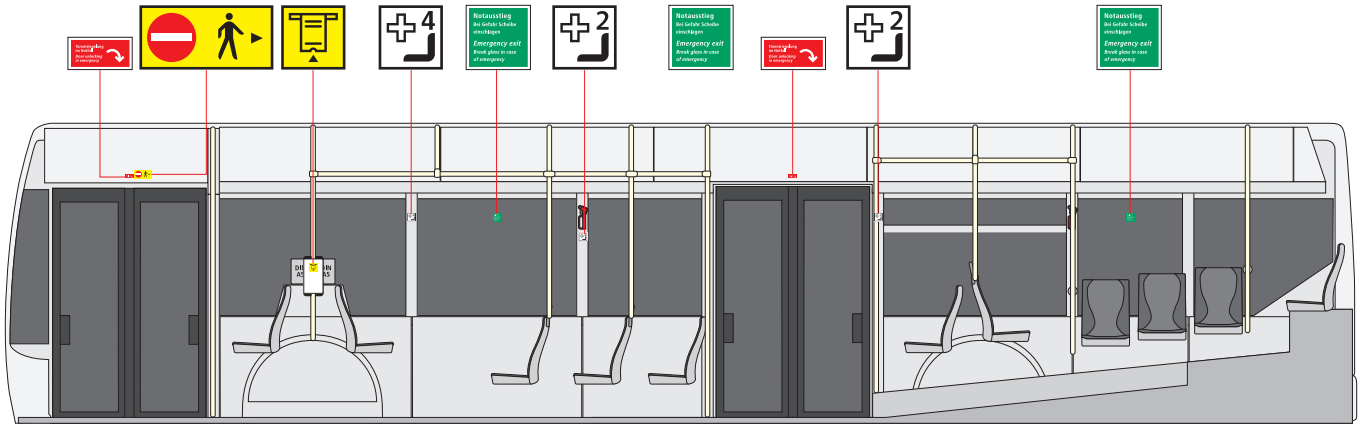
Kein Verzehr von Speisen und Getränken



Bus innen

Hinweise zur Gefahrenbekämpfung	Türentriegelung	
Hinweise zum Gefahrenschutz	Notausstieg	
Hinweise zur Barrierefreiheit	Behindertensitz mit Angabe der Plätze	

Benutzer- und Servicehinweise	Entwerter	
	Bitte nach hinten durchgehen	



4.4. Akustische Hinweise

4.4.1. Ansagen

Ansagen dienen der Orientierung der Fahrgäste und ermöglichen die rechtzeitige Vorbereitung der Fahrgäste auf diverse Betriebssituationen. Zur Förderung des Zwei-Sinne-Prinzips wird der kombinierte Einsatz von gleichlautenden Anzeigen und Ansagen empfohlen. Ansagen können dabei automatisiert (synthetische Sprache, aufgezeichnete Sprache) und nicht automatisiert (manuell per Mikrofon) durchgeführt werden und müssen dabei stets in vollem Umfang ohne Beschränkung auf betriebliche Störungen erfolgen. Ansagen zu Werbezwecken sind nicht gestattet.

Ansagen am Fahrzeug

Ist im Bahnbetrieb stationsseitig keine Ansage möglich, so muss diese mithilfe der Fahrzeugaußenlautsprecher erfolgen. In diesem Fall ist das ▸*Fahrtzielkonzept* zu berücksichtigen.

Folgende Informationen sind dabei zu kommunizieren
- „Eingefahrener Zug"
- Linie/Liniennummer
- Fahrtziel

Ansagen im Fahrzeug

a) Anforderungen an Ansagen
Akustische Informationen und Ansagen müssen sich von ihren Umgebungsgeräuschen möglichst deutlich abheben. Sie sollen nach dem Beschleunigungsvorgang des Fahrzeuges erfolgen, weil dadurch Störgeräusche minimiert werden. Dabei sollen sie, in Abhängigkeit vom zutreffenden Status *(▸ Status*), rechtzeitig erfolgen. Um Fahrgästen das Aufnehmen von Informationen durch Ansagen zu erleichtern, soll eine möglichst verständliche und einfache Sprache, mit wenig Akzent und Dialekt, bei normaler Sprechgeschwindigkeit, angewendet werden.

b) Ankündigung von Ansagen
Alle Ansageblöcke (außer welche, die die Botschaft „Begrüßung" beinhalten) werden durch einen Gong angekündigt.

	Ankündigung einer Ansage
Signalfrequenz	Einzelner Ton oder Tonfolge (z. B. Gong)
Schalldruckpegel	möglichst geregelt, hinreichend hoch über Umgebungsgeräusche
Abstrahlzeitpunkt	Unmittelbar vor einem folgenden Ansageblock
Abstrahlkriterien	Hörbar für jeden, von dem eine Ansage gehört werden muss
Abstrahldauer	Max. 1,5 Sekunden
Tonhöhe	Keine schrillen oder zu dumpfen Töne

c) Definitionen
- *Ansageblock:* Ansageblöcke bestehen aus einzelnen oder mehreren, hintereinander folgenden und/oder zusammenhängenden Botschaften.
- *Botschaften:* Botschaften sind die Informationen, die innerhalb eines Ansageblockes kommuniziert werden. Die einzelnen Botschaften sind in Absatz 2 einsehbar.

d) Zweisprachigkeit

- Ausgewählte Ansagen *(▸ Botschaften)* müssen zusätzlich in einer zweiten Sprache durchgesagt werden. Die Übersetzungen der einzelnen Botschaften finden sich in den Anlagen wieder *(▸ Anlage Vokabelliste)*.
- *Englisch:* Sofern Ansagen nach Absatz 2 in englischer Sprache erfolgen sollen, gilt das für Ansagen in Berlin ABC. Fall- und anlassbezogen sollen Ansagen – zum Beispiel bei Großveranstaltungen oder Störungen – auch außerhalb des Bereiches Berlin ABC zusätzlich auf Englisch erfolgen.
- *Polnisch:* Sofern Ansagen nach Absatz 2 in polnischer Sprache erfolgen sollen, gilt das nur für Fahrten, auf deren Verlauf sich mindestens eine Haltestelle auf polnischem Gebiet befindet. Darüber hinaus gilt dies
  a) im Schienenverkehr nur bei Halten der Kategorie A sowie
  b) im üÖPNV nur bei Halten der Kategorien A bis C1 und
  c) an Halten mit besonderer verkehrlicher Verknüpfung/Relevanz von/nach Polen *(▸ Fahrgastinformationen an Haltestellen und Bahnhöfen)*.

e) Kategorisierung der Ansagen

Das nachfolgende Flussdiagramm strukturiert die Abfolge der Botschaften. Ihre Farbe gliedert sie hinsichtlich der Flexibilität und Freiheit in der Inhaltsgestaltung.

- Rot = Definierter Wortbaustein,
- Grün= Definierter Inhalt
- Blau = nach Ermessen.

Botschaften sind in sinnvollen Ansageblöcken zusammenzufassen und in folgender Reihenfolge anzuwenden. Die Statusziffer (Zeitpunkt, an der eine Botschaft erfolgen soll) und die Nummer der Botschaft ergeben dabei gemeinsam die ID der jeweiligen Botschaft. Ansagen aus Status 1 sind optional nachholbar, wenn Status 1 aufgrund eines zu geringen Haltestellenabstandes nicht greifen kann.

4.4.2. Botschaften

Status	Nr.	Botschaft
1	1	Begrüßung
1	2	Service-Informationen
2	1	Nächster Halt
2	2	Bedarfshalt
2	3	a) Flügeln / b) Schwächen
2	4	Ausstiegs-Hinweis zu einem fußläufig erreichbaren Punkt
2	5	Umstiegshinweise – POI über ein Verkehrsmittel
2	6	Verspätung
2	7	Anschluss-Hinweise im Verspätungsfall
2	8	Zusatzhalt
2	9	Ersatzverkehr Vorankündigung
2	10	Ausstiegsseite
2	11	Planmäßiger Aufenthalt
2	12	a) Anfahrt auf Endstation/Fahrzeug setzt aus / b) Anfahrt auf Endstation/Weiterfahrt / c) Anfahrt auf Endstation/Rückfahrt
3	1	Verabschiedung
3	2	Abfertigungshinweis nach Aufenthalt

1.1	Begrüßung
Inhalt	Informationen zu • Liniennummer • ggf. Verkehrsunternehmen • Fahrtziel und ggf. ausgewählte via-Stationen • ggf. Hinweise zu Service-Einrichtungen (z. B. Snackautomat) • ggf. Vorstellung Kundenbetreuer
Zeitpunkt	Status 1, nur bei Fahrtbeginn oder bei Abfahrten von Haltestellen der Kategorie A ▸ *Fahrgastinformationen an Haltestellen und Bahnhöfen*
Zwei-sprachigkeit	Nach eigenem Ermessen

1.2	Service-Informationen
Inhalt	Hinweise und Informationen hinsichtlich Notfall- und Sicherheitsanweisungen, Personalwechsel etc.
Zeitpunkt	Status 1
Zwei-sprachigkeit	Nach eigenem Ermessen

2.1	Nächster Halt
Wortlaut	[Haltestellenname].
Zeitpunkt	Status 2; in Ansageblöcken des Status 2 stets zuerst ansagen
Zwei-sprachigkeit	Nicht erforderlich
Hinweise	Es entfallen etwaige Zusätze zur Beachtung der Aushänge und der Lautsprecheransagen an der Haltestelle.

2.2	Bedarfshalt
Wortlaut	Bedarfshalt. Wenn Sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte die Stopp-Taste (oder bauliches Äquivalent)
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Entfällt, wenn kein Bedarfshalt.

2.3 a)	Flügeln
Wortlaut	Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug der Linie [Linie] fährt weiter nach [ORT1] [über ggf. via-Station(en)]. Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] [über ggf. via-Station(en)] fahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.
Zeitpunkt	Status 2, rechtzeitig, sodass ein Umstieg möglich wäre
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Ansage muss wagenscharf erfolgen.

2.3 b)	Schwächen
Wortlaut	Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zugteil endet hier. Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] [über ggf. Via-Station(en)] weiterfahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Ansage muss wagenscharf und nur im aussetzenden Teil erfolgen.

2.4	Ausstiegs-Hinweise – Ausstieg zu einem fußläufig erreichbaren Punkt (POI)
Wortlaut	Fußweg zum/zur/zu [POI].
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Übergang nur dann angeben, wenn dieser auch besteht! Keine Angabe, falls Haltestellenname bereits nach POI benannt wurde, z. B.: „S+U Brandenburger Tor“
Beispiele	*Zu einem bedeutenden Veranstaltungsort/Event, z. B.:* • Olympiastadion • Messe Berlin • IGA *Zu einem bedeutenden lokalen Ort von Interesse, z. B.:* • Designer Outlet Berlin

2.5	Umstiegshinweise – POI über ein Verkehrsmittel
Wortlaut	Zur/Zum [POI] bitte hier umsteigen.
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Bitte beachten: Übergang nur dann angeben, wenn dieser auch besteht! Beispiel „Zum [Flughafen Tegel] bitte hier umsteigen.“
Beispiele	• Hauptbahnhof Berlin • Hauptbahnhof Potsdam • Flughafen Schönefeld • Flughafen Tegel • Flughafen Berlin-Brandenburg Terminal 1 • Flughafen Berlin-Brandenburg Terminal 2

2.6	Verspätung
Inhalt	• „Wir haben derzeit [X] Minuten Verspätung.“ • Grund • Bitte um Entschuldigung
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich

2.7	Anschluss-Hinweise im Verspätungsfall
Wortlaut	Der Anschluss zu [Verkehrsmittel] [Liniennummer] nach [Ort], um Uhrzeit wartet bis [Uhrzeit]/wird nicht erreicht.
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Entfällt

2.8	Zusatzhalt
Inhalt	Informationen zu • Zusätzlichem Halt • ggf. Folgen
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Entfällt

2.9	Ersatzverkehr Vorankündigung
Inhalt	Informieren über Tatsache Ersatzverkehr • Betroffener Abschnitt (von [Ort1] nach [Ort2]) • Begründung • Zeitraum Bitte um Entschuldigung
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich
Hinweise	Nur bei großen Abweichungs-szenarien, maximal eine Woche im Voraus und nur in räumlicher Nähe des Ereignisortes.

2.10	Ausstiegsseite
Wortlaut	Ausstieg [links/rechts].
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Nicht erforderlich
Hinweise	Entfällt bei Fahrzeugen mit nur einer Ausstiegsseite. Gibt es eine primäre Ausstiegsseite, ist die Ausstiegsseite nur im Abwei-chungsfall zu kommunizieren.

2.11	Planmäßiger Aufenthalt
Wortlaut	Sehr geehrte Fahrgäste, diese/r [Verkehrsmittel] fährt um [Uhrzeit] weiter nach [ORT].
Zeitpunkt	Status 2
Zwei-sprachigkeit	Nicht erforderlich
Hinweise	Sind bei planmäßigen Aufenthalten > 5 Minuten zu kommunizieren.

2.12 a)	Anfahrt auf Endstation/ Fahrzeug setzt aus
Wortlaut	Diese Fahrt endet dort, Fahrgäste bitte alle aussteigen.
Zeitpunkt	Status 3
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich

2.12 b)	Anfahrt auf Endstation/ Einstiegsmöglichkeiten/ Weiterfahrt als neue Linie
Wortlaut	Diese Fahrt endet dort. Diese/r [Verkehrsmittel] fährt um [Uhrzeit] weiter als Linie [Liniennummer] nach [ORT] (via [ORT1]).
Zeitpunkt	Status 3
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich

2.12 c)	Anfahrt auf Endstation/ Einstiegsmöglichkeiten/ Rückfahrt
Wortlaut	Diese Fahrt endet dort, Fahrgäste bitte alle aussteigen.
Zeitpunkt	Status 2, letzter Block
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich

3.1	Verabschiedung
Inhalt	• Informationen zum Erreichen der Endhaltestelle • Dank; (im Namen des) Verkehrs-unternehmens/Betreibers • Wünschen eines guten Tages/ Abends/Wochenendes/ Feiertages ...
Zeitpunkt	Status 3
Zwei-sprachigkeit	Nicht erforderlich

3.2	Abfertigungshinweis nach Aufenthalt
Inhalt	Hinweis, dass die Fahrt fortgesetzt wird und dass Fahrgäste einsteigen sollen
Wortlaut	[Fahrzeug] fährt jetzt nach [Fahrtziel]. Bitte einsteigen.
Zeitpunkt	Status 3, vor dem Türenschließen bzw. dem Verriegeln der Türen
Zwei-sprachigkeit	ggf. erforderlich
Hinweise	nur ab 3-minutigem Aufenthalt (zum Fahrgastwechsel) nötig, früherer Hinweis aber möglich

Zusatzinfor-mationen	Haltausfall
Inhalt	Informationen zu • Ausgefallenem Halt • Grund • Folge und Lösung Begründung Bitte um Entschuldigung
Zeitpunkt	Status 2 des vorherigen Halts, Nr. 1
Zwei-sprachigkeit	Erforderlich, nur kurze Info
Hinweise	Wenn möglich, sind Alternativen für entfallenden Halt anzugeben.

Zusatzinformationen	Ersatzverkehr aktuell
Inhalt	Informieren über Tatsache Ersatzverkehr • Betroffener Abschnitt (von [Ort1] nach [Ort2]) • Details (Verkehrsmittel, Abfahrtszeit, Abfahrtsort [Gleis, Vorplatz…]) • Begründung • ggf. kurze Wegbeschreibung • ggf. Konsequenzen für den Reiseverlauf
Zeitpunkt	Status 2
Zweisprachigkeit	Erforderlich, nur kurze Info

Zusatzinformationen	Unplanmäßiger Halt
Inhalt	Informationen zu • Dauer • Grund Bedarfsweise Bitte um Entschuldigung
Zeitpunkt	Sobald das Farhzeug steht (< 30 s)
Zweisprachigkeit	Erforderlich *(▸ Kriterien)*, kurze Info

Stärken
Dieser Betriebszustand wird dem Reisenden nicht aktiv kommuniziert.

Beispiele für praxisnahe Ansagen

Eckklammern = Beispielhaft eingefügte Inhalte

Begrüßung:
Liebe Fahrgäste, Ihr Zugbegleiter begrüßt Sie im Namen der [ODEG] im [Regionalexpress RE2] nach [Wittenberge über Lübbenau, Lübben, Berlin.]

Service-Informationen:
Wir führen einen [Snackautomaten im dritten Wagen] mit uns. In [Lübbenau] findet ein [Personalwechsel] statt.

Ersatzverkehr aktuell:
[Gong] Aufgrund von [Bauarbeiten] zwischen [Lübben und Königs Wusterhausen] endet dieser Zug in [Lübben]. Es besteht [Ersatzverkehr nach Königs Wusterhausen mit Bussen]. [Diese fahren vom Vorplatz des Bahnhofes ab.]

Verspätung:
Wir haben derzeit [5 Minuten Verspätung] aufgrund von [Personen im Gleis].

Nächster Halt
(als Bedarfshalt, mit Ansage Ausstiegsseite):
[Kolkwitz]. Bedarfshalt. Wenn Sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte die [Stopp-Taste]. Ausstieg [links].

Beispiel:
Ankunft um 8:16 in Wünsdorf-Waldstadt

Nächster Halt:
[Gong] Wünsdorf-Waldstadt
Endhaltestelle, Fahrzeug setzt aus:
Dieser Zug endet dort, Fahrgäste bitte alle aussteigen.
Ausstiegsseite:
Ausstieg [links].
Verabschiedung:
Im Namen [der Deutschen Bahn] bedanken wir uns für Ihre Mitfahrt und wünschen Ihnen noch einen schönen Tag.

4.5. VBB-Vertriebsstellen

Das einheitliche und klare Design der Vertriebsstellen
- setzt ein eindeutiges Signal für die Gültigkeit eines einheitlichen Tarifs im Verbundgebiet.
- dient den Kunden zur schnellen Orientierung und Information über den Verkauf von VBB-Tickets, Informationsmaterialien und anderen Verkaufsprodukten.
- ist ein wichtiger Beitrag zur Markierung des VBB-Tarifgebietes.

Das einheitliche Vertriebsstellen-Design
- ist auf alle Arten von Vertriebsstellen anzuwenden:
  Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, Reisebüros
  und anderer VBB-Partner.
- besitzt die Möglichkeit, sich modular auf unterschiedliche Gegebenheiten einzustellen.

Das modulare System bezieht alle infragekommenden Möglichkeiten der Raumgestaltung ein, so dass auch bereits bestehende Verkaufsräume entsprechend nachzurüsten sind.

Bestandteile der Vertriebsstellen-Ausstattung sind:

Pflicht:
1. Scheiben- oder Türaufkleber (auch bei geschlossener Vertriebsstelle sichbar)
2. Automatenaufkleber
3. Aufkleber auf Entwertern (falls Entwerter vorhanden)

Optional:
4. Aufkleber auf Prospektständern
5. Kundenstopper/Aufsteller oder Fahrradständer mit Plakat etc.
6. Floorgraphics



Kennzeichnung von Fahrausweis-automaten und Entwertern mit dem Vertriebsstellen-Design

Auf Fahrausweisautomaten sind Aufkleber mit den Inhalten der Scheibenaufkleber gut sichtbar in unmittelbarer Nähe zu den Bedienfeldern der Automaten anzubringen (▸ *siehe Beispiele rechts)*.

Druckvorlagen

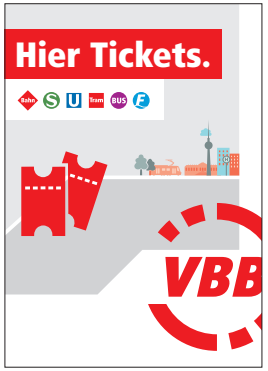
- ▸ *Anlage Betriebsstellen*



❶ Aufkleber für Scheiben, Tür etc. und ❷ Aufkleber für Automaten



❹ Aufkleber Prospektständer



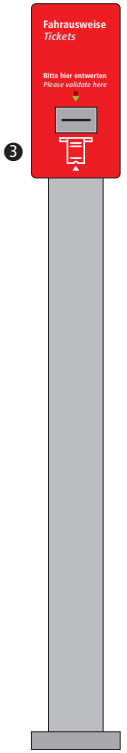
❺ A1-Plakat Aufsteller



❻ Floor Graphic 1100 x 1000 mm
(Text variabel)



❻ Floor Graphics „Tickets"
(Text variabel)



❸



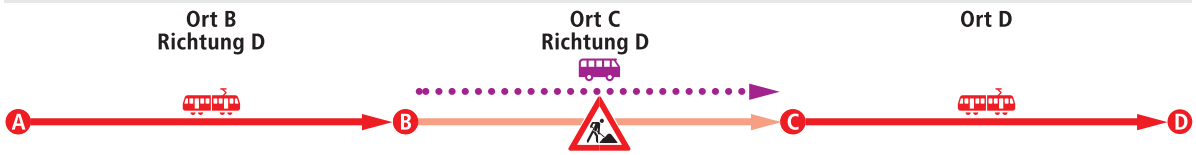
4.6. Regelfahrplan-abweichung

Abweichungen vom Regelfahrplan stellen eine Unterbrechung der täglichen Routine dar und bedürfen daher der besonderen Aufmerksamkeit der Fahrgäste. Deswegen ist die Information des Fahrgastes mit verständlichen, einheitlichen und auffälligen Hinweisen gerade bei Veränderungen von besonderer Bedeutung. Die Fahrgäste sollen sich gut und umfassend informiert fühlen und leicht zu ihrem gewünschten Reiseziel gelangen.
Regelfahrplanabweichungen umfassen dabei beispielsweise Veränderungen der Fahrzeiten oder der Abfahrgleise. Ein Sonderfall ist der Ersatzverkehr, welcher über die allgemeinen Regelungen hinaus im Kapitel Ersatzverkehr definiert wird.

4.6.1. Regelfahrplanabweichungs-kommunikation

Alle vorübergehenden Regelfahrplanabweichungen sind nach den folgenden Richtlinien zu gestalten.
Es ist bei der Kommunikation auf eine Konsistenz der Informationen und Informationsdarstellung innerhalb der verschiedenen Medien – online und offline – zu achten. Die Informationen müssen korrekt, eindeutig sowie kurz und verständlich sein.

Prinzip



Beispiel Tram 94



Fahrtzielanzeige
Die Vorgaben des Fahrtzielkonzeptes bleiben im Wesentlichen bestehen. Darüber hinaus wird das vom Fahrzeug tatsächlich angefahrene Fahrtziel – im Gegensatz zum eigentlichen, nicht bedienten, regulären Fahrtziel – angegeben. Zusätzlich wird nach Möglichkeit das reguläre Fahrtziel mit „Richtung „ORT“ “ angegeben. Die Regelungen zu den Sonderformen (z.B. Sichellinien) bleiben gültig.

Zweisprachigkeit
Bei Fahrgastinformationen ist die Hauptsprache Deutsch. Der VBB empfiehlt, um auch Nichtmuttersprachler zu erreichen, eine zusätzliche Angabe von Kerninformationen in englischer oder polnischer Sprache. Eine Liste mit den vereinbarten Übersetzungen befindet sich in den Anlagen oder in der VBB-Datenbox Facharbeitskreis unter dem FGI Modul Handbuch und Design.

Bei grenzüberschreitenden Verkehren nach Polen sowie im Grenzbereich zu Polen sind zusätzliche Informationen in polnischer Sprache erwünscht. Hierbei ist das Kapitel Fahrgastinformation während der Reise zu beachten. Es definiert die Anwendung der Polnischen Sprache.

4.6.1.1. Anforderungen an das Rahmenlayout

Alle Medien, welche Kommunikation zur Regelfahrplanabweichungen beinhalten, sind mit dem Rahmenlayout zu versehen.

Flatterband
Um die Aufmerksamkeit der Fahrgäste zu erregen, wird in allen Print-Medien – sowie auch nach Möglichkeit in den elektronischen Informationskanälen – mit einem schwarz-gelben Flatterband am linken Bildrand gearbeitet (bei Sonderformaten ist auch ein Anbringen am oberen und ggf. am unteren Bildrand möglich). Bearbeitbare Vorlagen und das Flatterband stehen in der VBB-Datenbox Facharbeitskreis unter dem FGI Modul Handbuch und Design zur Verfügung.



Das Flatterband ist wie folgt definiert:
- bei senkrechter Laufrichtung: von links oben nach rechts unten
- bei waagerechter Laufrichtung: das Flatterband um 90 Grad drehen
- Farbton: 100 % Schwarz und 100 % Gelb (leicht abweichende Gelbtöne sind möglich)



Kopfzeile
Die Form kann unternehmensindividuell, nach Absprache mit dem VBB, gewählt werden. Dabei ist eine Integration der bereits etablierten unternehmensindividuellen Eyecatcher/Symbolen/Maskottchen an einem festen Platz möglich. Die inhaltlichen Bausteine der Kopfzeile sind je nach Medium verbindlich definiert.

Die Kopfzeile ist in zwei Bereiche geteilt:
- Linker Bereich: Liniennummer(n)/Produkte, ggf. Eyecatcher/Symbol/Maskottchen
- Rechter Bereich: Streckenabschnitt, Datum, Betreff

Schriftart
Es sind für das Rahmenlayout die vorgegebenen Schriftarten des VBB (► *Schriften*) zu verwenden.

Datum
Das Datum ist im Format TT.MM.JJJJ mit führenden Nullen darzustellen.
Beispiel: 08.03.2017
Bei der zusätzlichen Angabe der Wochentage können diese entweder ausgeschrieben werden oder die ersten beiden Buchstaben der Wochentage in Klammern. Dabei sind die Abkürzungen Montag (Mo); Dienstag (Di); Mittwoch (Mi); Donnerstag (Do), Freitag (Fr); Samstag (Sa); Sonntag (So) zu verwenden.
Beispiel: 08.03.2017 (Mi)

Uhrzeit
Uhrzeiten werden bei Texten im Format hh:mm Uhr dargestellt. Es werden keine führenden Nullen verwendet.
Beispiel: 5:30 Uhr.
Ausnahme: Bei der Angabe von vollen Stunden können die Minuten weggelassen werden.
Beispiel: 14 Uhr; 9 Uhr
Sind Nächte betroffen, so kann zusätzlich das Wort „Nächte" oder ein geeignetes Piktogramm (z. B. Mond, Sterne…) verwendet werden.

Kennzeichnung des Unternehmens
Das Unternehmen stellt sich selbst mithilfe seines Unternehmenslogos dar. Dies kann am oberen rechten und/oder am unteren rechten Bildrand erfolgen.

Verbundkennzeichnung
Die Verbundzugehörigkeit ist mit dem VBB-Logo zu kennzeichnen (bei verbundüberschreitenden Verkehren zusätzlich bzw. außerhalb des VBB-Gebiets der/die andere/n Aufgabenträger/Verbünde/Dachmarken). Die Logos sind am unteren linken Bildrand, rechts neben dem Flatterband, zu platzieren.

Kontaktmöglichkeiten, Angaben zur Gewähr und dem Stand des Druckes
Diese Informationen sind um unteren Bereich des Mediums anzugeben.

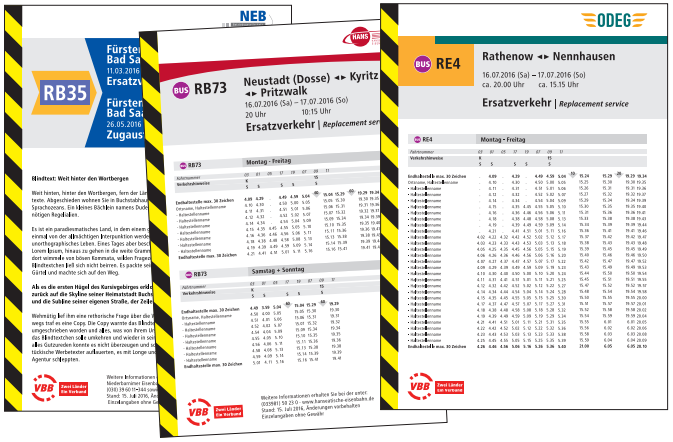






Neue Infos

Aktualisiert ab 14.05.2017





Interne Informationen
Optional können interne Informationen angeben werden (bspw. wie die Medien angebracht werden müssen). Die Angabe erfolgt um 270 Grad gedreht in Mikroschrift (maximale Schriftgröße 8 pt).

Störer
Nachträgliche Aktualisierungen sind bei einem bereits kommunizierten Medium zu verdeutlichen. Der Text ist variabel und kann je nach Anwendungsfall vom Unternehmen selbst bestimmt werden.

Hierbei gelten folgende Gestaltungsrichtlinien:
- Verwendung des Warn-Symbols „Warnzeichen" (Anlehnung ISO 7010 W0019)
- Füllfarbe100 % Gelb (Flatterband-Farbton)

4.6.1.2. Grafische Darstellungen

Damit der Kunde die Informationen schnellstmöglich erfassen kann, sollte so viel wie möglich mit grafischen Darstellungen gearbeitet werden. Die Bezeichnungen der betroffenen Bahnhöfe und Haltestellen müssen dabei mit den Bezeichnungen im Fahrplan übereinstimmen.

Dabei können verschiedene grafische Darstellungen verwendet werden.

Liniennetz
Die schematische Visualisierung von Verkehrsangeboten wird im Kapitel Kartografie/Schematische Darstellung erläutert.

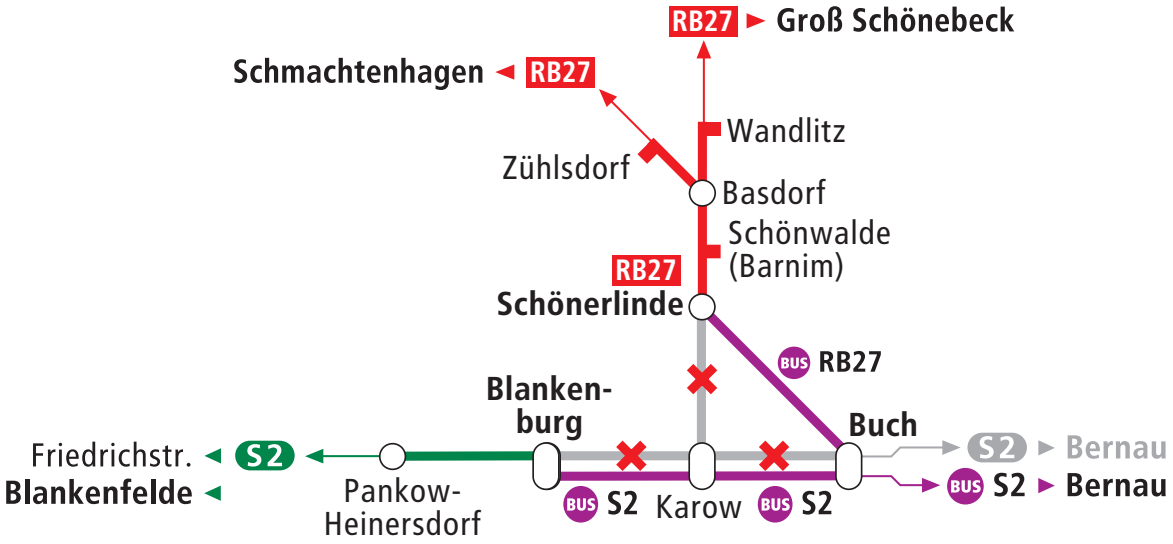
Topografische Karte
Die Visualisierung von Verkehrsangeboten in topografischen Karten wird im Kapitel Kartografie/Topografische Darstellung erläutert.

Erklär-Grafik
Eine „Erklär-Grafik" erläutert das geänderte Verkehrsangebot auf Grundlage eines Ausschnittes aus dem Liniennetz oder einer topografischen Karte. In der „Erklär-Grafik" wird im Gegensatz zu den Liniennetzen und topografischen Karten der ausfallende Verkehr deutlich gekennzeichnet. Des Weiteren können weitere erklärende Piktogramme entsprechend der vorgegebenen ▸ *Schriften* den Ersatzverkehr verdeutlichen. „Erklär-Grafiken" können überall dort angewendet werden, wo Fahrgäste umfassend informiert werden müssen. Die „Erklär-Grafik" wird am Rand textlich als Auszug aus einem Liniennetz bzw. einer topografischen Karte gekennzeichnet.

Bezeichnung der Bahnhofs- und Haltestellennamen:
- Namen der Bahnhöfe bzw. der Haltestellen sind identisch mit denen im Fahrplan und müssen der tatsächlich angefahrenen Haltstelle entsprechen (z. B. Ersatzhaltestellen).
- Die regulären Fahrten werden mit ▸ *Liniensignets* gekennzeichnet.
- Abweichende Fahrten/Ersatzverkehr werden mit ▸ *Produktsymbol* und ▸ *Liniennummer* bezeichnet.

Farben:
- Fahrten mit definierten Linienfarben werden in Produktfarbe oder in Linienfarbe dargestellt.
- Fahrten ohne definierten Linienfarben werden in Produktfarbe dargestellt.
- Der Ausfall einer Strecke/Linie wird mit einer grauen Linie mit rotem Kreuz dargestellt.

Grafische Darstellung der Bahnhöfe und Haltestellen:
- Bahnhöfe/Haltestellen ohne Umstiegsmöglichkeiten werde in gewählter Linienfarbe dargestellt (Linien- oder Produktfarbe und bei Ausfall in grau).
- Bahnhöfe/Haltestellen mit Umstiegsmöglichkeiten werden als weiße Linse mit schwarzem Rand dargestellt.



4.6.1.3. Gestaltung von Fahrplantabellen

Abweichungen vom Regelfahrplan sind für jeden betroffenen Abschnitt individuell. Damit der Fahrgast diese Abweichungen versteht, müssen diese verständlich aufgearbeitet vorbereitet. Hierfür sind verschiedene Darstellungsformen möglich, wobei stets eine möglichst kompakte Darstellung bevorzugt werden sollte.

Fahrpläne können dabei spaltenweise oder kompakt erfolgen.

Folgende Gestaltungsgrundlagen gelten für alle Darstellungsformen:

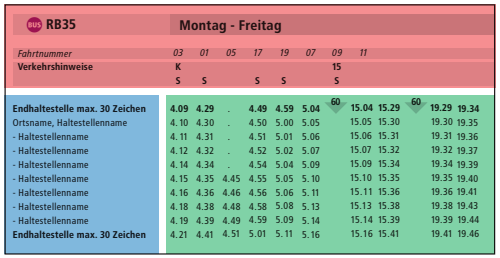
- Schriftarten: Bis zur Bereitstellung einer neuen Schrift durch den VBB sind die Schriftarten Transit, Arial, DB Sans Con und DB Sans Comp zulässig.
- Augenleitlinien: Die Darstellungen mit Augenleitlinien – jeder zweiten Zeile mit grauem Fond (10% schwarz) – werden empfohlen.
- Trennlinien: Sind bei Bedarf sowohl horizontal als auch vertikal zugelassen.
- Pfeile: Die Verwendung von Pfeilen als Darstellung eines Umstiegs ist zulässig.
- Informationsdarstellung: Gilt eine Information für die gesamte Tabelle, dann kann sie außerhalb der Tabelle stehen. Gilt eine Information für mehrere Zellen, so können diese zusammengezogen werden.
- Produktangabe: Die Kennzeichnung des Produktes erfolgt spaltenweise. Hierfür wird das Produktsignet in Produktfarbe dargestellt. Alternativ können auch die Begriffe „Bahn", „Bus" ... oder Verkehrsmittel-Symbole verwendet werden. Lediglich bei komplexen Reiseketten oder Umfahrungen mit verschiedenen Verkehrsmitteln ist die zusätzliche Angabe des Produktes vor den Fahrzeiten möglich.
- Einfärbungen: Farbige Unterlegung der Verkehrsmittel (insb. des Ersatzverkehrs) in abgeschwächter Produkt- oder Linienfarbe (10 %) wird empfohlen.
- Kennzeichnung Ausfall: Es wird empfohlen, die „veralteten" Fahrtzeiten wegzulassen. Falls es für das Fahrgastverständnis unumgänglich ist, können der Ausfall bzw. die Umleitung in zwei Varianten gekennzeichnet werden:
  a) „Ausfall" oder „Umleitung" in der ersten und letzten betroffenen Zelle oder
  b) ausgekreuzte Regelfahrplanzeiten.

Liniennummer			RE1	RB11	RB11	RB11
Fahrtnummer			94162		18202	
Verkehrshinweise			**Mo-Fr**		**Mo-Fr**	
kommt aus			*Cottbus*		*Cottbus*	
Guben		**an**	**4.49**	·	**5.43**	·
Guben		ab	4.50	·	5.44	·
Coschen		an	4.56	·	5.50	·
Coschen	Bahnhofsvorplatz	ab	4.56	5.01	5.50	5.55
Wellmitz	Bahnhofsvorplatz	an	5.01	5.09	5.54	6.09
Wellmitz	Bahnhofsvorplatz	ab	Ausfall	5.09	~~5.13~~	6.09
Neuzelle	Bahnhofsvorplatz		|	5.21	~~5.13~~	6.21
Eisenhüttenstadt	Bahnhofsvorplatz		|	5.36	~~5.13~~	6.36
Ziltendorf	Ziltendorf, Kreuzung		|	5.49	~~5.13~~	6.49
Wiesenau	Wiesenau, Dorfstr.		|	5.54	~~5.13~~	6.54
Finkenheerd	Bahnhofsvorplatz		|	6.00	~~5.13~~	7.00
Kraftwerk Finkenheerd	Bahnhofsvorplatz		|	6.05	~~5.13~~	7.05
Frankfurt (Oder)	**Bahnhofsvorplatz**	**an**	**Ausfall**	**6.22**	**~~5.13~~**	**7.22**
Anschluss an RE1 Ri Berlin				*6.34*		*7.34*

Spaltenweise Darstellung

Fahrtnummer			68802	68804
Verkehrshinweise			**11.-13.07.**	**11.-13.07.**
Anschluss ab Beelitz-Stadt RE33 aus Ri Jüterbog		*an*		*5.17*
			Bus	**Bus**
Beelitz Stadt		**ab**	**4.30**	**5.34**
Michendorf, Saarmunder Str.			4.53	5.57
Michendorf		**an**	**4.55**	**5.59**
			↓	↓
Anschluss RE33 aus Ri Wannsee			**Bahn**	**Bahn**
Michendorf		**ab**	**5.11**	**6.11**
Wilhelmshorst			5.15	6.15
Potsdam-Rehbrücke			5.18	6.18
Potsdam Medienstadt Babelsberg			5.23	6.23
Berlin-Wannsee		**an**	**5.27**	**6.27**

Fahrplantabellen kann man in folgende drei Bereiche untergliedern:



RB35	Montag - Freitag											
Fahrtnummer	*03*	*01*	*05*	*17*	*19*	*07*	*09*	*11*				
Verkehrshinweise	**K**						**15**					
	S	**S**		**S**	**S**		**S**					
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	**4.09**	**4.29**	.	**4.49**	**4.59**	**5.04**	60	**15.04**	**15.29**	60	**19.29**	**19.34**
Ortsname, Haltestellenname	4.10	4.30	.	4.50	5.00	5.05		15.05	15.30		19.30	19.35
- Haltestellenname	4.11	4.31	.	4.51	5.01	5.06		15.06	15.31		19.31	19.36
- Haltestellenname	4.12	4.32	.	4.52	5.02	5.07		15.07	15.32		19.32	19.37
- Haltestellenname	4.14	4.34	.	4.54	5.04	5.09		15.09	15.34		19.34	19.39
- Haltestellenname	4.15	4.35	4.45	4.55	5.05	5.10		15.10	15.35		19.35	19.40
- Haltestellenname	4.16	4.36	4.46	4.56	5.06	5.11		15.11	15.36		19.36	19.41
- Haltestellenname	4.18	4.38	4.48	4.58	5.08	5.13		15.13	15.38		19.38	19.43
- Haltestellenname	4.19	4.39	4.49	4.59	5.09	5.14		15.14	15.39		19.39	19.44
Endhaltestelle max. 30 Zeichen	4.21	4.41	4.51	5.01	5.11	5.16		15.16	15.41		19.41	19.46

Tabellenkopf, linke Spalte, Fahrzeiten

Tabellenkopf

Der Tabellenkopf beinhaltet Zeilen in folgender Reihenfolge: Liniennummer,bei Bedarf Produkt, Signet, ggf. Fahrtnummer, Verkehrshinweise.

- Liniennummer: Die Zeile ist fett darzustellen. Eine farbige Unterlegung in Linienfarbe ist möglich.
- Produktsignets: Bei Bedarf können Produktsignets eingefügt werden
- Fahrtnummer: Diese Komponente kann zusätzlich in kursiv angegeben werden. Der VBB empfiehlt jedoch, auf die Angabe zu verzichten.
- Verkehrshinweise: Diese sind kurz und knapp in fett darzustellen. Dabei wird die Datumsdarstellung ohne einer führenden Null sowie einer zusätzlichen Angabe des Wochentages nach dem Datum – TT.MM (Mo) – empfohlen.

Linke Spalte(n)

Hier werden die tatsächlich angefahrenen Haltestellen/Bahnhöfe angegeben. Ist jedes Verkehrsmittel auf einer eigenen Zeile (kompakte Darstellung), so sind direkt die tatsächlich angefahrenen Positionen anzugeben (der Zusatz Bahnhof kann beim SPNV entfallen). Sind auf einer Zeile mehrere Verkehrsmittel mit verschiedenen Haltepositionen, so ist eine zusätzliche Spalte mit den abweichenden Haltepositionen einzuführen.

- Anschlüsse: Anschlüsse werden wie folgt dargestellt: Anschluss an [Produktsymbol] [Liniennummer] Ri. [Fahrtziel] bzw. Ankunft [Produktsymbol] [Liniennummer] aus Ri. [Fahrtziel]. Bis zur Einführung der neuen Schrift ist eine Angabe ohne Produktsymbol möglich.
- Auszug: Handelt es sich um einen Fahrplanauszug, so ist dieser mit „Kommt aus" und „Weiter nach" zu kennzeichnen.
- Bedarfshalte: Sind mit einem „x" hinter dem entsprechenden Bahnhofs- bzw. Haltestellennamen am rechten Rand der linken Spalte zu kennzeichnen.

Fahrzeiten

- Zeitangabe: Ohne führende Null. Es ist eine Trennung mit Punkt und Doppelpunkt möglich.
- Takt: Eine getaktete Darstellung *(▸ Fahrplanpublikationen)* ist möglich. Dieser muss jedoch in der Fußzeile erklärt werden.

Anschluss an RB31 Ri Dresden	*19.44*

Ankunft RB31 aus Ri Dresden	*18.09*

Kommt aus				*Warnemünde*	
Rostock Hbf	**ab**	**16.34**	·	**17.59**	**18.34**
Berlin Potsdamer Platz		·	18.36	19.36	·
Berlin Südkreuz	**an**	·	**19.25**	**20.25**	·
Weiter nach			*Wünsdorf-Waldstadt*	*Wünsdorf-Waldstadt*	

4.6.1.4. Plakate/Aushänge

Jegliche Regelfahrplanabweichungen sind dem Kunden mit folgendem Rahmenlayout zu kommunizieren.

Bei einer Seite

Flatterband
vorrangig am linken Bildrand, oben oder
oben und unten auch möglich

Kopfzeile
- linker Bereich:
  Liniensignet(s) in Linienfarbe (sind zu viele Linien betroffen, ist die Verwendung des-Produktsignets möglich)
- rechter Bereich:
  - obere Zeile Streckenangabe
    betroffener Streckenabschnitt
    linksbündig und fett
    mit Transitpfeilen verbunden „◂▸"
  - mittlere Zeile Termine
    Zeitraum
    Linksbündig
    ▸ *Abschnitt Zeitanagaben*
  - untere Zeile Maßnahme
    Betreff
    linksbündig und fett
    Zusätzliche Angabe in Englisch empfohlen, englische Informationen kursiv, getrennt durch „|"
- Breite Kopfzeile: definierte Minimal- und Maximalbreite – dazwischen variabel

Bei mehreren Seiten

Erste Seite
- Standard Aufbau
- Zusätzliche Beschriftung „Fortsetzung auf Seite 2" am unteren rechten Bildrand

Mittlere Seite(n)
- Abweichend eine reduzierte Kopfzeile
- Links: Liniennummer(n)
- Rechts: Beschriftung „Fortsetzung von Seite X"

Letzte Seite
- Abweichend eine reduzierte Kopfzeile wie mittlere Seite(n)
- Weiterhin sind Aushänge und Plakate mit der Unternehmens- und Verbundkennzeichnung und Informationen zum Kontakt zu versehen. Bei der Aktualisierung bestehender Regelfahrplanabweichungskommunikationsmedien ist ein Störer zu verwenden. Bei Bedarf können Interne Informationen, wie z. B. der Standort verwendet werden.

Weitere Informationsmedien (Sondereinlagen, Faltblätter etc.) sind in Anlehnung an das Plakat-Layout zu gestalten.

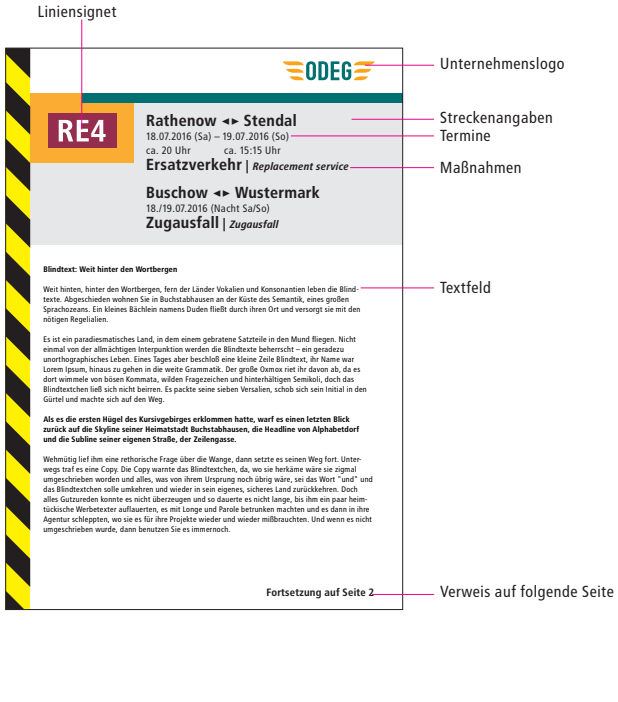
Inhaltliche Bausteine

Übertragbar auf jedes Layout

Aushang einseitig



Aushang mehrseitig
Seite 1



Aushang mehrseitig
Seite 2



Plakate/Aushänge DIN A4 Hochformat

Vermaßung





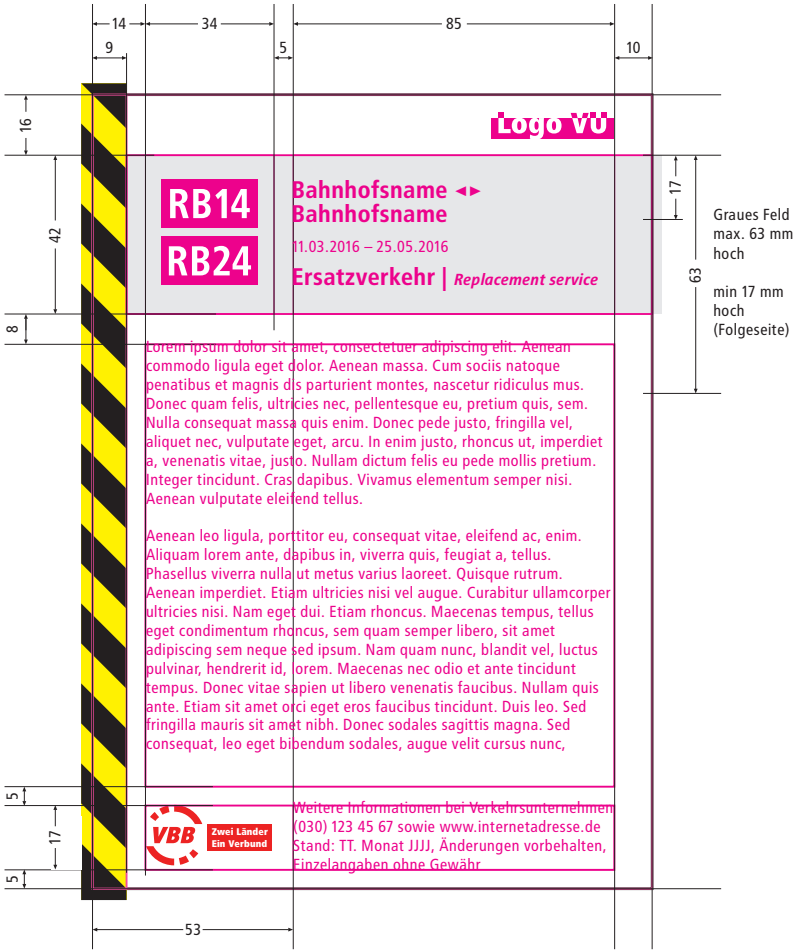
Plakate/Aushänge DIN A4 Querformat

Vermaßung



Plakate/Aushänge DIN A5 Hoch- und Querformat

Vermaßung





Satzanweisung

Angaben zur Strecke:
Transit-Bold
VH: 18 pt
ZAB: 18 pt

Angaben zu Terminen:
Transit-Normal
VH: 12 pt

Maßnahmen:
Transit-Bold
VH: 18 pt
Maßnahmen englisch
Transit-Bold-Italic
VH: 12 pt

Text
VH: nicht unter 12pt
ZAB: 5 mm

Plakate/Aushänge DIN A3 Hochformat
Satzanweisung

Satzanweisung

Angaben zur Strecke:
Transit-Bold
VH: 28 pt
ZAB: 28 pt

Angaben zu Terminen:
Transit-Normal
VH: 19 pt

Maßnahmen:
Transit-Bold
VH: 28 pt
Maßnahmen englisch
Transit-Bold-Italic
VH: 19 pt

Text
VH: nicht unter 14pt
ZAB: 6 mm



Plakate/Aushänge DIN A3 Querformat

Vermaßung



Satzanweisung

Angaben zur Strecke:
Transit-Bold
VH: 28 pt
ZAB: 28 pt

Angaben zu Terminen:
Transit-Normal
VH: 19 pt

Maßnahmen:
Transit-Bold
VH: 28 pt
Maßnahmen englisch
Transit-Bold-Italic
VH: 19 pt

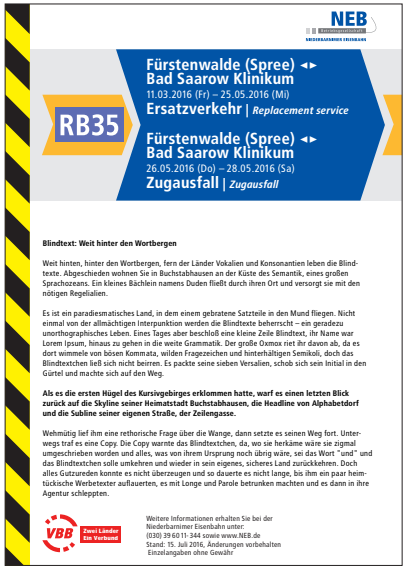
Text
VH: nicht unter 14pt
ZAB: 6 mm

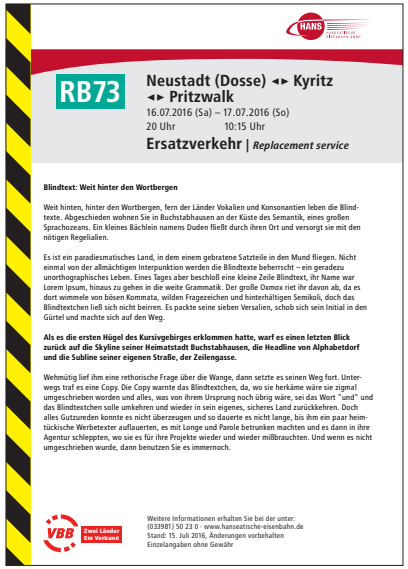
In die Gestaltung des Kopfbereiches können unternehmensspezifische Formen und Farben integriert werden.

- *Beispiele rechts*

Der inhaltliche Aufbau ist nicht zu verändern und die Verwendung der Basiselemente ist wie in den Kapiteln 1 und 2 festgelegt vorzunehmen.













4.6.1.5. Broschüren

Bei umfangreichen oder komplexen Baumaßnahmen ist eine Broschüre mit gesammelten und detaillierten Informationen herauszugeben. Das empfohlene Format ist dabei DIN A5 hoch.

Bestandteile

- Titelbild
- Inhaltsverzeichnis
- Impressum, Stand
- Informationen zur Regelfahrplanabweichung
- Rückseite – keine Designvorlage seitens des VBB

Zusätzlich wird einerseits die grafische Aufarbeitung des Ersatzverkehrs bzw. der Umfahrungen in Perlschnüren, Karten oder kartografischen Abbildungen und andererseits eine Wegeleitung zu den verlegten Haltestellen, empfohlen.

Titelbild
Bei der Gestaltung des Titelbildes sind folgende Komponenten zu integrieren.

Die Bildfläche kann frei vom Unternehmen gestaltet werden. Sind jedoch mehrere Unternehmen betroffen, so wird eine Grafik im VBB-Style empfohlen.

- **Flatterband am linken Bildrand**
- **Kopfzeile**
  - Neutrale Darstellung der Kopfzeile ist grau, eine farbliche Anpassung ist möglich (auf Lesbarkeit ist achten)
  - Kein Maskottchen
  - Schriftart: Transit

  linker Bereich:
  - Liniensignet(s) in Linienfarbe (sind zu viele Linien betroffen, ist die Verwendung des Produktsignets möglich)

  rechter Bereich:
  - oben – Streckenangaben
    betroffener Streckenabschnitt
    linksbündig und fett
    mit Transitpfeilen verbunden „◂▸"
  - mittig – Termine
    Zeitraum
    Linksbündig
    ▸ *Abschnitt Zeitanagaben*
  - unten – Maßnahme
    Betreff
    linksbündig und fett
    Zusätzliche Angabe in Englisch empfohlen, englische Informationen kursiv, getrennt durch „|"
    Unternehmenskennzeichnung und Verbundkennzeichnung





Flatterband:
100% schwarz (C=0 M=0 Y=0 K=100)
100% gelb (C=0 M=0 Y=100 K=0)*



Fläche:
20% schwarz

Angaben zur Strecke:
Transit-Bold
VH: 18 pt
ZAB: 20 pt

Angaben zu Terminen:
Transit-Normal
VH: 12 pt

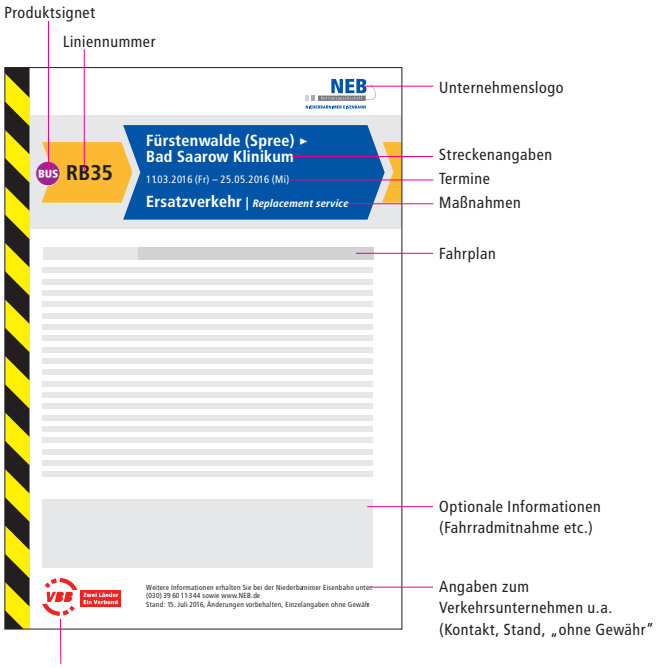
Maßnahmen:
Transit-Bold
VH: 18 pt
Maßnahmen englisch
Transit-Bold-Italic
VH: 12 pt

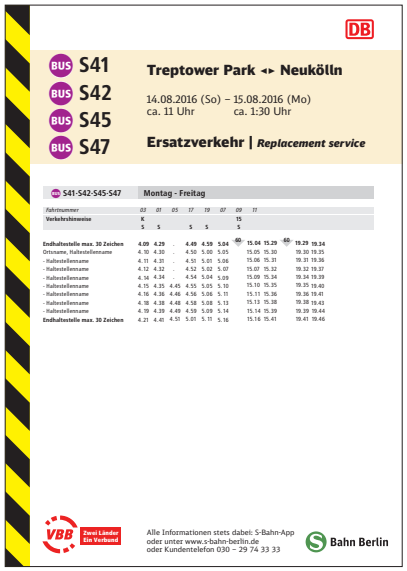
4.6.1.6. Fahrplanaushänge

Die Gestaltung des Rahmenlayouts entspricht den Richtlinien für die Gestaltung von Plakaten/Aushängen. Abweichend werden in der Kopfzeile nicht das Liniensignet, sondern das Produktsymbol und die Liniennummer angegeben.

Der Fahrplan kann dabei als Haltestellenabfahrtsplan oder als Fahrplantabelle gestaltet sein. Es wird dabei nur tatsächlich fahrender Verkehr abgebildet (keine Darstellung von Ausfällen). Die Gestaltung der Fahrplantabellen ist dem Abschnitt ▸ *Gestaltung von Fahrplantabellen* zu entnehmen.

Optional kann bei Platz im Aushangkasten ein Plakat mit Zusatztexten z. B. „Busse in Richtung XYZ von der gegenüberliegenden Haltestelle“ im Ersatzverkehrs-Layout verwendet werden.











4.6.1.7. Masten

Ergeben sich für den Fahrgast veränderte Abfahrtspositionen, so sind die neuen Positionen zu beschriften. Hierfür müssen die Aushanginformationen aktualisiert werden und ggf. die Mastmarkierung angepasst werden. Allgemein gelten die Anforderungen aus dem Kapitel Fahrgastinformationen an Bahnhöfen und Haltstellen. Die Kennzeichnung des Mastes für den Ersatzverkehr wird im Kapitel Kennzeichnung der Masten erläutert

4.6.1.8. Wegeleitung

Zwischen allen Abfahrtspositionen einer Haltestelle muss es entsprechende Wegeleitungen geben, damit Fahrgäste sich orientieren können und ihre (geänderten) Abfahrtspositionen finden können. Dies gilt insbesondere für Umsteigewege innerhalb einer Haltestelle von einer Fahrt auf eine Ersatzfahrt und umgekehrt. Die Wegeleitung muss dabei den gesamten Weg von der Ankunftsposition der einen Fahrt (Mast/Bahnsteig) zur Abfahrtsposition der nächsten Fahrt (Mast/Bahnsteig) lückenlos abdecken. An allen kritischen Stellen innerhalb der Wege sind Wegeleitungselemente notwendig. Kritische Stellen sind dabei Entscheidungsstellen wie beispielsweise.

- Treppen
- Ecken
- Gabelungen
- Sichtkanten
- Langen Geradeausstrecken
  (→ Wiederholung von Wegeleitungselementen)

Je nach Anwendungsfall und verwendeten Medien ist das Layout unterschiedlich. Zwingend müssen jedoch die Module „Flatterband“ sowie „Liniennummer/Liniensignet“ sowie die Fahrtrichtung(en) vorhanden sein.



Hinweisschild



Hinweisschild mit Richtungsangabe zur Haltestelle für den Ersatzverkehr



Wegeleitung

4.6.2. Ersatzverkehr

Ein Sonderfall der Regelfahrplanabweichung ist der Ersatzverkehr. Für die bestmögliche Fahrgastinformation ist es bei Ersatzverkehren besonders wichtig, dass der Ersatzverkehr und ersetzter Verkehr als zusammengehörig markiert werden.

4.6.2.1. Begriffsbezeichnung

In den Fahrgastinformationen sind die Bezeichnungen
- Ersatzverkehr
- Ersatzverkehr mit Regionalzügen
- Ersatzverkehr mit Bussen
- Ersatz Richtung ... und/oder
- Ersatz

zu verwenden.
Abkürzungen, wie z. B. SEV, sowie weitere Begriffe sind nicht erwünscht.

4.6.2.2. Linienbezeichnung

Die Linienbezeichnung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: dem Produktsymbol und der Liniennummer.

Liniennummer
Die Liniennummer des Ersatzverkehrs bezieht sich auf die ursprüngliche, ersetzte Linie. Die Liniennummer des Ersatzverkehrs entspricht daher der Liniennummer der Originalfahrt. Wird die Originalfahrt durch verschiedene Ersatzverkehrslinien ersetzt, so erfolgt eine zusätzliche Kennzeichnung mit Großbuchstaben.

Produktsymbol
Zusätzlich wird zur Liniennummer ein Produktsymbol (oder das Produkt als Wort) ergänzt. Dabei wird das tatsächlich fahrende Produkt angegeben.

Bsp.: RE1 – Ersatz mit Bussen → Bahn RE1 wird Bus RE1; Teilabschnitt des RE6 – Ersatz mit S-Bahnen → Bus RE6 wird S-Bahn RE6

Original	Ersatz-verkehr	Beispiel
1	1	Bahn RE1 → BUS RE1
1	n	Bahn RE5 → BUS RE5A
		Bahn RE5 → BUS RE5B
n	1	Bahn RE1 & Bahn RE2 & Bahn RE3 → BUS RE1, BUS RE2, BUS RE3

Sind mehrere Linien betroffen und die Darstellung „BUS **S5**, **S7**, **S75**" technisch nicht abbildbar, so kann vorübergehend „BUS **Ersatz**" ausgeschildert werden.

4.6.2.3. Kennzeichnung der Masten

Die Haltestellen-Module müssen als Masten für den Ersatzverkehr ersichtlich sein.

Bestehende Masten:
- Für den Übergangszeitraum reicht eine zusätzliche Kennzeichnung mit einem Flatterband (z. B. mit einem Aufkleber).

Neugestaltete Masten:
- Die Integration des Flatterbands ist erforderlich.
- Freie Platzierung des Flatterbands
  - Optimal: links, vertikal
- Beschriftung je nach Anwendung
- Sonderfall Ersatzverkehr
  - Minimal: Ersatzverkehr
  - Optional: Ersatzverkehr, Linie, Richtung, zweisprachig

Darüber hinaus sind in den Aushangkästen die Fahrpläne gemäß Kapitel Fahrplanaushänge auszuhängen.



4.6.2.4. Kennzeichnung der Fahrzeuge

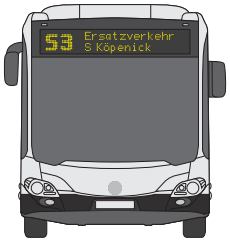
Die Anzeige der Liniennummer(n) und des Fahrtziels muss für den Fahrgast sichtbar und eindeutig erkennbar sein. Die Anzeige erfolgt über die elektronischen Zielanzeiger an der Front und ggf. an den Seiten des Fahrzeugs.

Front-Zielanzeiger beinhalten folgende Informationen:

- Liniennummer(n)
- Ersatz oder Ersatzverkehr
- Fahrtziel
- Ggf. Richtungsangabe

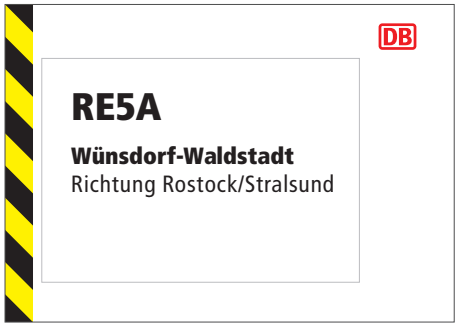
Ist eine detaillierte Abbildung am Front-Zielanzeiger technisch nicht realisierbar, dann ist im Front-Zielanzeiger das Wort „Ersatzverkehr" zur verwenden und die Richtungsinformationen mit einem Zusatzschild (Einsteckschild) vorzunehmen. Dieses sollte für jede Richtung ausgetauscht werden. Bei sehr kurzen Strecken ist auch ein Zusatzschild für beide Richtungen möglich. Der Zusatz „Richtung ..." ist dabei optional.

Werden digitale Seiten-Zielanzeiger verwendet, sollen diese stets die Liniennummer(n) und das Fahrtziel anzeigen. Auch hier ist, falls technisch nicht abbildbar, die Verwendung von Einsteckschildern möglich, welche sich am Design des Front-Zeitanzeiger-Einsteckschildes orientieren.











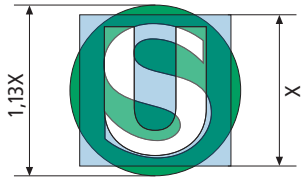


Anlagen

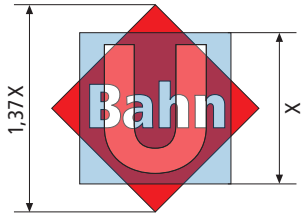
1.2. Platzierung Produktsignets

Die Produktsignets können entweder nebeneinander oder untereinander angeordnet werden. So wie die Größen der einzelnen Signets optisch ausgeglichen sind, sollten auch die Abstände optisch ausgeglichen sein.

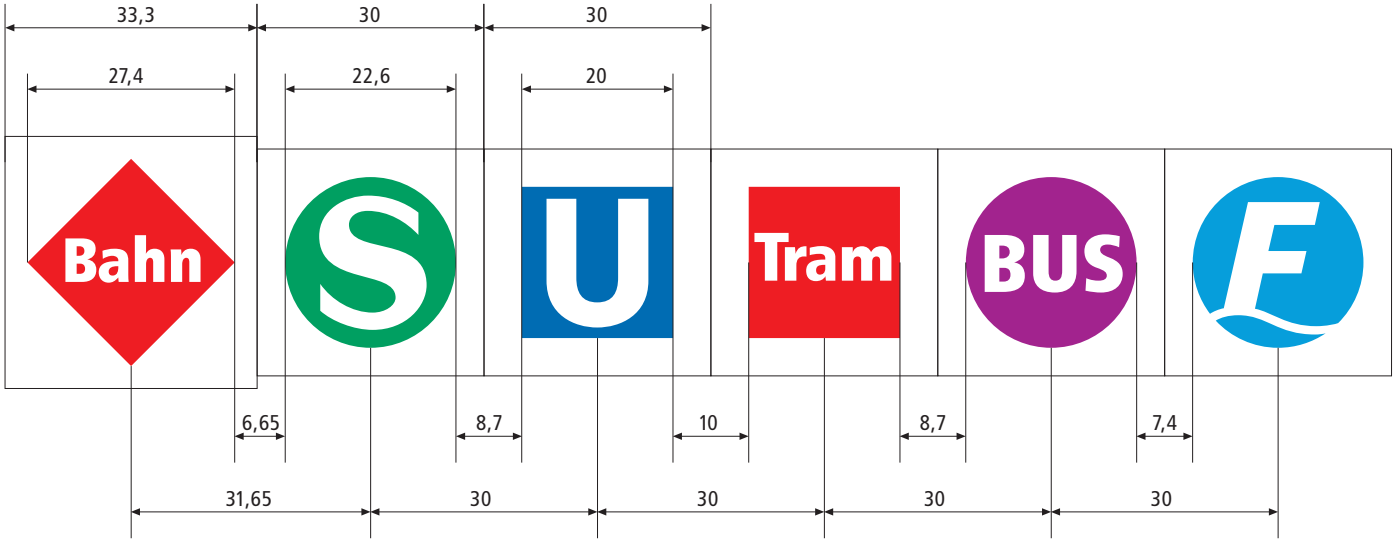
Nebenstehendes Beispiel zeigt die Platzierung der Produktsignets mit einem Abstand entsprechend einer halben Zeichenhöhe. Maßgebend für die Zeichenhöhe sind die quadratischen Produktsignets U-Bahn oder Tram. Zwischen diesen beiden Zeichen beträgt der Abstand genau die Hälfte der Zeichenhöhe. Die Abstände zwischen den Signetformen Quadrat/Kreis, Kreis/Kreis und Kreis/Raute sind entsprechend kleiner.



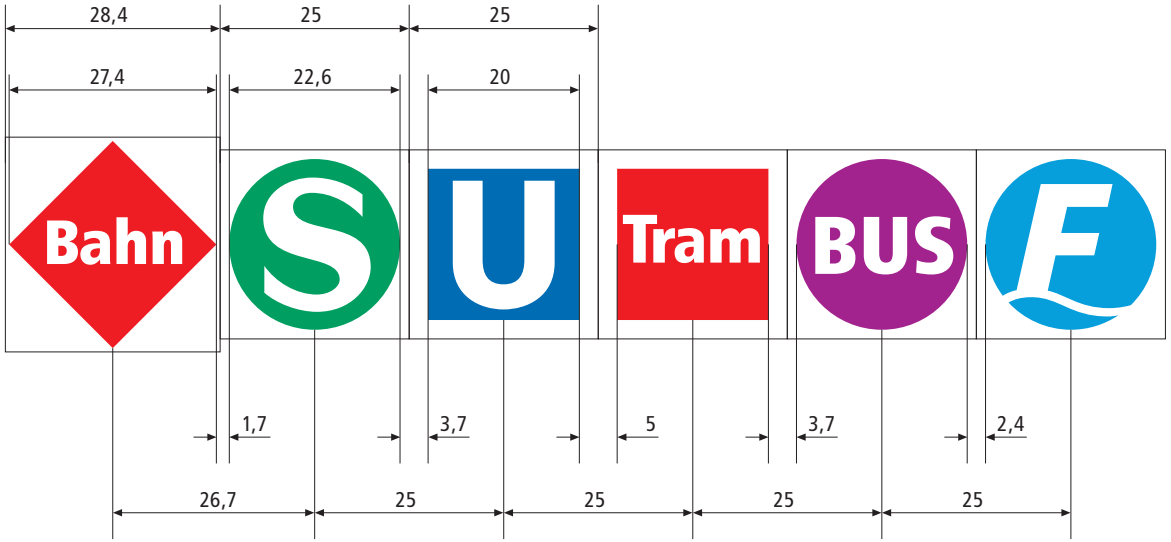
Die Höhe der runden Produktsignets betragen das 1,13-fache der quadratischen Produktsignets.



Die Höhe des Bahn-Produktsignets beträgt das 1,37-fache der quadratischen Produktsignets.

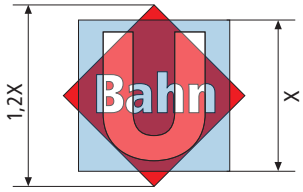


Unten stehendes Beispiel zeigt die Platzierung der Produktsignets mit einem Abstand entsprechend einer viertel Zeichenhöhe.

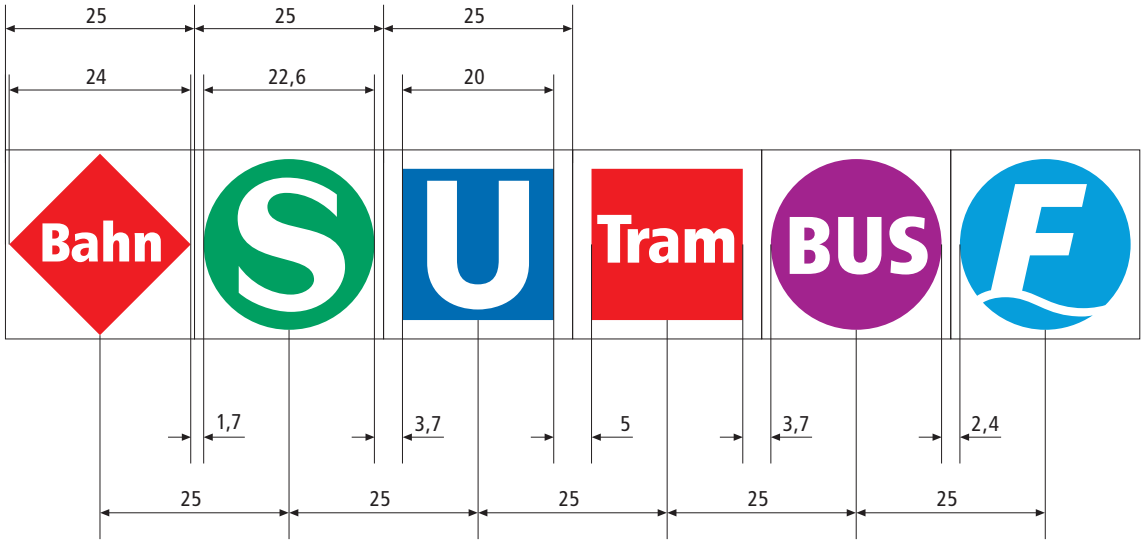


Bei bestehenden Beschilderungen kann das Bahn-Produktsignet auch einzeln ersetzt werden. Hierbei braucht die Zeichenhöhe des Bahn-Produktsignets nur das 1,2-fache der quadratischen Zeichen U-Bahn oder Tram zu betragen.

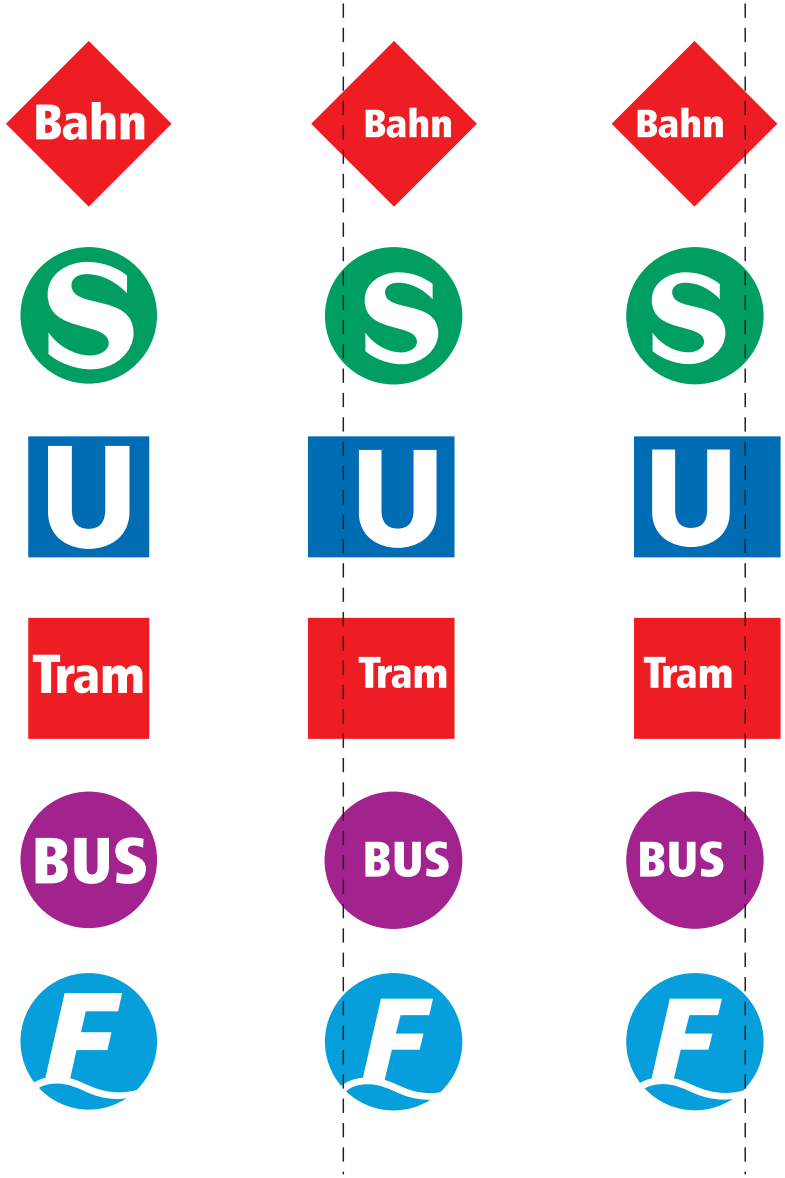
Unten stehendes Beispiel zeigt die Platzierung der Produktsignets mit einem Abstand entsprechend einer viertel Zeichenhöhe.



In Ausnahmefällen kann die Höhe des Bahn-Produktsignets auch nur das 1,2-fache der quadratischen Produktsignets betragen.

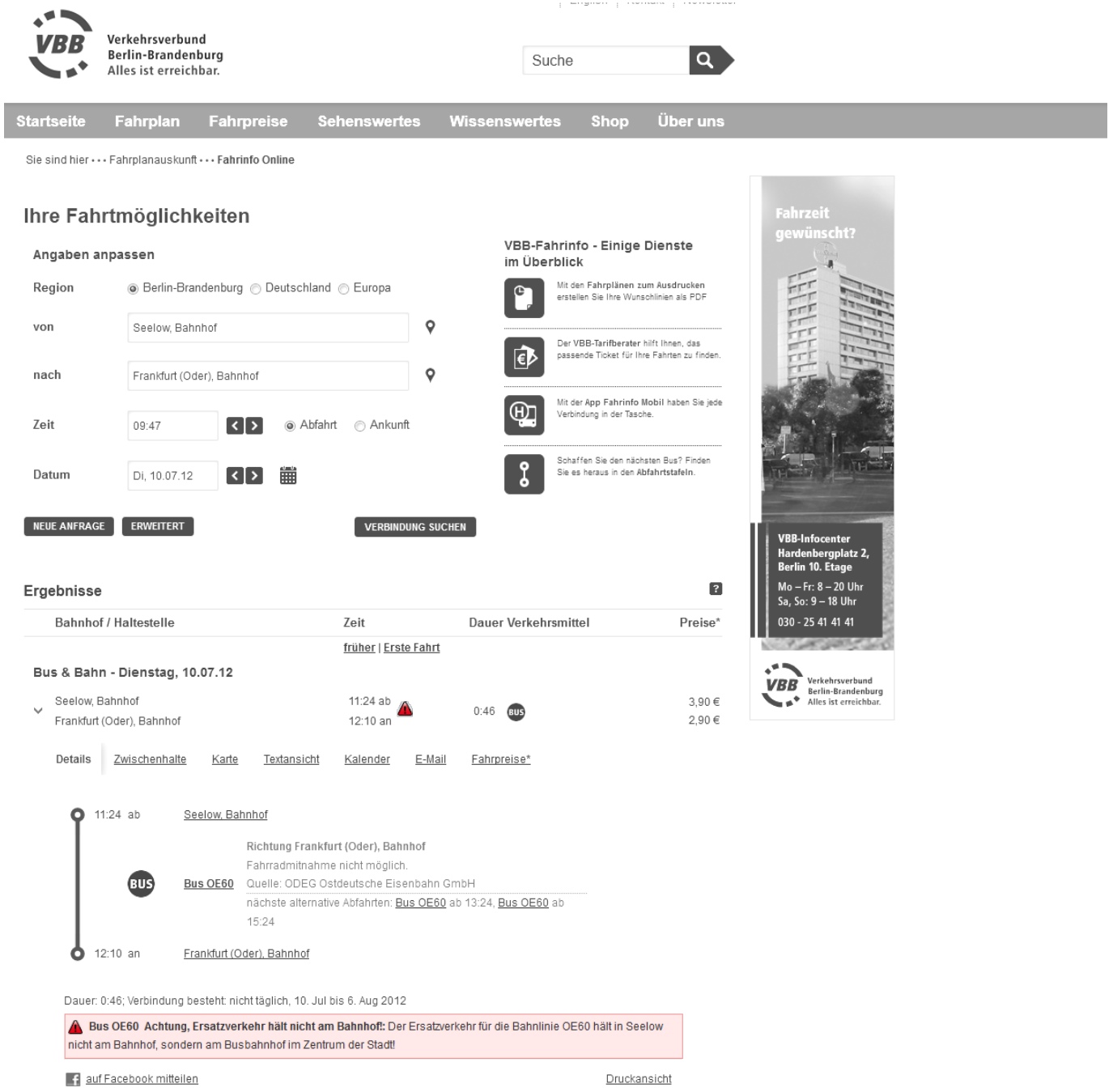


Für die Platzierung der Produktsignets im Anschnitt gibt es zwei zusätzliche Varianten, eine für den Anschnitt rechts und eine für links.



HAFAS Information Manager (HIM) Handbuch, Version 2

Informationen für unsere Verkehrsunternehmen im VBB



| Vorwort

Liebe Verkehrsunternehmen,

unsere Gesellschaft wird immer mobiler und wer viel unterwegs ist, will gut informiert sein. Das gilt generell, aber speziell natürlich auch für den ÖPNV. Das private Auto suggeriert immer die viel gerühmte individuelle Selbstbestimmtheit, während sich Fahrgäste im ÖPNV mitunter von uns abhängig fühlen. Wir können die Situation aber zu unseren Gunsten verbessern, indem wir den Fahrgästen Informationen an die Hand geben, mit denen sie sich im ÖPNV gut aufgehoben fühlen. Hier haben wir von gedruckten Informationen über die Onlinedienste bis hin zu minutengenauen Echtzeitinformationen schon viel erreicht.

Unsere Onlinedienste werden von den Fahrgästen entsprechend gern genutzt – sowohl von den Jüngeren, als auch zunehmend bis ins hohe Alter. Eine neue „Generation Internet" entsteht und wächst schließlich in dieses Medium hinein; und das nicht nur zu Hause, sondern zunehmend auch unterwegs: das Informationsbedürfnis wird mobil. So besaßen in Deutschland im Februar 2015 bereits 45,6 Mio. Personen ein Smartphone. Mehr als jedes zweite Mobiltelefon, das derzeit im Umlauf ist, ist ein Smartphone (Stand: 2015). So gut wie jeder Besitzer eines solchen Smartphones hat für seinen mobilen Begleiter auch eine Flatrate zum Surfen im Internet gebucht. Die gefallenen Nutzungspreisen für mobiles Internet und die schnelle Entwicklung auf dem Mobilfunkmarkt schaffen hier eine ganz neue Dynamik. Die vielfältigen Medien zur Informationsgewinnung tun ihr Übriges. Aktuelle Informationen sind dann immer unabdingbarer, die Erwartungshaltung steigt – in allen Lebenslagen. Seien es aktuelle Nachrichten aus der Region oder aus dem (inter)nationalen Geschehen, die Verkehrslage auf Straße und Schiene, die neuesten Schnäppchen oder was Freunde und Familie gerade denken und tun und dies in sozialen Netzwerken (z.B. Facebook) verbreiten.

Wenn Informationen auf diese Weise überall verfügbar und alltäglich werden, entsteht eine hohe Grunderwartung an die Informationsqualität, aber auch ein grundsätzlicher Bedarf an kurzfristigen Zusatzinformationen. Es wird nicht nur erwartet, dass die Technik immer funktioniert und die Auskunft aktuell ist, sondern vor allem will der Fahrgast eine begleitende Erklärung für das, was passiert.

Kurzum: Um unsere Fahrgäste in diesem Sinne noch besser informieren zu können und somit auch die Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs als Fortbewegungsmöglichkeit und sinnvolle Alternative zum Auto weiter zu steigern, bedarf es an zwei Komponenten: Dienste und Daten.

Bei den Diensten haben wir durch die Inbetriebnahme von Fahrinfo-Miniprogrammen, so genannten „Apps", für die gängigen Smartphone-Betriebssysteme in den Jahren 2011 und 2012 wichtige Grundlagen gelegt. Inzwischen wurde allein die VBB-App „Bus&Bahn" schon etwa 1,1 Mio.mal heruntergeladen (Stand: Mai 2016)

Aber wie heißt es so schön: „Keine Dienste ohne Daten". Neben dem Anspruch, korrekte Soll-Fahrplandaten in der Fahrplanauskunft vorzufinden, steigt die Nachfrage an aktuellen Abfahrtsprognosen, den Echtzeitdaten, deutlich. Wenn gehäuft Busse als „Ausfall" gekennzeichnet sind oder gar keine Prognosedaten vorliegen, gibt es zunehmend Kundenreaktionen. Mit dem „HIM" wollen wir – gemeinsam mit Ihnen – noch eine große Stufe weitergehen.

Letzte Änderungen an diesem Heft

Version	Datum	Änderung
1	13.07.2012	Initiale Erstellung
2	13.09.2016	Aktualisierung der Meldungskategorien (S. 17-18) Ergänzung „Auswirkungen prüfen"-Funktion (S. 32-34)

| Inhaltsverzeichnis

Was ist der HIM? Wozu ist er da? 5
Bei welchen Anlässen soll der HIM benutzt werden? 7
HIM kennenlernen – erste Schritte 8
Einloggen 8
Meldungen sichten 9
Administration 12
Meldungstypen vorgestellt 13
Fahrtbezogene Meldung 14
Haltabschnittsbezogene Meldung 14
Haltbezogene Meldung 15
Linienbezogene Meldung 15
Regionsbezogene Meldung 16
Globale Meldung 16
Meldungen anlegen – im Detail, Schritt-für-Schritt 17
Fahrtbezogene Meldung 19
Haltabschnittsbezogene Meldung 24
Haltbezogene Meldung 26
Linienbezogene Meldung 27
Regionsbezogene Meldung 28
Globale Meldung 31
NEU seit Juli 2016: 32
Linien- und Einzelfahrtauswahl – „Auswirkungen prüfen"-Funktion 32
Sicherheitshinweise 35
Meldung deaktivieren & löschen 35
Meldungshistorie 36
Meldung kopieren – Zeit sparen 37
Administration – Rechtevergabe an Nutzer 38
Kontakt zum VBB 40

Was ist der HIM? Wozu ist er da?

Der HIM ist eine internetbasierte Plattform, der allen Verkehrsunternehmen im VBB kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Der HIM ermöglicht es, Textmeldungen in der Fahrplanauskunft erscheinen zu lassen, und zwar:

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

Die Meldungen erscheinen direkt im Zusammenhang mit einer Verbindungsauskunft bzw. beim Abruf einer Abfahrts-/Ankunftstafel für eine Haltestelle – sowohl an der PC-Version als auch in den Fahrplanservices für Handys & Smartphones (Apps und Mini-Fahrinfo als mobile Website). Ebenso werden damit Abfahrtsmonitore in der Öffentlichkeit versorgt sowie der rbb-Teletext.

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

Der HIM ist schwerpunktmäßig für folgende Einsatzfälle vorgesehen:

- **Geplantes**
  - Ankündigung gravierender Angebotsänderungen (Fahrplanwechsel, Großbaustellen, Bombenentschärfung am kommenden Tag etc.)
  - Kurzfristige „Korrektur" fehlender/falscher Fahrplandaten (z.B. Datenbereitstellung an VBB/IVU erfolgte zu spät, Fehler in den erstellten Fahrplandaten, ressourcenbedingt Baufahrplan nicht als Soll-Daten bereitstellbar, etc.)



- **Im operativen Betrieb**
  - Erklärungen zu Großstörungen (Echtzeitdaten nicht ausreichend)
  - „Korrektur" falscher Echtzeitdaten (z.B. bei fehlerhafter Zuordnung von Haltestellennummern bei Soll- vs. Ist-Daten → in Fahrinfo wird für Haltestellen/Fahrt ein „Ausfall" angezeigt)

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

- Erklärung von Baustellen an den Strecken/Linien/Haltestellen, zusätzlich zu gelieferten aktualisierten Soll-Daten (Baustellenfahrplan) → Vorteil für den Fahrgast: Er kann besser erkennen, weshalb er eine erwartete Verbindung nicht erhält oder die Abfahrtszeiten von seinem Kenntnisstand abweichen.
- Hinweistexte zu abweichenden Verkehren bei Veranstaltungen, z.B. Umleitungen oder Linien(teil)einstellungen, die nicht oder nur für einen bestimmten Zeitraum als Soll-Daten vorhanden sind (z.B. weil man das Ende der Veranstaltung/Einschränkung) nicht kennt.

Bei welchen Anlässen soll der HIM benutzt werden?

Wie bereits erwähnt, soll der HIM die Auskunftsqualität verbessern und vorhandene Soll- und Ist-Fahrpläne veredeln. Darüber hinaus ermöglicht der HIM die gegenseitige Information und Koordination der (Eisenbahn-) Verkehrsunternehmen bei Regelfahrplanabweichungen. Weitere Mehrwerte ergeben sich künftig durch die Vernetzung von Systemen, die es beispielsweise ermöglichen, HIM-Meldungen direkt auf Ihrer Unternehmens-Website einzubinden. Näheres dazu am Ende des HIM-Handbuchs unter „Ausblick".

Aufgrund der sehr unterschiedlich stark strukturierten Verkehrsunternehmen im Verbund, vor allem personell, kann keine exakte Verfahrensweise zum Einsatz festgelegt werden. Je nach Inhalten abgeschlossener Verkehrsverträge (etwa bei den SPNV-Verträgen) ist die Nutzung des HIMs Pflicht des jeweiligen Verkehrsunternehmens.

Folgende Empfehlungen geben wir an dieser Stelle zum Thema „Anlässe" für den Einsatz (siehe auch Seite 4):

- bei Fahrplandaten in Fahrinfo, die nicht mit dem draußen Gefahrenen übereinstimmen – d.h. nicht durch Soll-/Ist-Daten abgedeckt werden – z.B. bei Baustellen,
- zur Vorankündigung größerer Änderungen im Fahrplan – z.B. Fahrplanwechsel zum Schuljahresbeginn, größere Baustelle – sowohl wenn sie schon als Soll-Daten enthalten sind, als auch, wenn für den betroffenen Zeitraum noch die nicht veränderten Daten vorliegen
- Verkehrsstörungen, die nach Abschätzung länger als 1 Stunde dauern werden (so dass auch evtl. Echtzeitprognosen nicht aussagekräftig sind) – z.B. Streckensperrung wegen Wasserrohrbruch oder Personenunfall
- Spontane oder vorhergesagte starke witterungsbedingte Beeinträchtigungen – z.B. „Blitzeis"
- zur Erklärung von ungünstigen Echtzeitprognosen – z.B. wenn Verspätungen wegen einer Behinderung zu erwarten sind, aber die Echtzeitdaten vor dem Behinderungsort noch keine Verspätung aufschlagen – oder gar falschen Echtzeitdaten – z.B. fälschlicherweise wird „Ausfall" angezeigt

HIM kennenlernen – erste Schritte

Folgendes muss sichergestellt sein:

- Im Internetbrowser muss Javascript aktiviert sein.
- Falls das Einloggen nicht möglich ist, d.h. keine Reaktion nach der Eingabe der Benutzerdaten erfolgt, muss ein Teil der Cookies gelöscht werden.
- Der HIM benötigt mindestens Firefox 3.5 bzw. Internet Explorer 7.

Bitte wenden Sie sich bei Fragen/Problemen hierzu zunächst an Ihren Administrator.

Einloggen

Alles, was Sie in den VBB-HIM eintragen, erscheint für alle Fahrgäste sichtbar in der VBB-Fahrplanauskunft.

Ihre persönlichen Zugangsdaten für sich selbst und bei Bedarf gern auch für weitere Kollegen erhalten Sie beim VBB (→ siehe letzte Seite).

Zugang:

- http://fahrinfo.vbb.de/him
- Benutzername & Kennwort: (erhalten bzw. erhielten Sie vom VBB)
- Die angelegten Meldungen prüfen können Sie:
  - in der im HIM hinterlegten Auskunft (siehe dortige Navigation)
  - sowie in der VBB-Auskunft http://fahrinfo.vbb.de
  - die Meldungen erscheinen auch in den Smartphone-Apps von VBB, S-Bahn, BVG

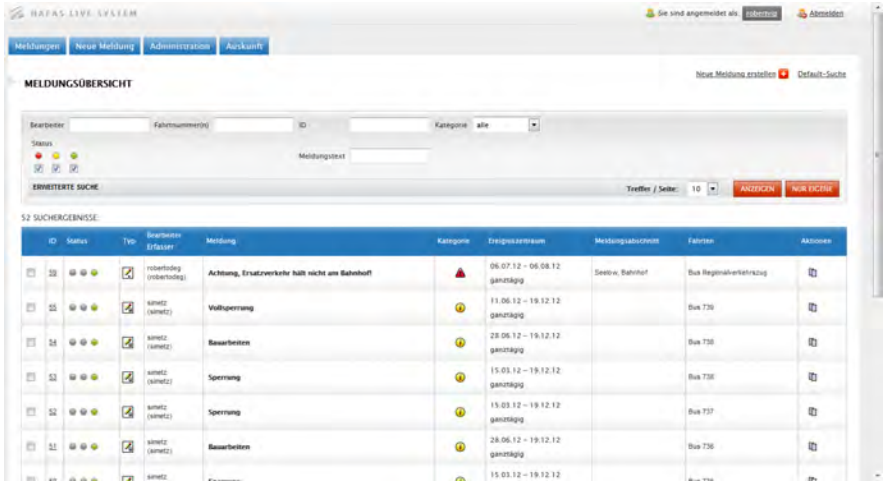


Nach dem Einloggen sehen Sie zunächst eine fast leere Seite:

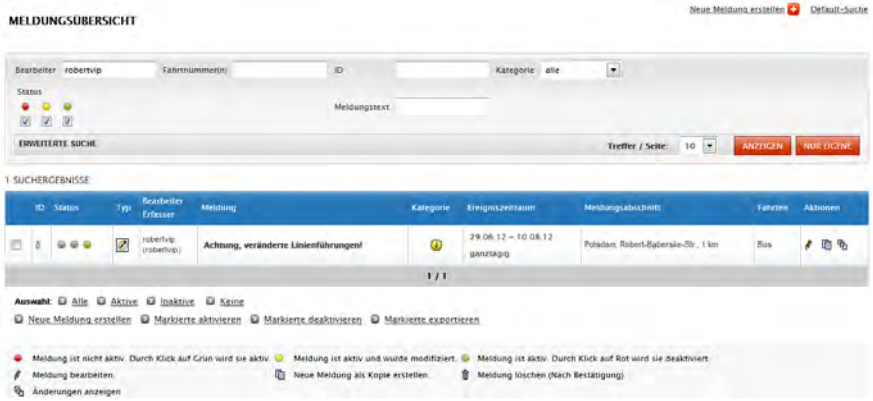


Meldungen sichten

Nach dem Klick auf den Reiter „Meldungen" sehen Sie alle derzeit im HIM verfügbaren Meldungen – von allen Benutzern des HIMs, auch abseits Ihres Verkehrsunternehmens:



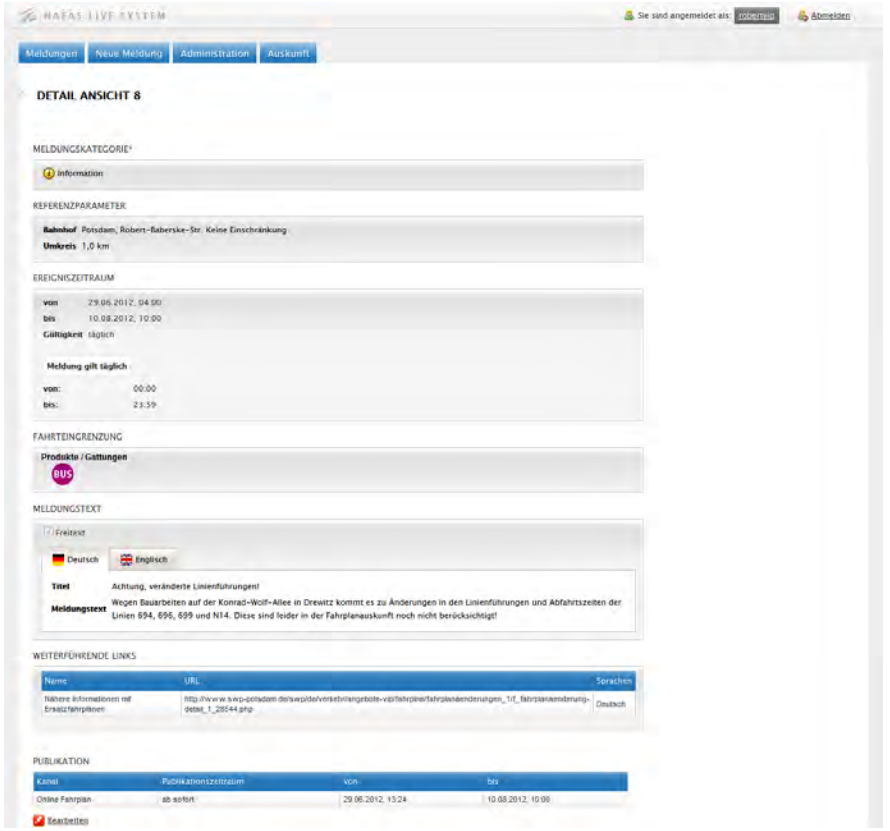
Während Sie im oberen Bereich Filtermöglichkeiten haben, um eine bestimmte Meldung aufzufinden (und z.B. zu bearbeiten oder zu löschen, siehe Grafik auf der nächsten Seite), sehen Sie darunter alle vorhandenen Meldungen in der Übersicht. Jede Meldung hat eine eigene ID (= Identifikationsnummer). In der Spalte rechts daneben sehen Sie den Meldungstyp (mehr dazu später). Sie sehen den Verfasser der jeweiligen Meldung sowie ihren Titel und das Symbol für die Kategorie der Meldung (mehr dazu später). Weitere Informationen, die Sie dieser Übersicht entnehmen können, sind: Die Dauer und tägliche zeitliche Gültigkeit der Meldung sowie den Bezug der jeweiligen Meldung, also eine Haltestelle, Strecke oder eine (Teil-) Linie. Die letzte Spalte schließlich ermöglicht es Ihnen, sofern Sie die Rechte dazu haben, die Meldung zu kopieren, zu löschen oder zu bearbeiten.



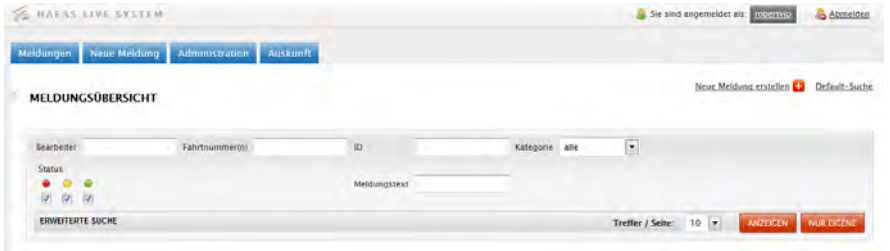
Grundsätzlich gilt: Nur Meldungen, die Sie selbst geschrieben haben bzw. aus Ihrem eigenen Verkehrsunternehmen kommen, können Sie bearbeiten oder löschen! Ausschlaggebend ist der Lieferant der Fahrplandaten.

Wenn also bei Gemeinschaftslinien ein Betreiber den gesamten Linienfahrplan für alle hier fahrenden Betreiber geliefert hat, erscheinen die Meldungen auch an den Fahrten des anderen Betreibers. Wenn bei einer Gemeinschaftslinie jeder Betreiber seine eigenen Fahrten liefert, erscheinen die Meldungen nur bei den selbst gelieferten Fahrten.

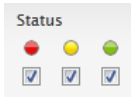
Mit einem Klick auf die Nummer in der Spalte „ID“ können Sie eine Meldung im Detail aufrufen:



Dort sehen Sie alles, was zur Meldung gehört, und Sie können diese Meldung auch bearbeiten (sofern Rechte vorhanden).



Oben rechts können Sie sich ausloggen (Abmelden) sowie eine neue Meldung erstellen. Letzteres funktioniert ebenso über den blauen Reiter „Neue Meldung“.





Die Ampelfarben in der Meldungsübersicht zeigen an, welchen Status die jeweilige Meldung aktuell besitzt:

- rot = nicht aktiv (wird also nicht in der Auskunft etc. angezeigt)
- gelb = wurde verändert
- grün = ist aktiv (wird also in der Auskunft etc. angezeigt)

Um eine aktive Meldung auf inaktiv zu setzen (oder umgekehrt), brauchen Sie nur an die gewünschte Stelle auf der Ampel klicken:



Administration

Sofern Sie entsprechende Rechte besitzen, können Sie hier innerhalb Ihres Verkehrsunternehmens zusätzliche Benutzer anlegen (Menüpunkt „Benutzer verwalten"). Diese haben dann – je nach Einstellung – maximal genauso viele Rechte wie Sie. Die neu angelegten Nutzer können demzufolge auch Meldungen anlegen, die nicht bei Fahrten/Linien anderer Verkehrsunternehmen erscheinen.



Grundsätzlich übernimmt das Einrichten und die Rechtevergabe bei Nutzern der VBB, um auch bei Problemen und Fragen schnell weiterhelfen zu können.

Näheres zum Thema Administration & Rechte weiter hinten im HIM-Handbuch.

Jetzt geht's los: Meldungen anlegen & mehr

Nun erfahren Sie, welche Arten von Meldungen es gibt, welche sich wofür eignet und wie man sie anlegt und verwaltet.

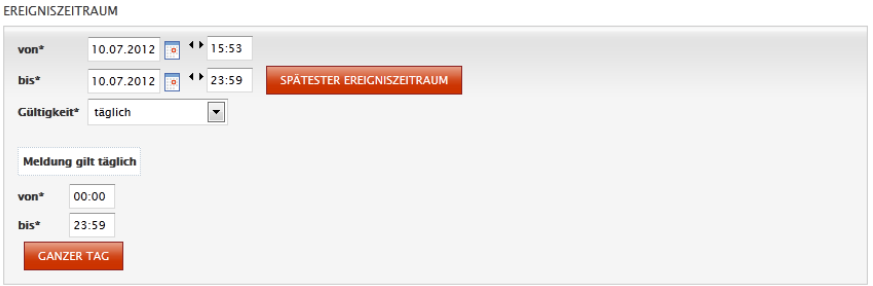
Meldungstypen vorgestellt



Ein Klick auf „Neue Meldung" bietet diese dargestellte Auswahlliste. Auf den folgenden Seiten werden die Unterschiede erklärt.

Wichtig zu wissen:
Bei all diesen Meldungstypen können Sie bestimmen,

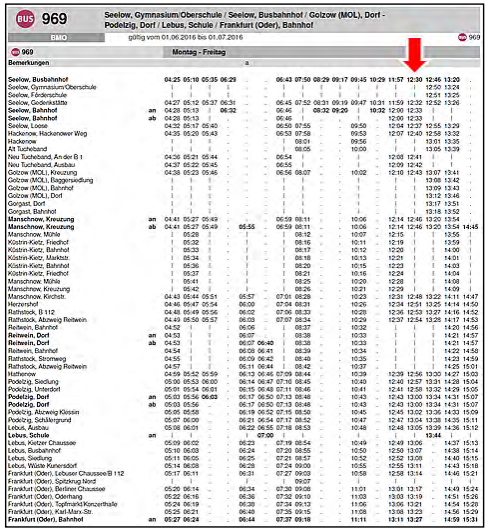
- von wann bis wann (Datum) die Meldung gelten soll,
- an welchen Tagen sie gelten soll (täglich von Anfang bis Ende des Zeitraums, oder Einzelauswahl der Tage mittels Spezialkalender),
- von wann bis wann (Uhrzeit) jeden Tag in diesem Zeitraum die Meldung gilt:



Fahrtbezogene Meldung

Kaum eine Linie hat vom Anfangs- bis zum Endpunkt durchgängige Fahrten nach demselben Schema. Entweder gibt es Verstärkerfahrten, die auf einem verkürzten Abschnitt der gesamten Linie verkehren, oder es gibt Varianten einer Linie mit unterschiedlichen angefahrenen Haltestellen, wie hier bei dieser Regionalbuslinie (siehe Bild rechts).
Möchten Sie für eine einzelne Variante einer Linie eine Meldung erstellen (etwa die mit dem Pfeil markierte), so wählen Sie diesen Meldungstyp aus.

Möglicher Anwendungsfall: Nur Fahrten mit dieser Linienführung sind von einer Umleitung betroffen. Bei Verstärkerfahrtenauswahl: Diese Fahrten fallen aus.

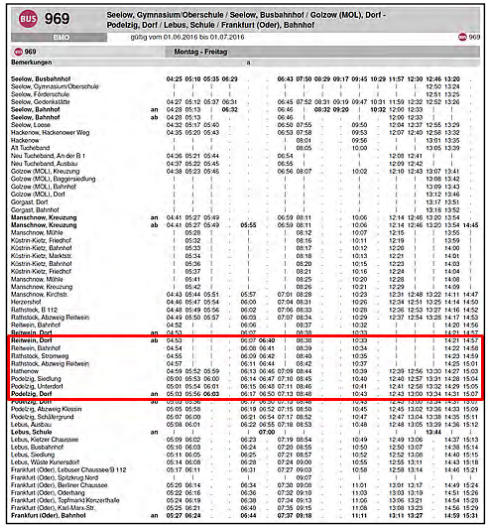


Haltabschnittsbezogene Meldung

Möchten Sie eine Meldung für eine Strecke zwischen zwei Haltestellen anlegen, wählen Sie diese Typen. Die Meldung hängt dann an allen Linien Ihres Unternehmens, die auf dieser Strecke fahren. Wenn Ihr Unternehmen mehrere Verkehrsmittel besitzt, etwa Tram und Bus, so können Sie in der Meldung noch einschränken, ob sie für beide oder nur für eines der Verkehrsmittel angezeigt werden soll.

Rechts im Bild markiert: Streckenabschnitt. Soll für solch einen Abschnitt eine Meldung in der Auskunft erscheinen, so wählen Sie diesen Meldungstyp.

Möglicher Anwendungsfall: Auf diesem Abschnitt gibt es eine Abweichung, z.B. eine Umleitung wegen eines Wasserrohrbruchs.



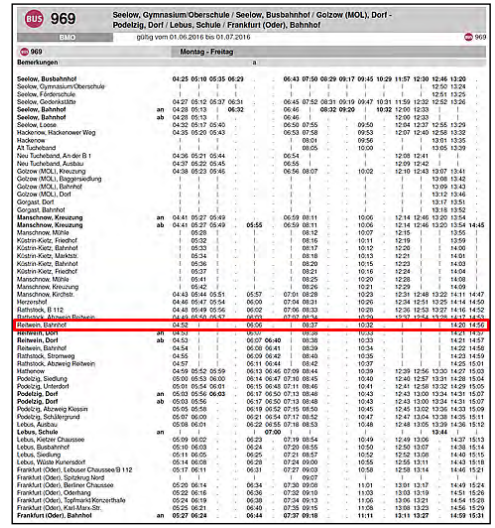
Haltbezogene Meldung

Für Fahrten, die an einer konkreten betroffenen Haltestelle vorbeikommen, erscheint eine Meldung. Dabei kann man beim Anlegen der Meldung einstellen, ob die Meldung erscheinen soll,

- wenn man laut individueller Verbindung nur ein-, aus- oder umsteigt, oder
- generell bei Fahrten, die diese Haltestelle passieren.

Wenn Ihr Unternehmen mehrere Verkehrsmittel besitzt, etwa Tram und Bus, so können Sie in der Meldung noch einschränken, ob sie für beide oder nur für eines der Verkehrsmittel angezeigt werden soll.

Möglicher Anwendungsfall: Haltestelle wird nicht bedient; Hinweis auf Aufzugsstörung

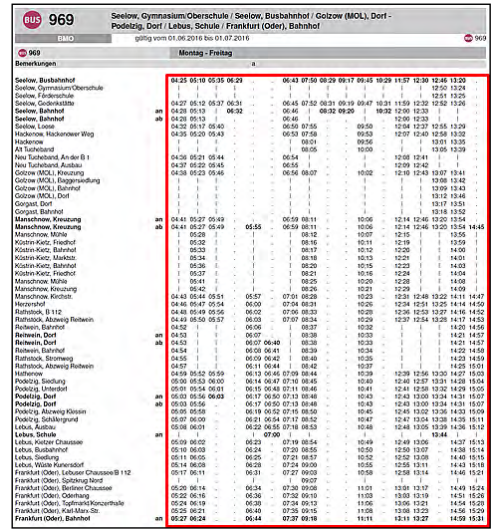


Linienbezogene Meldung

Wenn Sie eine Meldung haben, die für die gesamte Linie gelten soll – also für alle Fahrten, an allen Tagen (gemäß Feineinstellung), in beide Richtungen – so wählen Sie diese Typen aus.

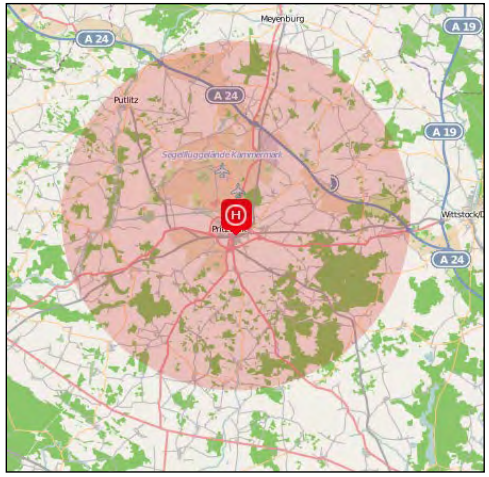
Rechts im Bild markiert: Alle Fahrten dieser Linie werden miteinbezogen, die Meldung erscheint dann an all diesen Fahrten.

Möglicher Anwendungsfall: Die Linie wird in Kürze bzw. wurde eingestellt, die Fahrplandaten sagen dies noch nicht aus; Es gibt eine Störung auf dieser Linie, aber es lässt sich nicht konkretisieren, welche Fahrten bzw. welche Abschnitte betroffen sind.



Regionsbezogene Meldung

Dieser Meldungstyp bietet sich an, wenn die Informationen so unscharf sind, dass man sie keiner Linie, Linienvariante oder Strecke zuordnen kann.
Man gibt hierzu eine Bezugshaltestelle ein sowie einen Radius in Kilometern, für die diese Meldung gelten soll.



Möglicher Anwendungsfall: „Blitzeis" in der Region, betrifft alle Linien; Hinweis auf eigenen Fahrplanwechsel

Da die Meldung nur an den eigenen Linien Ihres Unternehmens erscheint, kann man solchen großflächig geltenden Meldungen der Radius problemlos größer gefasst werden.

Globale Meldung

Dieser Meldungstyp ist nur für komplett allgemeingültige Meldungen gedacht, die weit über Einzelregionen hinausgehen. Vorgesehen ist es, dass nur der VBB solch eine Meldung anlegt. Denn diese Meldungen erscheinen unter jeder Auskunft – egal für welches Verkehrsmittel bzw. für welches Verkehrsunternehmen.

Möglicher Anwendungsfall: Hinweis auf Wartungsarbeiten der Fahrplanauskunftsseite; Hinweis auf Tarifwechsel oder den großen Fahrplanwechsel. Der VBB wird sehr sorgsam und sparsam mit dem Einsatz dieses Typs umgehen.

Meldungen anlegen – im Detail, Schritt-für-Schritt

Für jeden Meldungstyp zeigen wir anhand eines Beispiels die Einsatzmöglichkeit des HIMs.

Eines noch vorweg:
Zu jeder neu angelegten Meldung ist eine Kategorie zu wählen:



Bitte wählen Sie eine der Kategorien für Ihre Meldung aus. Das dazugehörige Icon erscheint in der Online-Fahrplanauskunft, in den Apps etc. Durch das Icon sieht der Fahrgast, welche Art von Zusatzinformation zu seiner Fahrt oder Route vorliegt.

Hinweis: Diese sechs Kategorien (plus „interne Meldung") sind neu seit September 2016. Bislang gab es andere Kategorien und andere Icons. Die Apps und Online-Auskunftsdienste werden zurzeit auf diese neuen Kategorien vorbereitet. Daher erscheint das Icon, das Sie hier auswählen noch nicht in den Auskunftsmedien, dafür ein alternatives Icon (,).

Information:
... für Meldungen, die informatorischen Charakter haben, also keine Störung sind – z.B. eine Haltestellenverlegung, Hinweise auf Behinderungen beim Ein-/Ausstieg wegen Einschränkungen am Bahnsteig usw.

Baustelle:
Hinweis auf Änderungen im Fahrplan durch Bauarbeiten – ob nun in Fahrplandaten enthalten oder nicht (Vorankündigung einer künftigen Baustelle oder begleitende Information zu bestehender Baustelle).

Störung:
Störungen oder Probleme, die Auswirkungen für den Fahrgast haben, die dazu führen, dass man gar nicht mehr fahren kann (Stichwort: Ausfall) oder sein Ziel verspä-

tet erreichen wird – z.B. Wasserrohrbruch mit daraus folgender Umleitung; Bombenentschärfung; Signal- oder Weichenstörung; Notarzteinsatz; Streckensperrung durch Unwetter oder schweren Unfall; falsche Fahrplandaten (Linie eigentlich eingestellt)

Aufzugsstörung:
(muss zurzeit nicht genutzt werden, da Aufzugsstörungen auf Bahnhöfen in Berlin und Umland automatisch in die Auskunft übertragen werden)

Ausfall einer Fahrt:
Ausstattung von Fahrten, die ausfallen, dies aber in Soll-Fahrplandaten nicht korrekt abgebildet ist – z.B. S5-Verstärkerfahrten Mahlsdorf – Ostbahnhof fallen den ganzen Tag über aus. Mit der HIM-Meldung können Fahrgäste rechtzeitig darüber informiert werden, lange bevor Echtzeitdaten diese Information evtl. ausgeben (= in der Regel 2 Stunden vorab)

Hohe Auslastung:
Hiermit lassen sich Fahrten oder Abschnitte kennzeichnen, bei denen mit einer hohen Auslastung des Fahrzeugs an Personen oder auch Fahrrädern zu rechnen ist. In der Meldung kann man auf alternative weniger nachgefragte Verbindungen verweisen.

Intern:
Diese Kategorie dient zur gegenseitigen Information der (Eisenbahn-) Verkehrsunternehmen bei Regelfahrplanabweichungen wie z.B. Baustellen.

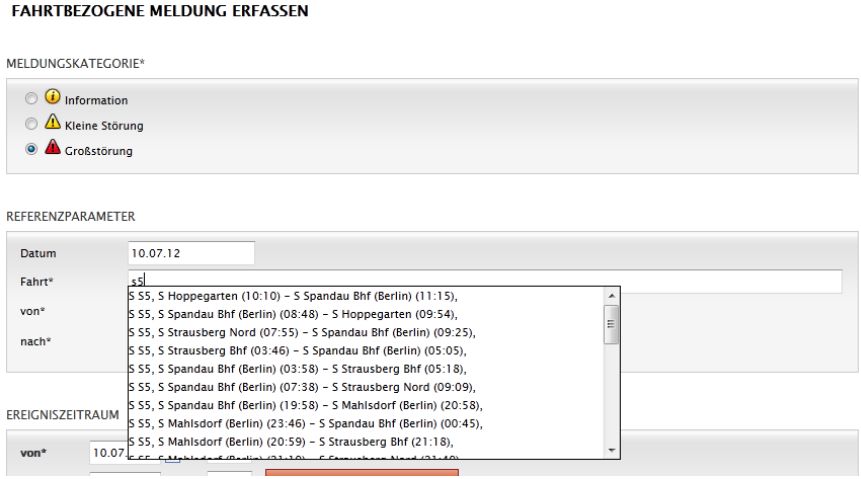
Viele Schritte sind bei allen Meldungstypen identisch. Anhand der „Fahrtbezogenen Meldung" erklären daher wir zunächst ausführlich alle Schritte, die nach und nach zur erfolgreichen Erstellung erforderlich sind. Bei den nachfolgenden Meldungstypen können wir uns daher kürzer fassen und bei den identischen Schritten auf diesen Abschnitt verweisen.

Fahrtbezogene Meldung

Die Verstärkerfahrten der Linie S5 (S Mahlsdorf ◂▸ S Ostbahnhof) verkehren wegen Personalmangel nicht. Ein Fall für eine „Fahrtbezogene Meldung"!

Schritt 1:
„Neue Meldung" anklicken → Meldungstyp „Fahrtbezogene Meldung" auswählen

Schritt 2:
„Rotes Dreieck" auswählen, da besondere Schwere (nämlich Ausfall). Danach bei *Fahrt* „S5" als Suchbegriff eingeben. Folgende Auswahl mit allen Linienvarianten öffnet sich:



Schritt 3:
Nun muss zur gewünschten Variante gescrollt und diese dann durch Anklicken ausgewählt werden.

Die Zeiten in Klammern gelten beispielhaft für einen Fahrtvertreter dieser Linienvariante mit dem darüberstehenden Bezugsdatum. Der Bearbeiter kann also mit Zuhilfenahme des Fahrplans erkennen, welche Linienvariante gemeint ist.
Während es bei einfachen Stadtlinien, wie die S5 hier, noch recht einfach ist, aus der Liste zu wählen, kann es bei Regionalbussen, bei denen Start- und Zielhaltestelle identisch ist, unterwegs aber verschiedene Orte/Haltestellen angefahren werden, schon schwieriger mit der Identifikation werden (vgl. vorherige Seiten, Bus 969). Und dazu sollen die Uhrzeiten in Klammern helfen.

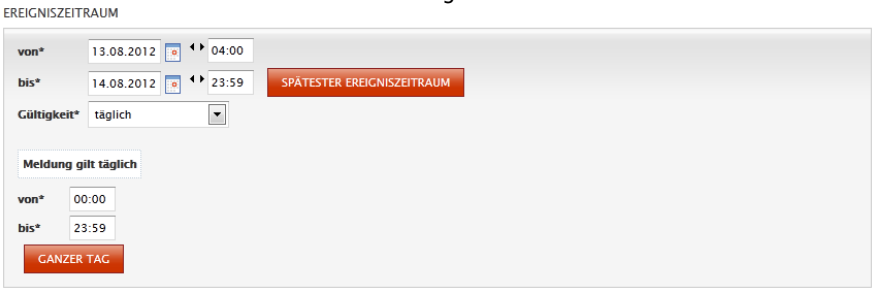
Jede Linienvariante erscheint nur 1x in der Liste.



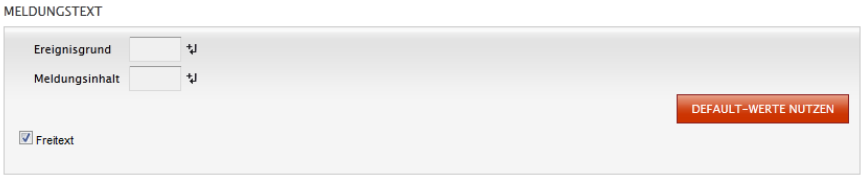
Ist die Variante dann ausgewählt, erscheint bei von und nach nochmals der Streckenabschnitt zur Änderung bei Bedarf. So kann man bei dieser Linienvariante (nur jene S5-Züge, die S Mahlsdorf ◂▸ S Ostbahnhof verkehren) nochmals einschränken, ob die Meldung für den gesamten Fahrtverlauf von Start bis Ziel gelten soll, oder nur auf einer Teilstrecke davon. Rechts daneben kann man einstellen, ob die Meldung in der Auskunft immer angezeigt werden soll, oder nur, wenn laut Verbindung an den ausgewählten Stationen ein-, aus- oder umgestiegen werden soll.
In unserem Beispiel fällt S5 auf dem gesamten Abschnitt aus.

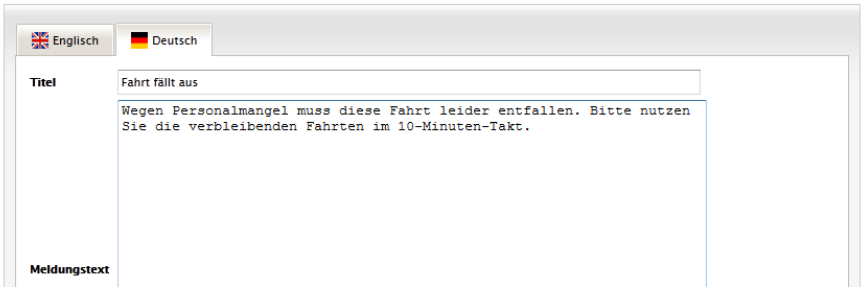
Schritt 4:
Ereigniszeitraum bestimmen: Damit ist der Zeitraum gemeint, in dem die eigentliche Baustelle, Störung oder Information tatsächlich stattfindet. Der HIM hängt dann an alle Fahrten, die innerhalb dieses Zeitraums verkehren, die entsprechende Meldung an (siehe auch Seite 12).

Die Auswahl von Datum und Uhrzeit sollte eigentlich selbsterklärend sein:



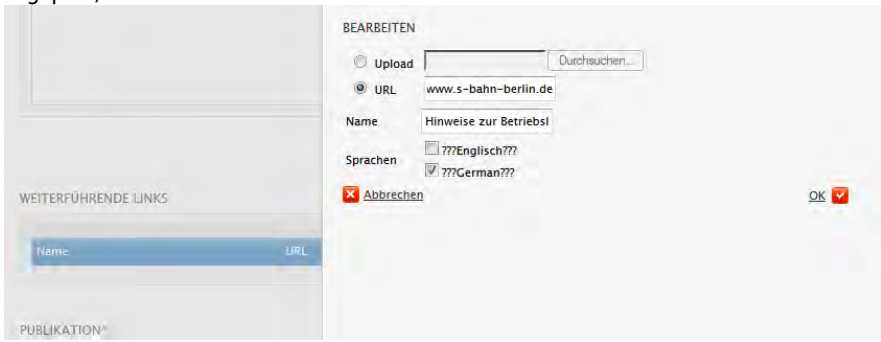
Schritt 5:
Meldungstext eingeben. Künftig wird es Textbausteine geben, aus denen nur ausgewählt werden muss. Diese werden wir – zusammen mit Ihnen – mit der Zeit sammeln und entwickeln. Jetzt in der Einführungsphase gibt es „Freitext für alle". Bitte also „Freitext" ankreuzen und eine möglichst aussagekräftige Titelzeile eingeben und danach den eigentlichen Meldungstext ... letztendlich so, wie beim Schreiben einer E-Mail:



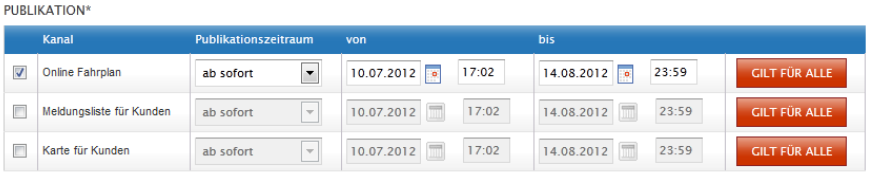


Die Liniennummer brauchen Sie bei solchen konkret der Linie/Fahrt schon zugeordneten Meldung nicht in den Text schreiben – Sie sehen gleich, warum.

Schritt 6:
Unter dem Meldungstext können Sie noch Zusatzinformationen verlinken – entweder eine Webadresse angeben oder ein PDF-Dokument (oder eine Bilddatei, z.B. einen Lageplan) hochladen:



Schritt 7:
Unter „Publikation" stellen Sie schließlich noch ein, in welchen Kanälen die Meldung zu sehen sein soll und in welchem Zeitraum. Der HIM stellt standardmäßig als Startzeitpunkt die jeweils jetzige Uhrzeit am heutigen Tag ein und übernimmt als Endzeitpunkt die entsprechende Angabe aus dem Ereigniszeitraum (siehe Schritt 4):



Achtung, eventueller Denkfehler – betrifft Meldungen mit einem Starttermin in der Zukunft:
Die Zeitvorgabe beim Punkt „Publikation" bezieht sich auf den Zeitpunkt, zu dem der Fahrgast in der Fahrplanauskunft nach Verbindungen sucht und die Meldungen sehen soll. Diese Einstellung ist nicht gleichbedeutend mit dem Ereigniszeitraum.
In der Regel möchte man ab sofort über ein Ereignis informieren, auch wenn es erst in der Zukunft beginnt. Daher wird auch standardmäßig die jetzige Zeit als Startwert vorgegeben. Wenn Sie jedoch Ihre Kommunikation erst zu einem Zeitpunkt X in der Zukunft starten wollen, so können Sie auch ein späteres Startdatum eingeben.

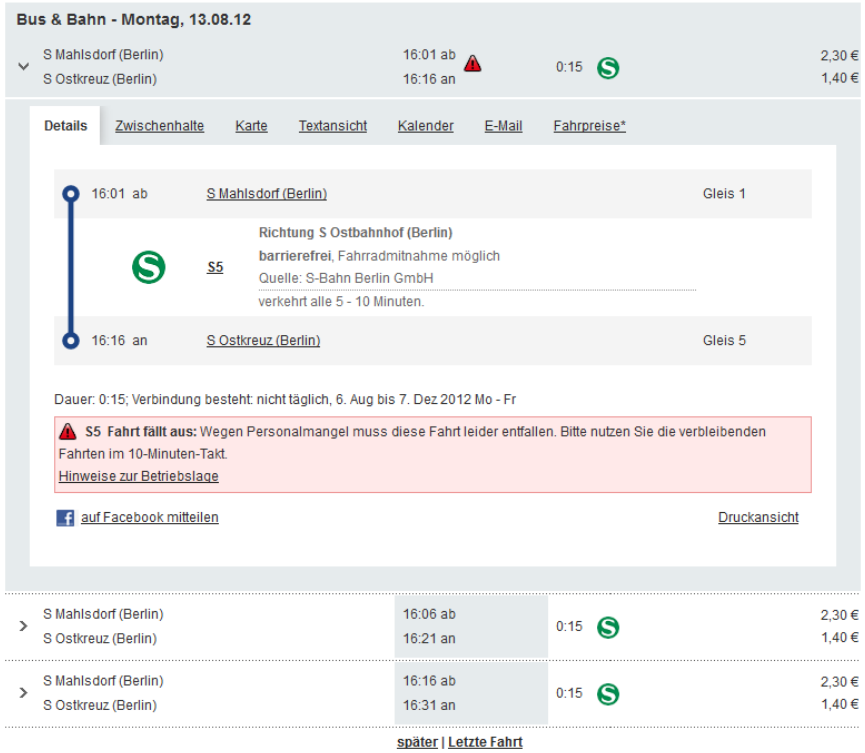
Wichtig ist nur die Auswahl „Online-Fahrplan" – das heißt, die Meldungen erscheinen:

- im VBB-Fahrinfo-Routenplaner (fahrinfo.vbb.de)
- in der Abfahrtstafel
- in den Smartphones-Apps
- auf Monitoren in der Öffentlichkeit

Die weiteren Dienste werden später angeschlossen → siehe „Ausblick"

Zum Schluss noch auf „Speichern & aktivieren" klicken – fertig!

Schritt 8:
Im VBB-Routenplaner geprüft: Meldung kommt an! ☺



Die Linie, für die eine Meldung vorliegt, steht gleich hinter dem Symbol (hier: rotes Dreieck). Daher ist eine Nennung der Linie im Meldungstext entbehrlich.

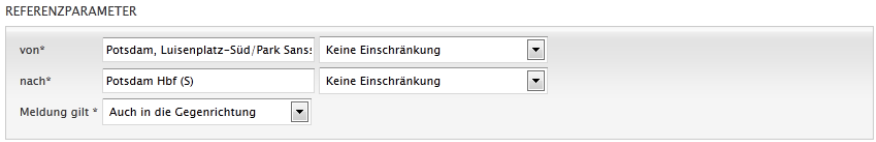
Schritt 9:
Nun muss das Ganze noch einmal für die Linienvariante der Gegenrichtung wiederholt werden.

Haltabschnittsbezogene Meldung

In Potsdam gibt es einen Wasserrohrbruch, Busse werden umgeleitet. Die ViP möchte eine HIM-Meldung anlegen. Da es sich um eine Strecke handelt, auf der mehrere Buslinien fahren, bietet sich dieser Meldungstyp an. Die Straßenbahn ist übrigens nicht betroffen.

Also:

Schritt 1:
Meldungstyp auswählen, „gelbes Dreieck" für gebotene Achtung (vgl. Empfehlung auf Seite 16) anklicken und ...



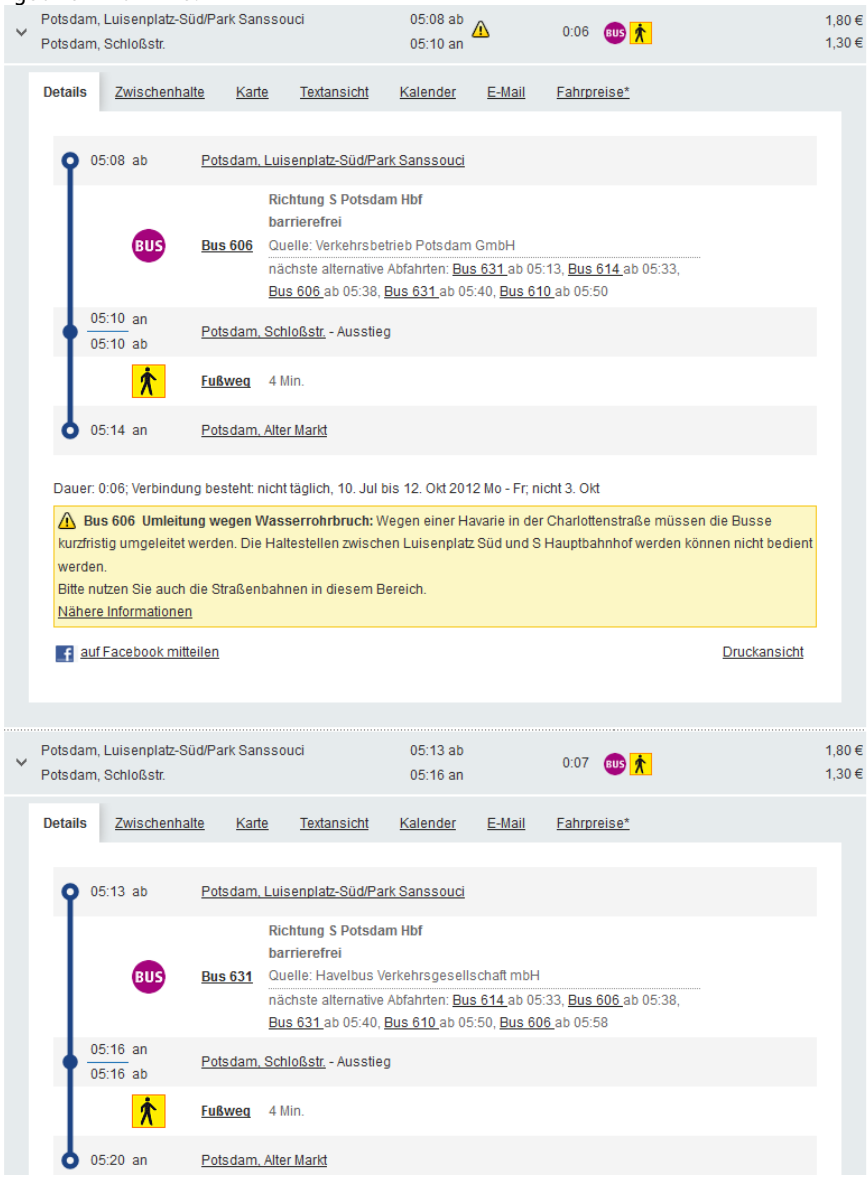
... Strecke eintippen, auf der die Umleitung gefahren wird. „Auch in Gegenrichtung" auswählen, da Umleitung in beide Richtungen (siehe Grafik).

Schritte 2ff:
Nun noch den Ereigniszeitraum und den Meldungstext (siehe bei „Fahrtbezogene Meldung").
Bei der „Fahrteingrenzung" nur den Bus anklicken:



Gegebenenfalls noch eine Verlinkung auf die Internetseite der ViP, auf der Näheres zu erfahren ist. Fertig!

Ergebnis in Fahrinfo:

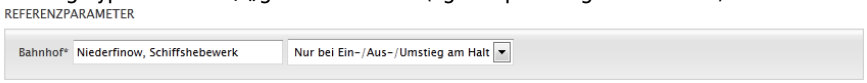


Für die ViP-Linie 606 erscheint die Meldung, für die Havelbus-Linie 631 nicht. Hier müsste nun Havelbus eine eigene Meldung erstellen, um gleich gut zu informieren ☺

Haltbezogene Meldung

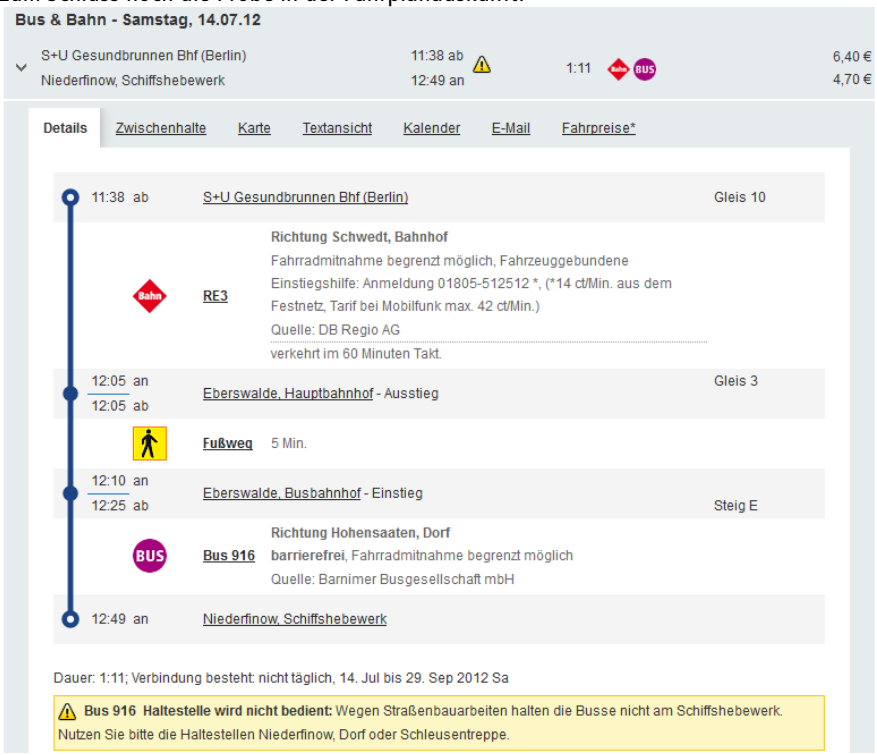
Ausgerechnet am beliebten Schiffshebewerk in Niederfinow (Landkreis Barnim) können wegen Bauarbeiten keine Busse halten. Die BBG hat für diese Unschönheit die „haltbezogene Meldung" für sich entdeckt:

Schritte 1ff:
Meldungstyp auswählen, „gelbes Dreieck" (vgl. Empfehlung auf Seite 16) wählen…



… besagte Haltestelle eintippen und auswählen „Nur bei Ein-/Aus-/Umstieg am Halt" (denn die weiterfahrenden Fahrgäste nach Liepe und Oderberg interessiert dieser Nicht-Halt nicht).

Dann noch die weiteren Einstellungen vornehmen (siehe bei „Fahrtbezogene Meldung") – und fertig!
Zum Schluss noch die Probe in der Fahrplanauskunft:



→ Alles da! ☺

Linienbezogene Meldung

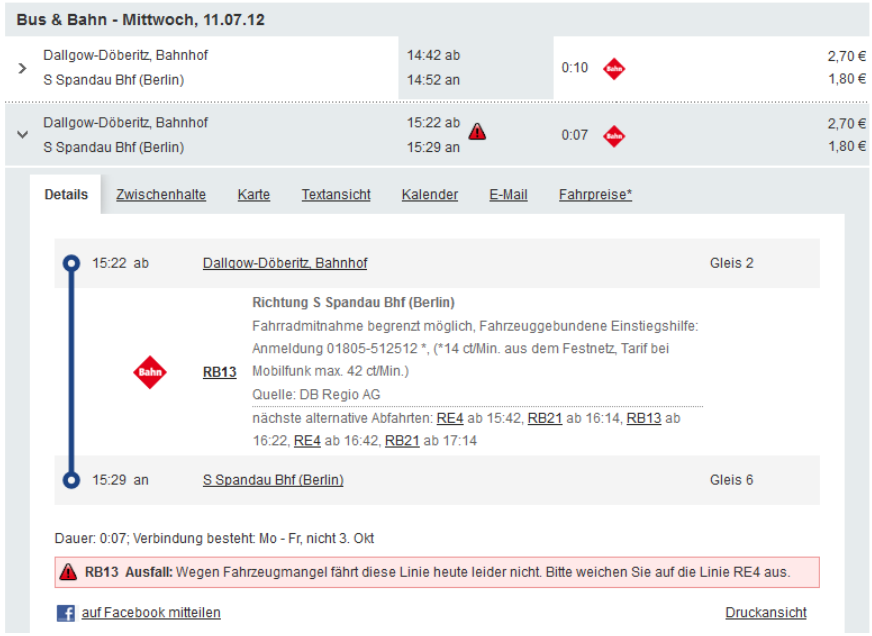
Wegen Problemen mit dem Fahrzeugpark stehen nicht genug Züge zur Verfügung. Die Bahnlinie RB13 muss daher eingestellt werden. Prima (zumindest aus Sicht des HIM-Bearbeiters), die ganze Linie ist betroffen – ein Fall für die „linienbezogene Meldung"!

Schritt 1:
„Neue Meldung" ▸ „Linienbezogene Meldung" auswählen, dann das „rote Dreieck" anklicken – schließlich fährt die Linie nicht.

Schritte 2ff:
Liniennummer eintippen. Wenn es mehrere Linien gibt, die so oder so ähnlich, wie der Suchbegriff, lauten, werden diese zur Wahl gestellt:



In diesem Fall ist es der erste Eintrag in der Liste. Dann noch die zeitliche Gültigkeit bestimmen, den Meldungstext verfassen (und ggf. noch ein Link einfügen, (siehe bei „Fahrtbezogene Meldung") – schon ist die Fahrplanauskunft aussagefähig:



Regionsbezogene Meldung

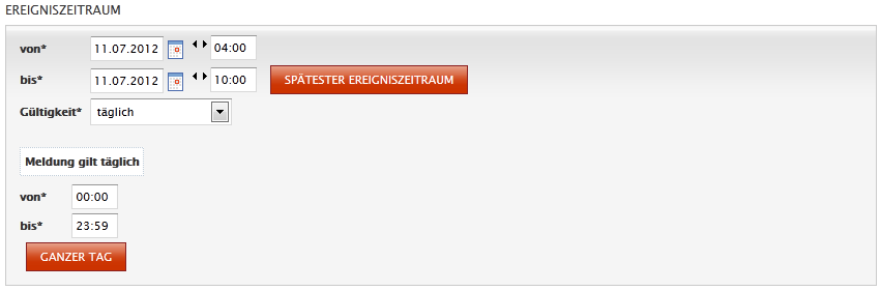
„Blitzeis" behindert den morgendlichen Berufsverkehr. So kommt auch der Busverkehr nur langsam voran. Die VTF möchte Ihre Berufspendler darauf hinweisen.
Da es sich um ein Problem handelt, das keiner Linie, Strecke oder Haltestelle zugeordnet werden kann, sondern flächig auftritt, ist eine „regionsbezogene Meldung" wie dafür geschaffen ... und vor allem: schnell angelegt!

Schritt 1:
„Neue Meldung" ▸ „Regionsbezogene Meldung" auswählen, dann das „gelbe Dreieck" anklicken – schließlich sind Fahrmöglichkeiten grundsätzlich noch gegeben.

Schritt 2:
Nun muss man sich einfach eine Haltestelle herauspicken, die möglichst im Mittelpunkt des eigenen Bediengebiets liegt und für diese einen Radiuswert eingeben. Hier im Beispiel versuchen wir es mit *Thyrow, Dorfplatz* mit einem Umkreiswert von *20 Kilometern*:

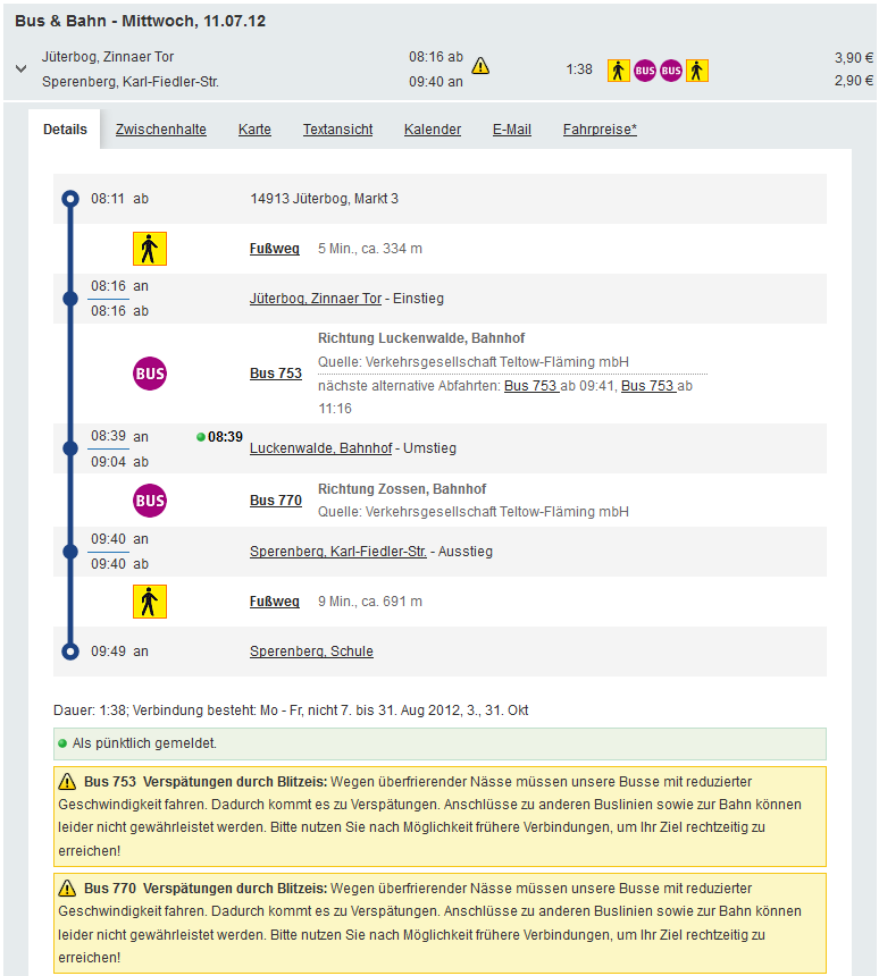


Schritt 3:
Als Zeitraum wählen wir zunächst den heutigen Morgen, z.B.:



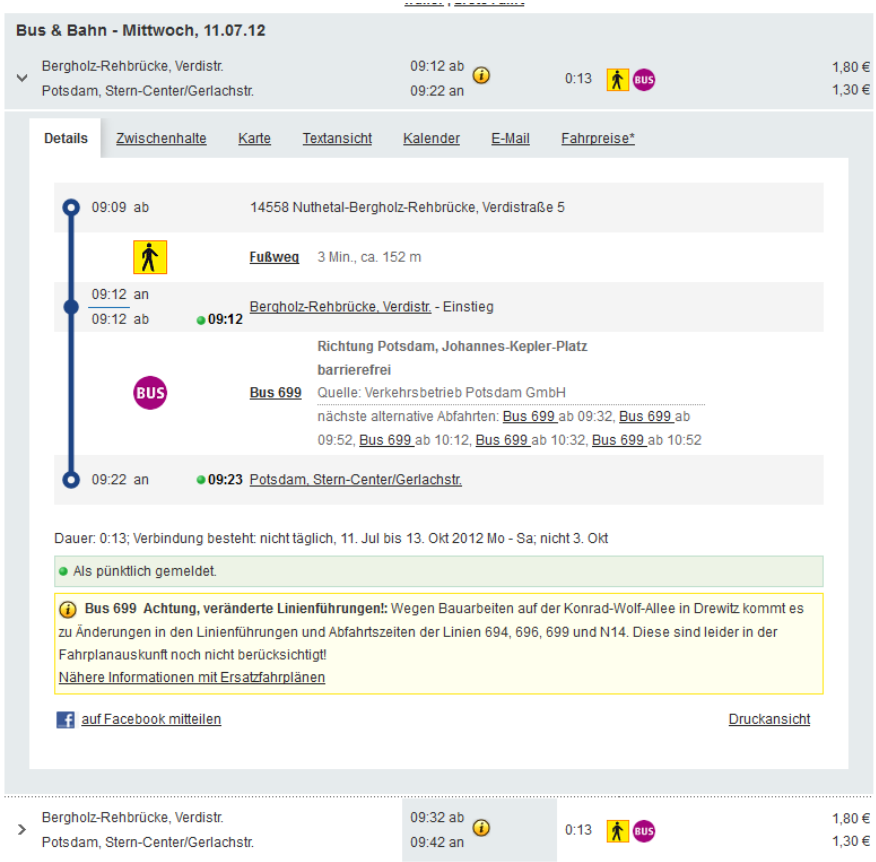
Schritt 4:
Nun noch der Meldungstext (siehe bei „Fahrtbezogene Meldung") – fertig.

Der Blick in die Fahrplanauskunft zeigt: Die Meldung hat offenbar alle Buslinien erwischt – hier bei einer Route von Jüterbog nach Sperenberg:



Ein weiterer praktischer Anwendungsfall für diesen Meldungstyp ist übrigens beispielsweise eine Umleitung aller Linien an einem Ort während einer Veranstaltung oder Baustelle. Hier sollte man jedoch im Meldungstext die betroffenen Liniennummern nennen, da sich – aufgrund der Umkreisfunktion – die Meldung auch an andere streifende Linien hängen könnte, die jedoch nicht betroffen sind.

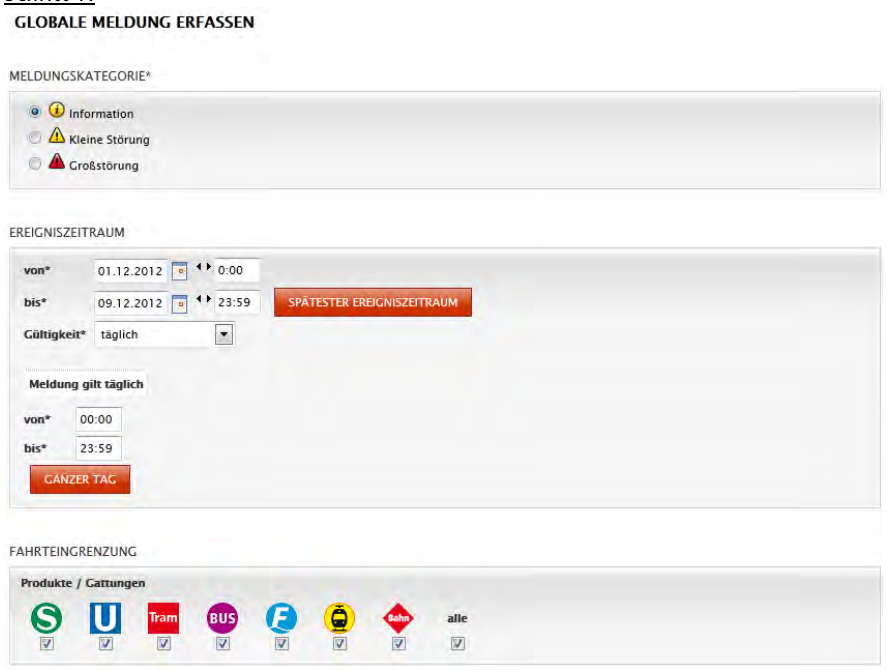
Dazu ein bereits produktiv angewandtes Beispiel aus Potsdam, denn dort mussten durch eine kurzfristig bekanntgegebene Baustelle Linienführungen in einem Wohngebiet angepasst werden.
In diesem Fall wurde die Haltestelle *Potsdam, Robert-Baberske-Str.* mit einem Umkreis von 1,0 km ausgewählt, da sie sich inmitten des Wohngebiets mit der Baustelle befindet. Fahrinfo zeigt's dann so an:



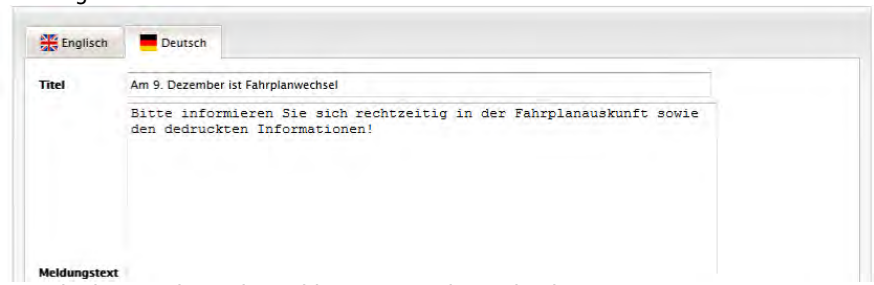
Globale Meldung

Für besonders allgemein gültige Probleme und Hinweise gibt es die „globale Meldung". Sie erscheint grundsätzlich unter jeder Fahrplanauskunft. Daher werden wir sorgsam mit diesem Meldungstyp umgehen.
Ein Anwendungsbeispiel ist der Hinweis auf den großen Fahrplanwechsel im Dezember:

Schritt 1:



Schritt 2:
Meldungstext verfassen:



... und schon erscheint die Meldung unter jeder Verbindung.

Linien- und Einzelfahrtauswahl – „Auswirkungen prüfen“-Funktion

Bei den **fahrtbezogenen Meldungen**, **haltabschnittsbezogenen Meldungen**, **haltbezogenen Meldungen** und **linienbezogenen Meldungen** können Sie bei Bedarf bestimmen, **an welche** der eingeschlossenen **Linien** und sogar **einzelnen Fahrten** davon eine Meldung eine Meldung gehängt werden soll.

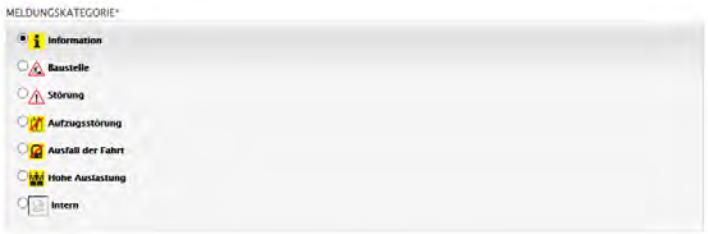
Anwendungsbeispiele:

- **fahrtbezogene Meldung:**
  Von den Verstärkerfahrten der Linie S5 (S Mahlsdorf – S Ostbahnhof) ist nur jeder zweite Zug betroffen, statt alle Fahrten.
- **haltabschnittsbezogene Meldung:**
  Auf dem Abschnitt S+U Zoologischer Garten – S Ostbahnhof wird von den dortigen DB Regio-Linien nur RE7 und RB14 wegen einer Störung unterbrochen, jedoch nicht RE1, RB21, RB22.
- **haltbezogene Meldung:**
  Die Haltestelle Potsdam, Luisenplatz-Süd/Park Sanssouci wird nur für die Buslinien und nur in Richtung S Potsdam Hauptbahnhof verlegt oder aufgehoben.
- **linienbezogene Meldung:**
  Es gibt eine hohe Auslastung auf der gesamten Linie RB25, weil ein kleineres Fahrzeug eingesetzt werden muss – bestimmte Fahrten mittags und abends sind jedoch nicht betroffen.

Und so wird’s gemacht

... z.B. bei einer haltbezogenen Meldung:

Meldungskategorie wählen...



betroffenen Halt eingeben...



Zeitraum einstellen...



Verkehrsmittel wählen, die betroffen sind...



„Auswirkungen prüfen“ anklicken.

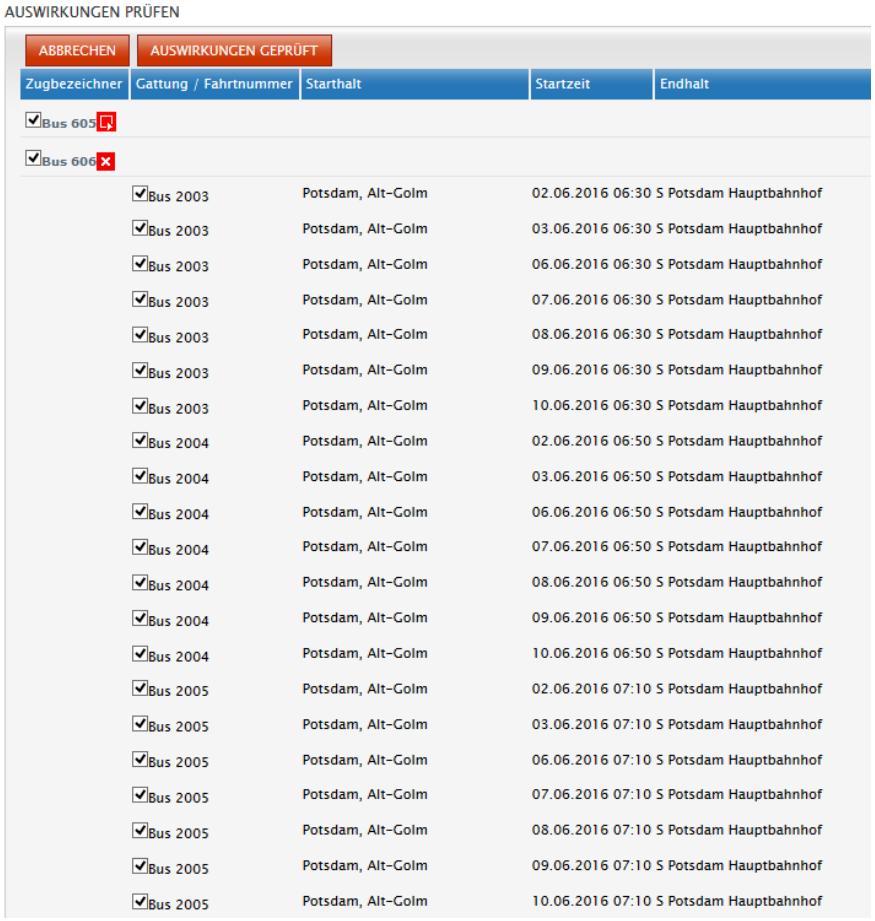


Daraufhin erscheinen alle Linien, die in die o.g. Kriterien fallen (Haltestelle, Datum/Zeitraum, Verkehrsmittel):



Nun kann man das Häkchen bei den Linien entfernen, an denen die HIM-Meldung gar nicht erscheinen soll.

Außerdem kann man nun bei jeder Linie bestimmen, ob bestimmte Fahrten dieser Linie keine HIM-Meldungen tragen sollen. Dazu einfach auf den roten Button hinter der Liniennummer klicken, die Liste aller Fahrten nach o.g. Kriterien erscheint:



Mit dem Entfernen des Häkchens kann man nun jene Fahrten bestimmen, die keine HIM-Meldungen erhalten sollen. Je länger der Ereigniszeitraum und je dichter der Takt, desto mehr Fahrten erscheinen in dieser Liste.

Mit einem Klick auf „Auswirkungen geprüft" werden die Feineinstellungen übernommen.

Spezialwissen

Hier erfahren Sie noch einiges, das über das Grundwissen zur normalen Bedienung hinausgeht.

Sicherheitshinweise

Wenn sich ein Benutzer eingeloggt hat, wird für die Sitzung eine per Zufall generierte ID erstellt, die in einem Cookie gespeichert wird. Diese ID wird für die gesamte Sitzung benötigt, um den Benutzer eindeutig zu authentifizieren. Diese ID wird ungültig, wenn sich der Benutzer ausloggt, wenn in einer bestimmten Zeit keine Eingaben getätigt wurden, wenn der Cookie während der Sitzung im Browser durch den Anwender gelöscht oder wenn der Browser geschlossen wird.

Hat ein Dritter Zugang zum Browser und somit zum abgespeicherten Cookie mit der ID, dann wird ihm auch gleichzeitig ein Zugang zum HIM ermöglicht.

Wir empfehlen daher:

- sich nach dem Arbeiten mit HIM-Info immer auszuloggen
- den Computer bei Abwesenheit immer zu sperren

Meldung deaktivieren & löschen

Ihre Meldung haben Sie beim Erstellen mit einem Start- und einem Enddatum versehen. Nach dem Erreichen dieses Endzeitpunkts erlischt die Meldung selbstständig aus der VBB-Fahrinfo. Sie müssen dann also nichts tun.
Wenn Ihre Meldung jedoch schon früher aus dem Programm werden soll, dann geht das so:



In der Meldungsübersicht brauchen Sie nur mit der Maus auf die erste Ampelstelle gehen und diese anklicken – schon ist die Meldung auf Rot gesetzt, also inaktiv, und erscheint nicht mehr in der VBB-Fahrinfo.
Hat sie dann diesen Status, erscheint ganz hinten zusätzlich das Papierkorb-Symbol:

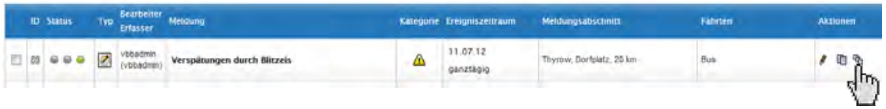


Nun können Sie bei Bedarf diese Meldung löschen, indem Sie den Papierkorb anklicken und die Rückfrage bestätigen.

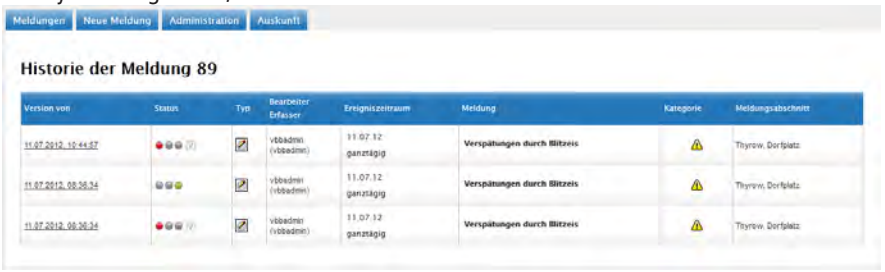
Meldungshistorie

Zu jeder angelegten Meldung wird ihre Geschichte dokumentiert. Dies macht es für Sie leicht, nachzusehen, wann die Meldung von wem zuletzt bearbeitet wurde und welche früheren Inhalte diese Meldung hatte (sofern Texte und/oder Links verändert wurden). Sprich: Die Meldungshistorie ist so etwas wie ein Tagebuch.
So finden Sie die Historie:

In der Übersicht sehen Sie dieses Symbol (siehe Markierung):



Das Symbol angeklickt, führt Sie zu dieser Ansicht:



Gut zu sehen (von unten nach oben gelesen):
Die Meldung wurde am 11.07.2012 um 8:36 Uhr erstellt und sofort auf aktiv (= grün) gesetzt. Um 10:44 Uhr wurde sie auf inaktiv (= rot) gesetzt.

Ein Klick auf das unterstrichene Datum & Uhrzeit führt Sie zu den Meldungsdetails. Hier können Sie Ihre Meldung bei Bedarf auch bearbeiten.

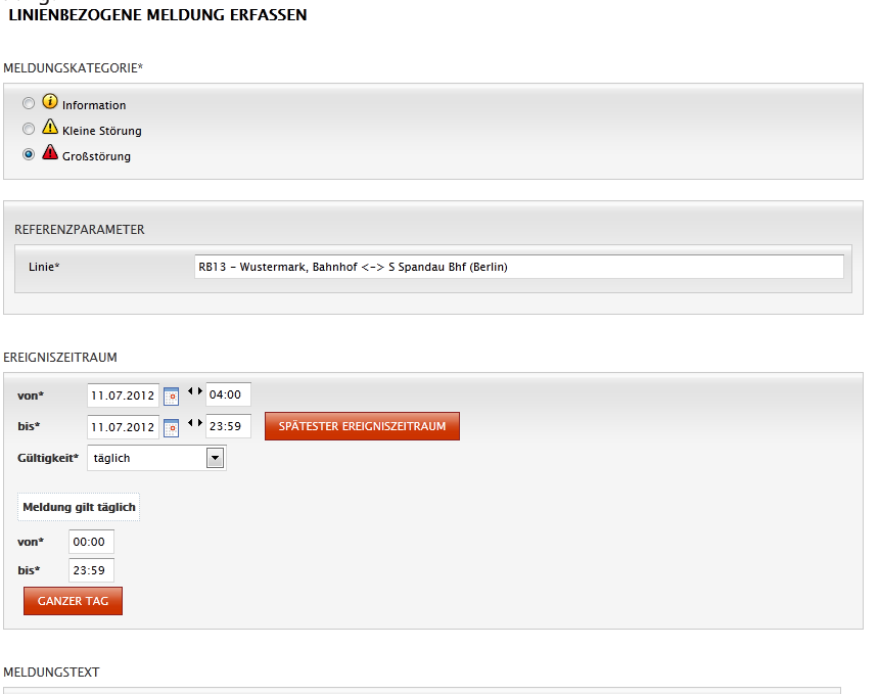
Meldung kopieren – Zeit sparen

Wenn Sie mehrere Meldungen vom gleichen Typ anlegen möchten, z.B. mehrere linienbezogene Meldungen, dann können Sie Zeit sparen, indem Sie bereits angelegte Meldungen einfach kopieren. Dazu rufen Sie wieder die Meldungsübersicht auf:



Um die Meldung #88 zu kopieren, müssen Sie nur auf das Kopier-Symbol rechts auf der Seite klicken (siehe Grafik).

Daraufhin öffnet sich bereits eine Kopie, die 1:1 so aussieht, wie Ihre Ausgangsmeldung:



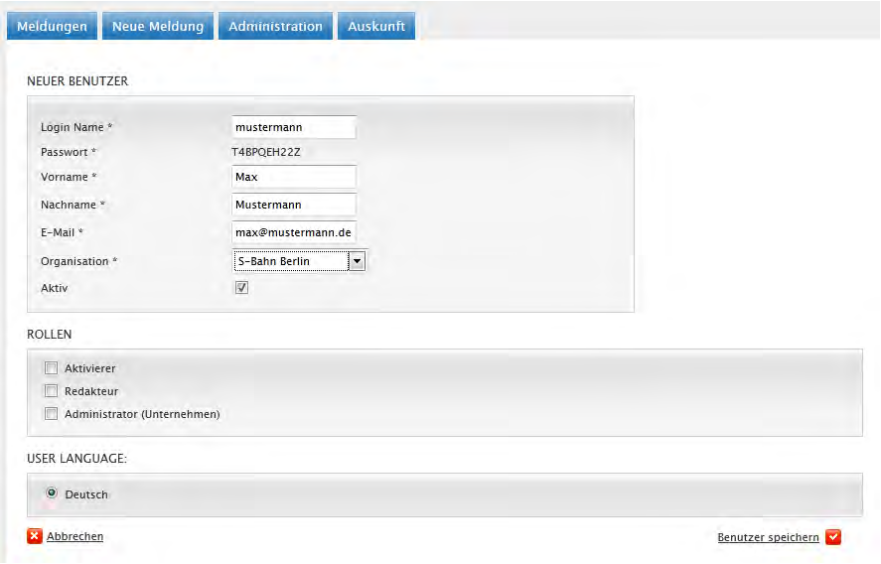
Nun können Sie alle Eigenschaften so anpassen, wie Sie sie für die neue Meldung benötigen. Nach dem Speichern & aktivieren ist die neue Meldung komplett.

Administration – Rechtevergabe an Nutzer

Sie möchten mit dem HIM unter dem Vier-Augen-Prinzip arbeiten? Kein Problem! Hier ein kleiner Einblick in die Möglichkeiten, die wir gern für Sie einrichten:

Im HIM gibt es drei Rechtestufen, auch „Rollen" genannt", die man jedem Benutzer zuweisen kann:

- **Redakteur:** Mit diesem Recht darf man Meldungen schreiben und ändern. Diese Meldungen haben nach dem Anlegen den Status „inaktiv" (= rot).
- **Aktivierer:** Mit diesem Recht darf man Meldungen vom inaktiven Status auf „aktiv" setzen und umgekehrt.
- **Administrator (Unternehmen):** Mit diesem Recht ist es erlaubt, unter dem Menü „Administration"
    - Nutzer neu anzulegen
    - Nutzern ein neues Passwort zu geben
    - Nutzer zu löschen
    - Rechte von Nutzern zu verändern



Jeder Nutzer kann dabei eine, zwei oder alle drei dieser Rollen erhalten.

Bei den neu angelegten Nutzern haben wir als VBB Ihnen zunächst alle Rechte vergeben. Das bedeutet, Sie können Ihre selbst angelegten Meldungen auch selbst aktivieren und wieder deaktivieren sowie löschen, Sie können neue Nutzer anlegen etc.

Wir können Ihnen aber auch differenzierte Rechte einräumen, sofern Sie beispielsweise nach dem Vier-Augen-Prinzip arbeiten möchten.
Einer Ihrer Kollegen würde dann also nur die Rolle „Redakteur" erhalten, darf also nur Meldungen schreiben. Ein weiterer Kollege könnte ausschließlich bzw. zusätzlich die Rolle des „Aktivierers" erhalten. Schließlich können wir noch einen Administrator einrichten, der beispielsweise all diese Rollen erhält.

Bitte sprechen Sie uns einfach mit der Wunschlösung für Ihr Unternehmen an.

Kontakt zum VBB

Wir wünschen Ihnen bei der Benutzung des HIM viel Erfolg!

Bei Fragen, Problemen und Anregungen zum HIM stehen wir Ihnen gern zur Verfügung:

Robert Haack
Bereich Planung und Fahrgastinformation

Telefon: (030) 25 41 42 85
E-Mail: fahrinfo@vbb.de

Stand: 13. September 2016

Alle Angaben ohne Gewähr.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

HIM

Meldungstyp	Ursache	betroffener Abschnitt	Publikations-zeitraum	Meldungsdauer
Information	Beeinträchtigung durch Vandalismus	Fahrtbezogen	ab Bekanntwerden	während des Ereignisses
		Haltbezogen		
	Behinderungen wegen Streik	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Gleiswechsel	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltbezogen		
	Verspätete Bereitstellung des Zuges	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltbezogen		
	Behinderungen wegen Staatsbesuch	Fahrtbezogen	ab Bekannt-werden / bis zu 3 Wochen vorher	während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Behinderungen wegen Veranstaltung	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Straßensperrungen	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Streckensperrung	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Zusätzlicher Halt zum Ein /Ausstieg für Reisende	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Regionsbezogen		
Störung	Bombenentschärfung	Fahrtbezogen	ab Bekanntwerden	während des Ereignisses
		Haltbezogen		
		Regionsbezogen		
	Erdrutsch	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Feuerwehreinsatz	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Gegenstände im Gleis	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
	Hochwasser	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Notarzteinsatz	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Oberleitungsstörung	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
	Personen im Gleis	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Polizeieinsatz	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Schnee, Glatteis	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Signalstörung	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Störung an einem Bahnübergang	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Linienbezogen		
	Technische Störung am Zug	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Linienbezogen		
	Technische Störung an der Strecke	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Linienbezogen		
	Technische Untersuchung am Zug	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Linienbezogen		
	Tiere im Gleis	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
	Türstörung	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
	Umgestürzter Baum	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
	Unwetter	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
		Regionsbezogen		
	Verspätungen	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Linienbezogen		
	Verzögerung beim Ein/Ausstieg	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Linienbezogen		
	Verzögerungen	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Linienbezogen		
	Vorsichtsmaßnahme	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
	Weichenstörungen	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
	Witterungsbedingungen	Fahrtbezogen		während des Ereignisses
		Haltabschnittbezogen		
		Haltbezogen		
		Linienbezogen		
Ausfall der Fahrt	Ausfall der Fahrt	Fahrtbezogen	ab Bekanntwerden	während des Ereignisses
		Linienbezogen		
		Haltabschnittbezogen		
hohe Auslastung	hohe Auslastung	Fahrtbezogen	ab Bekanntwerden	während des Ereignisses
		Linienbezogen		
		Haltabschnittbezogen		
Aufzugsstörung	Aufzugsstörung	Haltbezogen	ab Bekanntwerden	während des Ereignisses

2.1.3.2. Meldung von Änderungen der Grunddaten

Neue VU-Masten

			Pflege durch IVU											Pflege bei Bedarf				
Änderungs-meldung	**gemeldet**	**Änderung**	**Haltestelle**	**durch**			**VU-Mast-nummer**	**RBL-ID**	**VBB-Nr.**	**Waben-nummer**	**Lokale Nr.**	**Linien-Nr.**					**Kursbuch**	**Verbund-name**	
von VU	**am**	**zum**	**angelegt am**	**[KÜRZEL]**	**Bemerkung**	**VBB-Name**			**Nummer**		**gesperrt ?**		**Koordinate X**	**Koordinate Y**	**VBB-Name**	**Lieferant**	**Satzname**	**Auskunfts-name**	**Zielbe-schilderung**
ORP	29.03.11	29.03.11			Beispiel	Kyritz, Beispiel	4444	XXX		4540		xyz	52,1234567	13,987654	Kyritz, Beispiel	ORP	Kyritz, Beispiel	Kyritz, Beispiel	Kyritz, Beispiel

Vorlagentabelle für neue VU-Masten:

- *Anlage „2.1.3.2.vu_masten_neue.xls"*

Umbenennung von VU-Masten

			Pflege durch IVU												Pflege bei Bedarf				
Änderungs-meldung	**gemeldet**	**Änderung**	**Änderung**	**durch**			**VU-Mast-nummer**	**DHID**	**RBL-Nr.**	**VBB**	**Waben-nummer**						**Kursbuch-eintrag**	**Verbund-name**	
von VU	**am**	**zum**	**ausgeführt am**	**[KÜRZEL]**	**Bemerkung**	**VBB-Name (alt)**				**Nummer**		**gesperrt ?**	**Koordinate X**	**Koordinate Y**	**VBB-Name (neu)**	**Lieferant**	**Satzname**	**Auskunfts-name**	**Zielbe-schilderung**
VTF	09.11.11	11.12.11	05.12.11	ALH	Beispiel	Großbeeren, Beispiel	1014	DE:9000245087::1	xxx	245087	5400		52,123456	14,654978	Großbeeren, Feldstr.		Großbeeren, Feldstr.	Großbeeren, Feldstr.	Großbeeren, Feldstr.
VTF	09.11.11	11.12.11	05.12.11	ALH	Beispiel	Ludwigsfelde, Beispiel	5731	DE:9000245361::2	xxx	245361	5400		53,323456	14,321978	Ludwigsfelde, Siedlerweg		Ludwigsfelde, Siedlerweg	Ludwigsfelde, Siedlerweg	Ludwigsfelde, Siedlerweg

Vorlagentabelle für die Umbenennung von VU-Masten:

- *Anlage „2.1.3.2.vu_masten_umbenennung.xls"*

Regeldurchbindung

Lieferant	**VU-Mast-nummer**	**DHID**	**Haltestellenname**	**von Linie**	**interner Linienname**	**von Ri**	**nach Linie**	**interner Linienname**	**nach Ri**	**maximale Wartezeit**	**gültig ab**	**gültig bis**	**Bemerkung**
VBBr	14312	DE:900275035::1	Wilhelmsdorfer Straße 12	N4	N4	2	B	B/522	2	1	28.01.17	13.12.17	

Vorlagentabelle für Regeldurchbindung:

- *Anlage „2.1.3.2.regeldurchbindung.xls"*

2.2.1.1. Glossar Benennungen

Ausflugslinien
Unterrubrik von BUS bzw. Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „saisonalen, vorrangig touristischen Zwecken dient".

Aushangkasten
Hier befindet sich an einer Haltestelle der Fahrplan.

Bahn-Regionalverkehr
betreiberunabhängiger Oberbegriff für den Bahnregionalverkehr

Citybus
Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, der gekennzeichnet ist durch „kleinteilige Erschließung". Der CityBbus bedient Mittelzentren (→ **Quartierbus**).

Express-Linien
Unterrubrik von BUS bzw. Tram, offizielle Benennung des Verkehrs, der „einzelne Haltestellen auslässt".

Fahne
oberes Haltestellensegment, durch (H) gekennzeichnet

Fahrschein
Fahrkarte, Fahrausweis

Fahrtziel
Zielangabe auf Haltestellenfahne

Gültigkeit
Zeitraum, für den eine Aussage gilt, immer „gültig ab ..."

Haltestelle
tarifrelevanter Punkt (z.B. Bahnhof, Busbahnhof, Haltepunkt), einer Wabe zugeordnet

Liniennetz
schematische Linienführung (Spinne)

Linienplan
Linienführung, die auf geografischen Karten dargestellt ist

Linienverlauf
Aufzählung der Straßen im Fahrplantabellen, die eine Linien durchfährt

Linse
Darstellung von Haltestellenknotenpunkten in Plänen oder Liniennetzen

Mast
Haltestellenmast

Nacht-Linien
Unterrubrik von BUS bzw. Tram. Nachtbus bzw. Nachttram ist die offizielle Benennung des Verkehrs, der „nachts eine andere Strecke fährt als tagsüber".

Nase
Haltestellendarstellung in Liniennetzen, quadratisch oder dreieckig

Perlschnur
schematische Darstellung aller Haltestellen einer Linie

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

Quartierbus
Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, der gekennzeichnet ist durch „kleinteilige Erschließung". Der Quartierbus bedient Teile einer Großstadt (→ **Citybus**).

Regionalverkehrslinie
Bus- oder Tramlinie, die Städte/Orte miteinander verbindet

Register
farbige Griffmarkierung am Beschnittrand eines Fahrplanbuchs

Richtungsangabe
Kopfzeile in Fahrplanbüchern/Foldern, verdeutlicht: Abfahrtsort und Destination

Rufbus
Unterrubrik von BUS, offizielle Benennung des Verkehrs, bei dem „eine Kundenaktion zur Nutzung des Angebots nötig ist". Ehemals Bestellverkehr.

Stadtlinie
Bus- oder Tramlinie, die innerhalb einer Stadt fährt

Strecke
baulicher Weg

Umgebungsplan
zeigt die unmittelbare geographische Umgebung eines Bahnhofes/einer Haltestelle

Verkaufsstelle
hier können Kunden Fahrscheine erwerben

Verkehrshinweise
Erläuterungen für Ausnahmefälle bei Fahrplänen (Fußnote)

2.2.1.3. Rufbus bzw. andere Bedienformen

Der Rufbus stellt eine Alternative zum konventionellen ÖPNV dar. Dort wo durch die Struktur des Bediengebietes und die Verkehrsbedürfnisse der normale Linienverkehr unwirtschaftlich ist, bieten Rufbus-Systeme eine Möglichkeit zur Ergänzung der Verkehrsangebote. Sie orientieren sich am Bedarf und kommen nur zum Einsatz, wenn eine Bestellung vom Fahrgast vorher-gegangen ist.

Es gibt zwei verschiedene Formen beim Rufbus:

1. **Linienbetrieb:** definierter Fahrtweg und definierte Abfahrtszeiten. Dies können zusätzliche Fahrten zum bestehenden Linienverkehr sein aber auch separate Verkehrsangebote.

2. **Linienverkehr mit Abweichung vom Linienweg:** definierte Abfahrtszeiten an definierten Anschlusspunkten und definiertes Bediengebiet.
   Der Fahrtweg und die Abfahrtszeiten sind nur insofern festgelegt, daß er bei Bedarf den Anschluss an bestimmte Linienverkehre sichert.

zu 1. Darstellung des Angebotes innerhalb der bestehenden Fahrplantabellen möglich.

zu 2. Darstellung des Angebotes mit Verweis auf Anschlussbeziehungen, zusätzlich Definition des Bediengebietes nötig.

Außerdem sind bei allen drei Formen Informationen nötig:
- zu den Verkehrstagen und Verkehrszeiten
- zur Bestellung
- zu Abweichungen von den allgemeinen Beförderungsbedingungen
- zum Tarif

1. Linienbetrieb

Der Fahrtweg kann analog der konventionellen Angebote im ÖPNV durch Perlschnüre, Linienpläne oder Liniennetze dargestellt werden.

BUS 878 — **Montag - Freitag**

Fahrtnummer	*03*	*01*	*05*	*17*	*19*	*07*	*09*
Verkehrshinweise	**K**			R		R	**15**
	S	**S**			**S**		**S**
Bad Freienwalde, Busbahnhof	**.**	**.**	**8.00**	**.**	**.**	**.**	**.**
- Amtsstr.	.	.	8.01	.	.	.	
- Schlachthof	.	.	8.03	.	.	.	
Bad Freienwalde Malche	**.**	**.**	**8.05**	**.**	**.**	**.**	
Falkenberg, Papierfabrik	.	.	8.06	.	.	.	
- Gärtnerei	.	.	8.08	.	.	.	
- Dorf	**.**	**.**	**8.09**	**.**	**.**	**.**	
Falkenberg Thälmannstr.	.	.	8.10	.	.	.	
Amalienhof	**.**	**.**	**8.11**	**.**	**.**	**.**	
Amalienhof Ausbau	.	.	8.12	.	.	.	
Struwenberg Abzweig Falkenberg	.	.	8.13	.	.	.	.
Hohenfinow Dorf	.	.	8.16	.	.	.	.
Neugersdorf	.	.	8.22	.	.	.	.
Gersdorf	**.**	**.**	**.**	**.**	**.**	**.**	**.**
Trampe Dorf	**6.50**	**.**	**.**	**10.33**	**12.33**	16.39	**.**
Ackermannsdorf	6.53	.	.	10.36	12.36	16.39	.
Gersdorf	6.56	.	8.24	10.39	12.39	16.39	.
.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	
Bernau Busbahnhof	**.**	**9.19**	**.**	**.**	**.**	**.**	

S nur an Schultagen (Land Branden
O Anschluß in Heckelberg nach Tiefe
K weiter als 887 Bad Freienwalde
R nach telefonischer Anmeldung Weite
fahrt mit Rufbus

zusätzliche Fahrt innerhalb eines bestehenden Fahrplanangebotes

BUS R99 **Wulkow ▸ Frankfurt (O,**

SVF nur bei Bedarf

BUS R99 — **täglich**

Wulkow		**10.01 11.32 13.01 14.32 16.01**
Frankfurt (O), Bahnhof Bussteige		**10.28 11.59 13.28 14.59 16.28**
Frankfurt (O), Bahnhof DB	*ab*	*10.39 12.09 13.39 15.09 16.39*
Berlin, Ostbahnhof	*an*	*11.41 13.15 14.41 16.15 17.41*
Berlin, Zoologischer Garten DB	*an*	*11.58 13.33 14.58 16.33 17.58*

Separates Verkehrsangebot mit eigener Liniennummer und eigenem Fahrplan

2. Linienverkehr mit Abweichung vom Linienweg

Die Definition des Bediengebietes muß in jedem Fall durch ein Ortverzeichnis erfolgen. In dieses Verzeichnis ist jeder Ort aufzunehmen, der bei Bedarf angefahren wird.

Darüberhinaus kann das Bediengebiet auch mit Hilfe von Kartografie dargestellt werden.

Bahn RB66 Angermünde ▸ Szczecin

DB AG

RB66 | **Sonnab. u. Sonntag**

Fahrtnummer		*5920*	*5922*	*5924*	*5926*	*5928*	*5930*
Verkehrshinweise		a					
Angermünde	**ab**	**5.55**	**7.51**	**9.27**	**11.37**	**13.27**	**15**
Passow		6.08	8.04	9.40	11.51	13.41	1
Schönow		6.13	8.09	9.45	11.56	13.45	1
Casekow	R	6.17	8.13	9.49	12.00	13.49	1
Petershagen	R	6.21	8.17	9.53	12.04	13.53	16
Tantow	R	**6.27**	**8.31**	**9.58**	**12.16**	**13.58**	**16.**
Szczecin Gumience	an	6.47	8.57	10.15	12.32	14.15	16.47
Szczecin Glowny	**an**	**6.53**	**9.03**	**10.21**	**12.37**	**14.21**	**16.53**

a von Berlin-Zoologischer Garten, ab 4.39
b nach Berlin-Zoologischer Garten, an 23.24
R nach telefonischer Anmeldung Weiterfahrt mit Rufbus



Legende

Rufbus Bediengebiet

Zehdenick (Mark)
Umsteigepunkt zum Rufbus

RB12 RB12
Bahn-Regionalverkehr mit Liniennummer, Bahnhof und Endbahnhof

802 802
Bus mit Liniennummer und Endhaltestelle

2.2.1.4. PlusBus

Namensgeber für den PlusBus ist der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV). Dieser hat den PlusBus im Dezember 2013 im Rahmen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes eingeführt. Ein Kooperationsvertrag regelt die Qualitätskriterien und die Darstellung.

1. Ziele des PlusBus-Konzepts

Das Konzept PlusBus Brandenburg verfolgt das Ziel, das Busangebot im Land Brandenburg attraktiver zu gestalten, die Aufmerksamkeit der Fahrgäste auf diese besonderen Buslinien zu richten und dadurch die gute Bus-Bahn-Verknüpfung sowie die Vertaktung mehr in den Vordergrund zu stellen. Mit der gemeinsamen Marke „PlusBus" wird für die Kunden der qualitativ hochwertige ÖPNV erkennbarer. Darauf aufbauend ist es möglich, mit den standardisierten Angebotskriterien den Busverkehr in Brandenburg gezielt zu vermarkten und damit auch neue Kundengruppen für den ÖPNV anzusprechen.

Grundsätzlich soll das Konzept PlusBus Brandenburg auch eine Motivation sein, wichtige Buslinien im Angebot so anzupassen, dass sie die Qualitätsstandards erfüllen und somit in die Kategorie PlusBus aufgenommen werden können.

Die Botschaft lautet: Brandenburg hat auch in der Fläche ein attraktives Bussystem, das eng mit dem SPNV verknüpft ist und diesen ergänzt.

2.1. Vorteile für die Fahrgäste

- intuitive Nutzung des PlusBusses ohne aufwändige Planung
- mehr Flexibilität und Freiheit durch gut abgestimmte und regelmäßige Taktangebote

2.2. Vorteile für die Verkehrsunternehmen

- höhere Fahrgastzahlen durch gut vernetzten Taktverkehr
- steigende Fahrgastzahlen bedeuten steigende Einnahmen

3. Qualitätskriterien

Linien, die unter der Marke PlusBus fahren, müssen die nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- **Regelmäßiger Taktverkehr**
  Es sollen Fahrten von Montag bis Freitag von 6:XX Uhr bis 20:00 Uhr angeboten werden. Mindestens jedoch Montag bis Freitag im 1h Grundtakt von 6:XX Uhr bis 18:XX Uhr.
- **Zeitnaher Bahn-Bus Übergang**
  Die Übergangszeit vom/zum SPNV beträgt maximal 15 Minuten (inkl. Wegezeit). In der Übergangszeit enthalten ist die Wegezeit (Zeit für den Weg vom Zug zum Bus). Im Regelfall beträgt die Wegezeit 3 bis 5 Minuten.
- **Wochenendbedienung**
  Eine Wochenendbedienung ist anzubieten. Samstags sind sechs und am Sonntag vier Fahrtenpaare anzustreben. Abweichungen sind in begründeten Fällen möglich. Mindestens jedoch drei Fahrtenpaare am Samstag oder Sonntag.

Die Qualitätskriterien für den PlusBus müssen sowohl an Schul- als auch an Ferientagen erfüllt werden.

PlusBus-Linien zeichnen sich durch eine einfache, transparente und konsistente Grundstruktur aus:

- geradlinige und direkte Linienführung ohne Stichfahrten
- Hin- und Rückfahrt erfolgen mit gleicher Liniennummer
- gleichbleibender Linienweg im Tagesverlauf für Hin- und Rückweg

4. Fahrgastinformation und Kommunikation

4.1. Die Marke

Der Markennamen PlusBus wird vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und dem VBB für Buslinien genutzt, die den Qualitätskriterien entsprechen. Einheitlich wird auch das PlusBus-Signet für die Fahrgastinformation in beiden Verbünden genutzt. Ein regionaler Bezug ist durch die Anpassung des Namens (z. B. „PlusBus Hoher Fläming") möglich.

PlusBus
Hoher Fläming

4.2. Das Bildmotiv

Der VBB stellt den Verkehrsunternehmen in Branden- burg ein einheitliches Bildmotiv zur Verfügung. Dieses kann regional an die einzelnen Busverkehrsunternehmen angepasst werden. Mit dem Slogan „Der PlusBus. Ein Takt, mit dem Sie rechnen können“ wird das Bildmotiv zur Gestaltung der Busse, von Werbeplakaten und Broschüren verwendet. Auf dieser Grundlage kann für jede PlusBus-Region eine individuelle Erscheinungsweise entwickelt werden, die gleichzeitig aber eine Wieder- erkennung im gesamten Verbundgebiet garantiert. Übergeordnet hat der VBB eine Informationsseite zum PlusBus unter www.VBB.de/PlusBus eingerichtet.



Individuelle Anpassung des Hintergrund-Motivs:
- Farbanpassung
- Iconanpassung an regionale Umgebung

Beispiele:



Individuelle Anpassung des Bus-Motivs:
- Farbanpassung
- Modellanpassung

Beispiele:

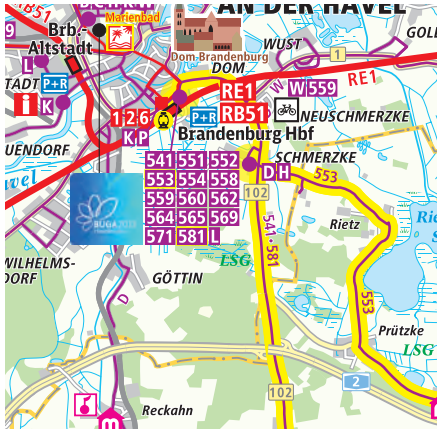


4.3. Darstellung in Kartographieprodukten und Liniennetzen

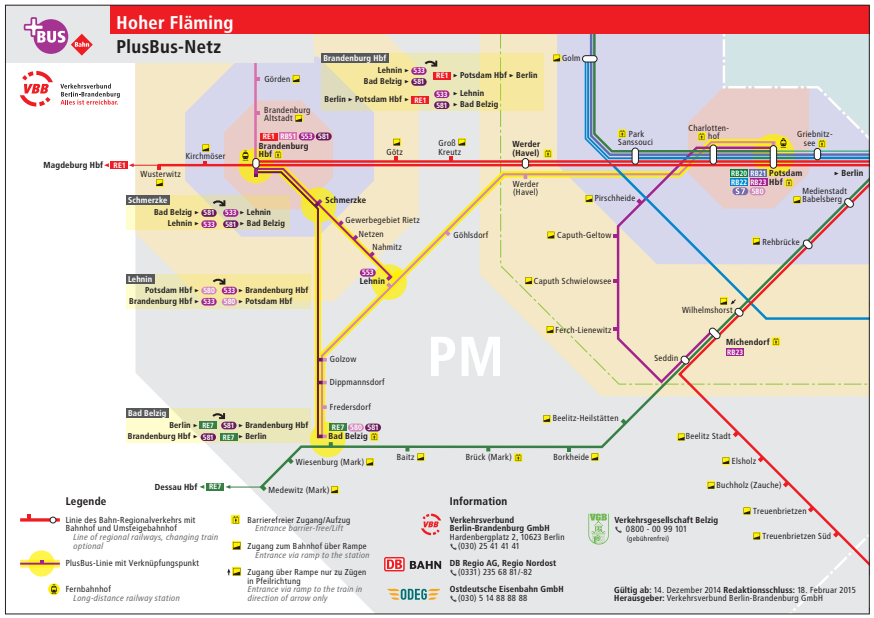
Die PlusBus-Linien sollen in ausgewählten Kartographie- produkten dargestellt werden. Hervorgehoben werden die Linienverläufe der PlusBusse durch eine gelbe Hinterlegung. Die Verknüpfungspunkte werden durch eine gelbe Kreisfläche markiert.

Vorgesehen sind derzeit folgende Darstellungen:
- SPNV-Liniennetz Berlin-Brandenburg (ohne PlusBus-Linien im C-Tarifbereich):
- Darstellung der PlusBus-Linien als sekundäres Netz.
- Liniennetz Regionalverkehr Berlin und Umland
- Geografische Regionalkarten und Liniennetze.

Die Kartendarstellungen bilden die Grundlage für die Verwendung in Flyern, Fahrplanbüchern, Aushängen, Plakaten und weiteren Medien.



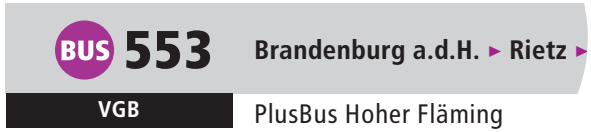
Ausschnitt aus geografischer Regionalkarte



Liniennetz PlusBus Hoher Fläming (verkleinerte Darstellung)

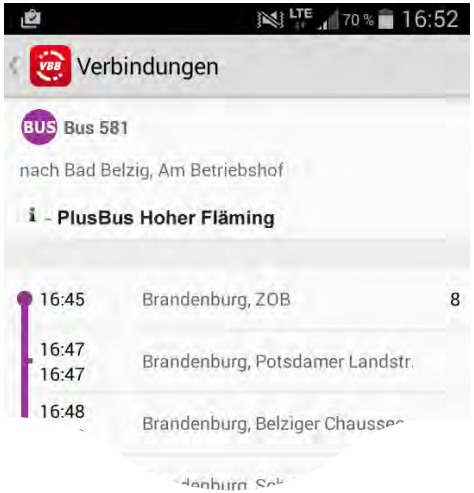
4.4. Darstellung in Fahrplantabellen

Für Fahrplantabellen, vor allem in Fahrplanbüchern und Foldern ist eine Kennzeichnung der PlusBus-Linien mit einem Texthinweis vorgesehen. Dieser wird in der Kopfzeile, im optionalen Feld unterhalb der Richtungsangaben platziert.



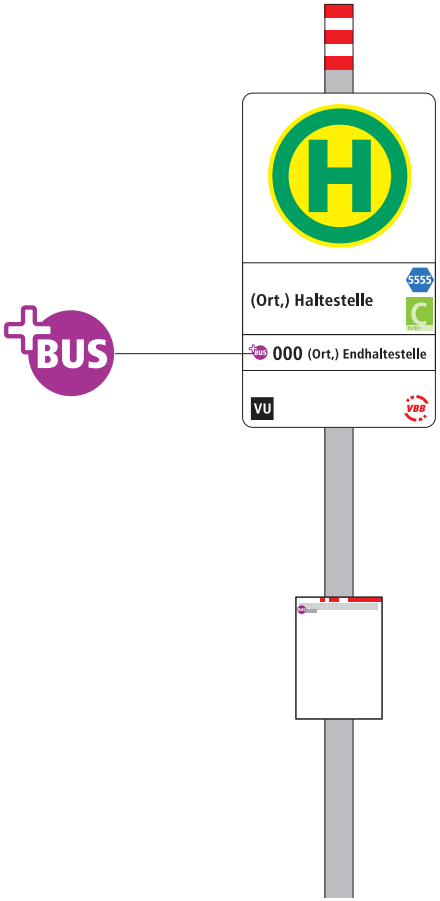
4.5 Darstellung in der VBB-Fahrinfo

Die Fahrinfo-Dienste (mobil, stationär, App, Routing) stellen bei einer Verbindungsanfrage (Ansicht Abfahrts- tafel) einen fett ausgezeichneten PlusBus-Attributstexte dar. Dadurch wird der Fahrgast auf die besondere Quali- tät vor allem bei der Anzeige von mehreren Verbindungs- oder Abfahrtsalternativen hingewiesen. Abhängig von den Nutzergewohnheiten der VBB-Fahrinfo-Dienste muss sich der Fahrgast dann nur noch den Linienweg (Um- steigepunkte) und die Abfahrtsminute merken. Einige VBB-Fahrinfo-Dienste können auch erklärende und weiterführende Texte verarbeiten. Die Umsetzung ist weiterhin von technischen Möglichkeiten bei den Verkehrsunternehmen beeinflusst.



4.6 Kennzeichnung der Haltestellen

Haltestellen für PlusBusse sind mit dem PlusBus-Logo an der Haltestellenfahne zu kennzeichnen.



2.2.2.1.1. Abkürzungsverzeichnis (Orte)

Landeshauptstädte (L) auf 1 Buchstaben, Kreisfreie Städe und Kreisstädte (K) auf 2 Buchstaben, Städte (S), Amtsgemeinden (A) und Großgemeinden (G) auf 3 Buchstaben

Ortsverzeichnis	Status	Abk.
Ahrensfelde	A	Ahf
Altdöbern	A	Adb
Altlandsberg	A	Alb
Angermünde	S	Ang
Bad Freienwalde (Oder)	A	BFw
Bad Liebenwerda	S	BLw
Bad Saarow-Pieskow	A	BSP
Bad Wilsnack	A	BWs
Baruth/Mark	A	Bat
Beelitz	A	Bee
BEESKOW	K	Be
BELZIG	K	Bz
Bergholz-Rehbrücke	A	BRe
BERLIN	L	B
Bernau	S	Brn
Bestensee	G	Bts
Biesenthal	A	Bst
Birkenwerder	G	Bkw
Blankenfelde	A	Bfd
Boitzenburg	A	Bob
BRANDENBURG an der Havel	K	Bb
Brieselang	A	Brl
Briesen (Mark) LOS	A	Brn
Brieske	A	Brk
Brieskow-Finkenheerd	A	BFh
Britz	A	Brz
Brück	A	Brü
Brüssow	A	Brw
Buckow MOL	A	Buk
Burg (Spreewald)	A	Bur
Butzow	A	Buw
Calau	A	Cal
Caputh	A	Cap
COTTBUS	K	Cb
Dahlwitz-Hoppegarten	A	DHg
Dahme	A	Dam
Dallgow-Döberitz	G	Ddö
Doberlug-Kirchhain	A	Dki
Döbern	A	Döb
Drebkau	A	Drk
EBERSWALDE	K	Eb
Eichstädt	A	Eis
Eichwalde	G	Eiw
Eisenhüttenstadt	S	Ehs
Elsterwerda	S	Els
Erkner	G	Ekn
Falkenberg/Elster EE	A	FbE
Falkenberg/Mark MOL	A	FbM
Falkensee	S	Fse
Fehrbellin	A	Fer
Finowfurt	G	Fif
Finsterwalde	S	Fiw
FORST (LAUSITZ)	K	Fo
FRANKFURT (ODER)	K	Ff
Fredersdorf-Vogelsdorf	G	FrV
Friedersdorf LDS	A	Frd
Friedland	A	Frl
Friesack	A	Frs
Fürstenberg/Havel	A	Fbg
Fürstenwalde/Spree	S	Füw
Gartz (Oder)	A	Grz
Gerswalde	A	Gew
Glienicke/Nordbahn	G	GlN
Golßen	A	Gon
Golzow MOL	A	Gow
Gramzow	A	Grm
Gransee	A	Grs
Gröden	A	Grd
Groß Kreutz	A	GKr
Groß Leuthen	A	GLt
Groß Pankow	A	GPw
Groß Rietz	A	GRz
Groß Schönebeck	A	GSb
Großräschen	A	Grä
Grünheide (Mark)	A	Grh
Guben	S	Gub
Gumtow	A	Gmt
Heiligengrabe	A	Hgr
Hennigsdorf	S	Hen
HERZBERG/ELSTER	K	Hz
Hohen Neuendorf	G	HNd
Hornow	A	Hrn
Jänschwalde	A	Jwa
Jeserig	A	Jeg
Joachimsthal	A	Jot
Jüterbog	A	Jtg
Karstädt	A	Kas
Ketzin	A	Ket
Kleinmachnow	G	Klm
Kletzke	A	Kle
Kolkwitz	G	Klz
Königs Wusterhausen	S	KWh
Kremmen	A	Krm
Kyritz	A	Kyr
Langengrassau	A	Lgs
Lauchhammer	S	Lau
Lebus	A	Lbs
Leegebruch	G	Lee
Lehnin	A	Len
Lehnitz	A	Lez
Lenzen	A	Lnz
Letschin	A	Let
Liebenwalde	A	Lwd
Lieberose	A	Lro
Lindow (Mark)	A	Ldw
Löwenberg	G	Löw

Ortsverzeichnis	Status	Abk.
LÜBBEN	K	Lü
Lübbenau/Spreewald	A	Lüb
Lübbenow	A	Lbw
Luckau	A	Luc
LUCKENWALDE	K	Lu
Ludwigsfelde	S	Ldf
Lychen	A	Lyc
Massen-Niederlausitz	A	MsN
Mellensee	A	Mls
Meyenburg	A	Mey
Michendorf	A	Mid
Milow HVL	A	Miw
Mittenwalde LOS	A	Mtw
Mühlberg/Elbe	A	Müg
Mühlenbeck	A	Müb
Müllrose	A	Mül
Müncheberg	A	Mün
Nauen	S	Nau
Nennhausen	A	Nen
Neu Fahrland	A	NFa
Neuenhagen MOL	G	Nhg
Neuhardenberg	A	Nhb
Neuhausen	A	Nhs
NEURUPPIN	K	Np
Neustadt (Dosse)	A	Nst
Neuzelle	A	Nzl
Niedergörsdorf	A	Ngö
Niemegk	A	Ngk
Oderberg	A	Obg
ORANIENBURG	K	Ob
Ortrand	A	Otr
Peitz	A	Pei
PERLEBERG	K	Pe
Petershagen/Eggersdorf	G	PeE
Pinnow	A	Pin
Plessa	A	Ple
POTSDAM	L	P
Premnitz	A	Prz
PRENZLAU	K	Pz
Pritzwalk	S	Pzw
Prösen	A	Prö
Putlitz	A	Puz

Ortsverzeichnis	Status	Abk.
Rangsdorf	A	Rdf
RATHENOW	K	Ra
Rheinsberg	A	Rbg
Rhinow	A	Rhw
Rüdersdorf b. Bln.	A	Rüd
Ruhland	A	Rul
Schenkendöbern	A	Sdö
Schipkau	A	Spk
Schlieben	A	Slb
Schönborn	A	Söb
Schönefeld LDS	A	Sfd
Schöneiche bei Berlin	G	Sön
Schönermark UM	A	Smk
Schönewalde	A	Swd
Schönwalde HVL	A	Swa
Schönwalde LDS	A	Swe
Schulzendorf LDS	G	Szd
Schwarzheide	S	Szh
Schwedt/Oder	S	Sdt
Seddin	G	Sdd
SEELOW	K	Se
SENFTENBERG	K	Sf
Sonnewalde	A	Sow
Spreenhagen	A	Spr
Spremberg	S	Spb
Stahnsdorf	A	Std
Steinhöfel LOS	A	Sth
Storkow/Mark	A	Stw
Straupitz	A	Stz
Strausberg	S	Stb
Tauche	A	Tau
Teltow	S	Tel
Templin	A	Tmp
Teupitz	A	Tpz
Trebbin	A	Tbb
Treuenbrietzen	A	Tbz
Velten	S	Vel
Vetschau	A	Vet
Wahrenbrück	S	Wab
Waldstadt	G	Wds
Walsleben	A	Wal
Wandlitz	A	Wnz

Ortsverzeichnis	Status	Abk.
Welzow	A	Wlz
Werbig TF	A	Wbg
Werder (Havel)	S	Wer
Werneuchen	A	Weu
Wiesenburg	A	Wib
Wildau	G	Wld
Wittenberge	S	Wtt
Wittstock/Dosse	S	Wst
Woltersdorf MOL	G	Wod
Wriezen	A	Wrz
Wusterhausen/Dosse	A	WhD
Wustermark	A	Wma
Wusterwitz	A	Wwz
Zehdenick	A	Zdk
Zepernick	A	Zpk
Zeuthen	G	Ztn
Ziesar	A	Zsr
Zossen	A	Zos

2.2.2.1.1. Abkürzungsverzeichnis (Stadtteile Berlin)

Berliner Stadtteile und ihre Abkürzugnen auf
5 Buchstaben nach Pietruska-Stadtplan

Adlershof	Adler
Altglienicke	Altgl
Alttreptow	Alttr
Baumschulenweg	Baums
Biesdorf	Biesd
Blankenburg	Blanb
Blankenfelde	Blanf
Bohnsdorf	Bohnd
Britz	Britz
Buch	Buch
Buchholz	Buchh
Buckow	Bucko
Charlottenburg	Charl
Dahlem	Dahle
Falkenberg	Falkb
Friedenau	Fried
Friedrichsfelde	Frife
Friedrichshagen	Frihg
Friedrichshain	Frhai
Frohnau	Frohn
Gatow	Gatow
Grünau	Grüna
Grunewald	Grune
Haselhorst	Hasel
Heiligensee	Heils
Heinersdorf	Heind
Hennigsdorf	Hennd
Hermsdorf	Hermd
Hohenschönhausen	Hohsh
Johannisthal	Johth
Karlshorst	Karlh
Karow	Karow
Kaulsdorf	Kauld
Kladow	Klado
Köpenick	Köpen
Konradshöhe	Konhö
Kreuzberg	Kreuz

Stadtteilbezeichnung	**Abkürzung**
Lankwitz	Lankw
Lichtenberg	Liber
Lichtenrade	Lirad
Lichterfelde	Lifel
Lübars	Lübar
Mahlsdorf	Mahld
Malchow	Malch
Mariendorf	Mardf
Marienfelde	Marfe
Marzahn	Marza
Mitte	Mitte
Müggelheim	Müggh
Neukölln	Neukö
Niederschöneweide	Niesw
Nikolassee	Nikol
Oberschöneweide	Obers
Pankow	Panko
Plänterwald	Plänt
Prenzlauer Berg	Prenz
Rahnsdorf	Rahnd
Reinickendorf	Reind
Rosenthal	Roset
Rudow	Rudow
Schmargendorf	Schma
Schmöckwitz	Schmö
Schöneberg	Schön
Siemensstadt	Sieme
Spandau	Spand
Staaken	Staak
Steglitz	Stegl
Tegel	Tegel
Tempelhof	Temph
Tiergarten	Tierg
Treptow	Trept
Waidmannslust	Waidm
Wannsee	Wanns

Stadtteilbezeichnung	**Abkürzung**
Wartenberg	Wartb
Wedding	Weddg
Weißensee	Weißs
Wilmersdorf	Wilmd
Wittenau	Wittn
Zehlendorf	Zehld

4.2.3.1. Fahrtzielkonzept (Glossar)

Aktueller Halt
Der Name des Halts, an dem das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt steht. Es zählen nur solche Halte, an denen für den Ein-/Ausstieg von Fahrgästen gehalten wird.

Ansage
Akustische Informationsübermittlung jeglicher Art *(▸ Ansagen)*.

Ausstiegsseite
Angabe durch den Wortlaut „Ausstieg rechts/links" oder mithilfe von Symbolen. Ist im Fahrzeug der Ausstieg nur auf einer Seite möglich, dann entfällt die Angabe.

Datum + Uhrzeit
Das jeweils aktuelle Datum und die jeweils aktuelle Uhrzeit. Sie werden dynamisch aktualisiert/fortgeschrieben. Es ist das 24-Stunden-Format mit einem Doppelpunkt als Trennzeichen anzuwenden.

Fahrtziel
In der Regel der letzte Halt, der von der Fahrt bedient wird. In einigen Fällen, wird stattdessen, eine → **Zwischenstation** verwendet. Die Bezeichnung des Fahrtzieles steht immer in Verbindung mit der Liniennummer.

Fahrzeugeinheit
Unter einer Fahrzeugeinheit wird
a) ein Triebwagen/Bus,
b) ein Wagen bzw. Wagensegment eines mehrteiligen Triebzuges oder
c) ein Reisezugwagen
verstanden.

Im (Straßen-)Bahnverkehr wird zudem unter einer Zugeinheit
a) ein Triebwagen,
b) Triebzug oder
c) eine Lok mit Einzelwagen
verstanden. Eine Zugeinheit besteht demnach aus einer oder mehreren Fahrzeugeinheit(en). Züge bestehen demnach aus einer oder mehreren Zugeinheit(en).

Liniennummer
Die Nummer der Linie, wie sie gemäß Bestellung/Konzession bestellt/vergeben wurde.

Nächster Halt
Der Name des Halts, an dem das Fahrzeug als nächstes zum Halten kommen wird. Es zählen nur solche Halte, an denen für den Ein-/Ausstieg von Fahrgästen gehalten wird.

Plus
Die auf dieses Wort folgenden Informationen werden zusätzlich gegeben. Das Wort „Plus" selbst wird nicht angezeigt/angesagt.

Via-Station
Bedeutender Unterwegshalt (insb. hinsichtlich Umsteigemöglichkeiten und verkehrlicher Verknüpfung), welcher dem Fahrgast zusätzlich zum Fahrtziel / zur Zwischenstation kommuniziert wird.
- Einer Via-Station geht stets das Wort „via" voraus, auch wenn dies in diesem Dokument an manchen Stellen nicht explizit genannt werden sollte.
- Via-Stationen werden nur solange kommuniziert, wie die Via-Station noch nicht erreicht wurde. Via-Stationen werden bei ihrem Durchfahren ausgeblendet/„gelöscht".
- Entfällt eine Via-Station (Umleitung, Haltausfall), so ist diese auf keinem Medium als Via-Station zu kommunizieren.
- Ist das Wort (+Via-Station) in diesem Dokument in Klammern gesetzt, erfolgt die Kommunikation von Via-Stationen nur dann, wenn es verkehrlich sinnvoll/geboten ist.

Wagennummer
Angabe der Wagennummer, falls Reservierungen in mehreren Zugteilen möglich sind. Im Fall von Triebzügen (vgl. Definition „Fahrzeugeinheit"), die aus mehreren Fahrzeugeinheiten bestehen – also einem technischen Zusammenschluss mehrerer Fahrzeugeinheiten, die jedoch baulich bedingt immer gemeinsam eingesetzt werden –, können Fahrgästen mitunter schwerlich zwischen den einzelnen Wagen unterscheiden (*Beispiel*: Talent 2). In diesem Fall kann die Wagennummer statt von der Fahrzeugeinheit von der Zugeinheit abgeleitet werden.

Wechsel
Technischer Hinweis zur Art der Einblendung: Die auf dieses Wort folgenden Informationen werden im Wechsel mit den davorstehenden Informationen abwechselnd angezeigt. Das Wort „Wechsel" selbst wird nicht angezeigt/angesagt.

Zwischenstation
(Bedeutender) Halt, welcher dem Fahrgast anstelle des Fahrtziels (im Sinne des letzten bedienten Halts) kommuniziert wird, wenn diese Station für die Orientierung von Fahrgästen besser geeignet ist als das Fahrtziel. Die Bezeichnung des Fahrtzieles steht immer in Verbindung mit der Liniennummer.

Vokabelliste

Für eine verbundweit einheitliche Kommunikation wird eine Vokalliste Deutsch-Englisch sowie Deutsch-Polnisch zur Verfügung gestellt.

Bei der Vokabelliste handelt es sich um ein Arbeitsdokument.
Der aktuelle Stand ist unter **vbb.de/vokabelliste** zu finden.

Nachfolgend befindet sich ein Auszug zum Stand 04|2017.

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Ansagen	deutsch	englisch
		X			1. Bauabschnitt / 2. Bauabschnitt	first / secind construction phase
		X			10-Minutentakt	every 10 minutes
				X	7-Tage -Karte	7-day ticket / weekly ticket
X					Abfahrt	departure
X					Anschluss	connection
X	X				Aufzug / Fahrstuhl	lift
x		x	x		Ausfall	
		X			Ausfall Fahrstuhl	lift is out of service
			X		Ausstieg [links / rechts]	Exit to the left/right.
X	X	X	X	X	Bahn-Regionalverkehr	regional rail
X	X	X	X	X	Bahnsteig	platform
X					Bahnsteig	platform
		X			Bahnsteigänderung / Bahnsteig-wechsel	plattform changes
		X			Bahnübergangsstörung	level crossing barrier failure
X	X	X			barrierefrei	step-free access / barrier-free
X		X			Bauarbeiten	construction work
X					Bedarfshalt	request stop
X	X	X			bedingt barrierefrei	partially step-free access / barrier-free
		X			betroffene Linien	routes affected
	X				Blindenleitsystem	orientation system for blind people
		X			Bombenentschärfung	bomb disposal
X	X	X	X	X	Bus	bus
X	X	X	X	X	Busbahnhof	bus station
X	X	X	X	X	Bushaltestelle	bus stop
X					Bussteig	bus platform
X					die S-Bahn (als System)	suburban rail
X		X			durchgehend	non-stop
X	X				Eingangsbereich	arrival hall
	X				Einkaufspassage	shopping mall
	X				Einkaufszentrum	shopping centre
X		X			Einschränkung	
X				X	Einzelfahrausweis	single fare ticket
		X			elektronisches Stellwerk	electronic signalbox
	X				Empfangshalle	foyer
X					Endbahnhof	terminus station
X					Endhaltestelle	final stop

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Ansagen	deutsch	englisch
x				X	Entwertung	validation
X	X				Erdgeschoss	ground floor
X				X	Ermäßigt	reduced fare
X		X			Ersatzhaltestelle	replacement/temporary bus stop.
X		X			Ersatzverkehr	replacement service
X		X			Ersatzverkehr [mit Bussen]	replacement service by bus
X	X	X	X	X	Fähre	ferry
X	X			X	Fahrkartenautomat	ticket machine
X					Fahrplan	timetable
X				X	Fahrschein	ticket
X	X	X	X	X	Fernbahnhof	(central) main-line station
X	X	X	X	X	Fernbus	coach
X	X	X	X	X	Fernverkehr	national and international traffic
X	X	X	X	X	Flughafen	airport
	X				Friedhof	cemetery
		X			Früh-, Tages-, Abend- und Nacht-verkehr	Early morning/day/evening/night services.
	X				Fundbüro	lost property office
	X				Fußgängerbrücke	pedestrian bridge
X	X	X			Fußweg	pedestrian way
X					gegen Fahrtrichtung	against the direction of travel
X					gegenüberliegend	on the opposite side
		X			Gesamtübersicht (Grafik des Bauzustandes)	
X	X	X	X		Gleis	track
		X			Gleisänderung / Gleiswechsel	track changes
X		X			Gleisbauarbeiten	track construction work
X	X	X			Großveranstaltung	event
X		X			Halt	stop
		X			Haltestelle wie Bus 240	bus stop for bus 240
		X			Haltestellen des Ersatzverkehrs	replacement bus stop
X	X	X	X	X	Hauptbahnhof	central station
X		X			Hauptverkehrszeit(en)	rush hour(s)
	X				hinter	behind
X					in der Nähe	close to
	X	X			in der Nähe	close to
X					in Fahrtrichtung	in the direction of travel
		X			kein Zugverkehr	no train service

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Ansagen	deutsch	englisch
	X				Krankenhaus	hospital
X	X				Kundeninformation	passenger information
				X	Kurzstrecke	short-haul
		X			letzte / erste durchfahrende Züge	
	X				Lichtsignalanlage (Ampel)	traffic lights
X	X	X			Liniennetz	network
X	X	X			Liniennetzplan	network map
X	X				Messe	trade fair
		X			Musterfahrplantabellen	model timetable
X	X				Notruf- und Informationssäule	emergency and information point
	X				Obergeschoss (erstes, zweites, drittes...)	first, second, third floor
X	X	X	X	X	O-Bus	trolley bus
	X				Parkhaus	multi-storey car park
	X				Parkplatz	car park
X		X			Pendelverkehr	single track service
X	X				Polizei	police
X		X			pünktlich	on time
x	X	X			Rampe	ramp
X	X	X	X	X	Regionalbahnhof	regional railway station
X		X			Ringlinie	circle line
	X				Rolltreppe	escalator
X	X	X	X	X	S-Bahn	urban rail
X	X	X	X	X	S-Bahnhof	urban rail station
X	X	X	X	X	S-Bahnsteig	urban rail platform
	X				Schalterhalle	counter hall
	X				Schießfach	luggage lockers
	X				Schießfach	locker hall
	X				Schießfach	baggage lockers
		X			Signalstörung	signal failure
		X			Störungsinfo	service alert
X		X			Straßenbahn	tram
X	X	X	X	X	Straßenbahnhaltestelle	tram stop
X	X	X	X	X	Straßenbahnsteig	tram plattform
X				X	Tageskarte	day pass
		X			Taktänderung	
				X	Tarifbereich	fare zone

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Ansagen	deutsch	englisch
	X				Treppe	stairs
	X				Treppenabsatz /Podest	landing
	X				Treppenzugang zum Gleis	access to plattform by stairs
	X				Türbreite	door width
X	X	X	X	X	U-Bahn	underground
X	X	X	X	X	U-Bahnhof	underground station
X	X	X	X	X	U-Bahnsteig	underground platform
	X				Überführung	footbridge
	X				Übergang	crossing
		X			Umfahrung	alternative routes
		X			Umfahrungsmöglichkeiten	
X	X	X			Umleitung	temporary change of routing
X		X			Umsteigemöglichkeit	interchange
	X				Unterführung	pedestrian subway
	X				Untergeschoss	basement
	X				Verteiler	Mezzanine level
X	X	X			Vorplatz	forecourt
		X			Wartungsarbeiten	maintenance work
		X			wegen einer Entgleisung	due to a derailment
		X			wegen eines defekten Zuges	due to a defective/broken down train
		X			wegen eines Kabelbrandes	due to a cable fire/fire near the line
		X			wegen eines umgefallenen Baumes	due to a fallen tree/tree on the line
		X			wegen geplanten Bauarbeiten	due to planned engeneering / track works
		X			wegen Personen im Gleis	due to trespassers on the line
		X			Weichenstörung	points failure
X	X	X	X	X	ZOB - Zentraler Omnibus Bahnhof	central coach station
X		X			Zugausfall /Zugausfälle	train cancellation/train cancel-lations
		X			Zugverkehr unterbrochen	interrupted service
X		X			zusätzlicher Zug	additional train
	X				Zwischengeschoss	intermediate storey

Wortgruppen Deutsch – Englisch

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Tickets	Kategorie	deutsch	englisch
		X			ReFaAbKo	Als vorrübergehende Alternative nutzen Sie bitte den Halt auf der XXX Straße.	As a temporary alternative, please use the stop on ...Street.
X	X				Wegeleitung	auf der gegenüberliegenden Straßenseite	on the opposite side of the street
X	X				Verkehr	barrierefreie Toiletten für Menschen mit Behinderung	easy-access toilets for people with impaired mobility
			X		Ansage	Bedarfshalt. Wenn Sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte die Stopp-Taste.	Request Stop. If you wish to exit here, please press the request button.
		X			FGI	Bei Bedarf über [TEXT]	Stops in [TEXT], if requested.
		X	X		FGI	Bei Bedarf Weiterfahrt bis [TEXT]	Journey continues to (Ort), if requested.
X					FGI	Bei Fragen wenden Sie sich bitte an das Begleit-personal.	If you have any questions, please speak to a member of the railway staff.
X		X	X		FGI	Bitte achten Sie auf die Lautsprecherdurchsagen und Anzeigen.	Please pay attention to announcements and information on the displays.
X		X	X		FGI	Bitte achten Sie auf die Lautsprecherdurchsagen.	Please pay attention to announcements.
			X		Ansage	Bitte achten Sie auf die Lücke zwischen Zug und Bahnsteigkante.	Please mind the gap between train and the platform.
	X				Wegeleitung	Bitte den Ausgang in der Bahnsteigmitte nutzen.	
			X		Ansage	Bitte die Türen freihalten/frei machen/frei geben.	Please stand clear of the door(s).
X		X	X		ReFaAbKo	Bitte planen Sie {XXX Minuten} Fahrzeit-verlängerungen ein.	Please allow {XXX minutes} extra time for travel.
	X				Wegeleitung	bitte über die Ampel gehen/bitte nutzen Sie den Weg über die Ampel	please use the traffic lights
		X			Ansage	Bitte werfen Sie Ihren Müll in die dafür vorgesehenen Mülleimer und Müllbeutel.	Please dispose your rubbish in the bins and bin liners provided for this purpose.
		X			Wegeleitung	Busse nach ... fahren in der xy-Straße ab, an der Ersatzverkehrverkehrshaltestelle (wie Bus 129)	
			X		Ansage	Der [TEXT] hat derzeit [ZAHL] Minuten Verspätung.	The [TEXT] is currently running [ZAHL] minutes late.
		X			ReFaAbKo	Der [VERKEHRSMITTEL] hält nicht in [TEXT]{, [TEXT1]} {, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ und [TEXT4]}.	The [TEXT] will not stop at [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ and [TEXT4]}.
		X			ReFaAbKo	Der [VERKEHRSMITTEL] hält zusätzlich in [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ und [TEXT4]}.	There will be additional stopps in [TEXT]{, [TEXT1]}{, [TEXT2]}{, [TEXT3]}{ and [TEXT4]}.
			X		Ansage	Der Anschluss zu [Verkehrsmittel] [Liniennummer] nach [Ort], um hh:mm Uhr wartet bis [Uhrzeit] / wird nicht erreicht.	The connecting train to ORT waits till XX.XX / cannot be reached.
	X	X			Ausstattung	Der Aufzug zwischen [ORT] und [ORT] ist vorrüber-gehend nicht im Betrieb.	The lift between [ORT] and [ORT] is temporarily out of service.
	X	X			Wegeleitung	Der Bus fährt von der Haltestelle gegenüber.	For the bus please use the opposite bus stop.
	X			X	Ausstattung	Der Fahrkartenautomat akzeptiert aktuell nur Münzen/ Bargeld	The ticket machines/ticket vending machines are currently only accepting coins/cash.
		X			ReFaAbKo	Der Halt in [ORT] entfällt.	No stops in (Ort)

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Tickets	Kategorie	deutsch	englisch
			X		Ansage	Der nächste und letzte Halt ist ...	The next and last stop is ...
	X				Wegeleitung	dicht bei ... ... Straße	close to ... ... Straße
X		X			ReFaAbKo	Die Beförderung von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen ist nur im Rahmen vorhandener Kapa-zitäten möglich, dabei haben Kinderwagen und Rollstühle Vorrang.	
		X			ReFaAbKo	Die erste S-Bahn ...	
		X			ReFaAbKo	Die letzte S-Bahn S1 fährt xx.xx Uhr ab.	
		X			ReFaAbKo	Die letzte S-Bahn S1 nach ... fährt xx.xx Uhr ab.	
		X			ReFaAbKo	Die letzte S-Bahn ...	
		X			FGI	Die Mitnahme von Fahrrädern ist nicht möglich.	Bicycles cannot be transported.
X			X		Ansage	Diese Fahrt endet dort.	This is the last stop.
			X		Ansage	Diese Fahrt endet dort. Diese/r [Verkehrsmittel] fährt um [Uhrzeit] weiter als Linie [Liniennummer] nach [ORT] (via [ORT1])	This is the last stop. The train continues to [Ort] at XX.XX.
			X		Ansage	Diese Fahrt endet dort/hier, Fahrgäste bitte alle aussteigen.	This is the last stop. All change please.
			X		Ansage	Dieser Zug der Linie [Linie] fährt weiter nach [ORT1] [über ggf. Via-Station(en)]. Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] fahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	This is the train section to ORT {via Ort}. Passengers to [ORT] {via Ort} please change here to the other train section.
		X			ReFaAbKo	Ein Ersatzverkehr{ zwischen [TEXT1] und [TEXT2]} ist eingerichtet.	A replacement service operates between [TEXT1] and [TEXT2].
		X			ReFaAbKo	Ein Pendelverkehr ist{ zwischen [TEXT1] und [TEXT2]} eingerichtet.	A single track service operates between [TEXT1] and [TEXT2].
		X			ReFaAbKo	Ersatzverkehr mit Bussen auf der Linie XX zwischen ORT1 und ORT2.	Replacement service by bus for the lin (..) between (Ort) and (Ort)
		X			ReFaAbKo	Es besteht Anschluss an einen Ersatzverkehr .	Connection to replacement service is available.
		X			ReFaAbKo	Fahrgäste nach ... fahren bitte bis ... und steigen dort um.	
			X		ReFaAbKo	Fahrgäste steigen bitte hier aus.	All change please.
			X		Ansage	Fahrgäste werden gebeten, Ihre Sachen/Gegenstände mitzunehmen, bevor Sie den Zug verlassen.	Passengers are requested take all their personal belongings with them before leaving the train
x				X	Ticket	Fahrkarte vor Fahrtantritt erwerben.	Purchase ticket before dparture.
X		X			FGI	Fahrradmitnahme begrenzt möglich.	Bicycle transport is possible to a limited extent.
			X		Ansage	Falls Sie ein unbeaufsichtigtes Gepäckstück oder verdächtiges Benehmen am Bahnhof beobachten, informieren Sie bitte das Bahnhogspersonal oder die Bundespolizei	If you notice any unattended luggage or suspicious behaviour at the station, please inform a member of staff or the (transport) police as soon as possible.
X		X			FGI	Falls Sie Hilfe benötigen, wenden Sie sich bitte an das Personal oder rufen Sie XXX an.	If you require assistance, please ask a member of the staff or call XXX.

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Tickets	Kategorie	deutsch	englisch
			X		Ansage	Füße bitte nicht auf die Sitzflächen legen.	Please do not put your feet on the seats.
			X		Ansage	Fußweg zum/zur/zu [POI]. – laut englischer Version eher Ausstieg für...?	Exit here for [POI].
		X			ReFaAbKo	Hier kein S-Bahn-Verkehr/nach ... kein S-Bahn-Verkehr	
		X			ReFaAbKo	Hier kein S-Bahn-Verkehr.	
	X	X			Wegeleitung	hinter dem Bahnübergang	behind the railway crossing
		X			ReFaAbKo	In den Bussen des Ersatzverkehrs ist die Beförderung von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen nur eingeschränkt möglich.	The replacement service offers limited space for bicycles, wheelchairs and baby buggys.
	X	X			Wegeleitung	in Höhe ... ... Straße	close to ... ... Straße
X					ReFaAbKo	Linie ... wird verlängert	
X					ReFaAbKo	Linienführung der betroffenenen Linien	
X					FGI	Passagiere, die am Bahnhof besondere Hilfe benötigen, rufen bitte die XXX vor Antritt der Reise an.	Customers needing special assistance, please call 1800 800 007 prior to travelling.
X			X		FGI	Rauchen und offenes Feuer verboten!	Smoking and open fire prohibited!
			X		Ansage	Reisende nach [TEXT] fahren bitte{ über [TEXT1]} nach [TEXT2] und steigen dort um.	Passengers travelling to [TEXT] please take the train to [TEXT2] {via TEXT1} and change there.
			X		Ansage	Reisende nach [TEXT1]{ bzw. nach [TEXT2]} steigen bitte in [TEXT3] um.	Passengers travelling to [TEXT1] {bzw. to [TEXT2]} please change in/at [TEXT3]
		X			ReFaAbKo	S5 fährt nicht	
			X		Ansage	Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug endet hier. Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] [über ggf. Via-Station(en)] weiterfahren möchten, steigen Sie bitte hier um.	Dear passengers, this is the train section to (ORT {via Ort}). Passengers travelling to [ORT] {via Ort} please transfer here to the other train section.
			X		Ansage	Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug der Linie [Linie] fährt weiter nach [ORT1] [über ggf. Via-Station(en)].	Dear passengers, this train continues to [ORT] {via Ort}.
			X		Ansage	Übergang zu den Linien [...].	Transfer is avaiable to the [...] lines.
		X			ReFaAbKo	Veränderte Fahrzeiten	changed operation times
		X			ReFaAbKo	veränderter Zugverkehr	
		X			ReFaAbKo	Wegen eines Präsidentenbesuchs/einer Sicherheitswarnung ist der Bahnhof zur Zeit geschlossen. Züge fahren ohne Halt durch.	Due to a presidental state visit/security alert, [Station] is currently closed and trains are running through non stop/without stopping.
			X		Ansage	Wenn Sie mit der Linie [Linie] nach [ORT2] fahren möchten, steigen Sie bitte hier um.	Passengers travelling to [ORT] {via Ort} please change here.
		X	X		Ansage	Wir entschuldigen uns für entstandene Unannehmlichkeiten.	We apologize for any inconveniences.
		X	X		FGI	Wir möchten allen betroffenen Fahrgästen für ihre Geduld und ihr Verständnis danken.	We would like to thank all customers conncerned for their patience and understanding.
	X	X			Wegeleitung	Zum Bus nutzen Sie bitte den anderen Ausgang.	For the bus please use the alternative exit.
	X				Wegeleitung	Zum Bus nutzen Sie bitte den Ausgang gegenüber.	For the bus please use the opposite exit.
			X		Ansage	Zur/zum (POI) bitte hier umsteigen.	To (POI) please change here.

Vokabelliste Deutsch – Polnisch

Für eine verbundweit einheitliche Kommunikation werden eine Vokabelliste Deutsch – Englisch und eine Vokabelliste Deutsch – Polnisch zur Verfügung gestellt.

Bei den Vokabellisten handelt es sich um Arbeitsdokumente.
Der aktuelle Stand ist unter **vbb.de/vokabelliste** zu finden.

Nachfolgend befindet sich ein Auszug der Vokabel- und Wortgruppenliste Deutsch – Polnisch zum Stand 06|2017.

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Tickets	deutsch	polnisch
X					Abfahrt	odjazd
X					Anschluss	połączenie
X	X	X	X	X	Bahn-Regionalverkehr	kolej regionalna
X	X	X	X	X	Bahnsteig	peron
X					Bahnsteig	peron
X	X	X			barrierefrei	przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych
X		X			Bauarbeiten	roboty budowlane
X					Bedarfshalt	przystanek na żądanie
X	X	X			bedingt barrierefrei	częściowo przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych
X	X	X	X	X	Bus	autobus
X	X	X	X	X	Busbahnhof	dworzec autobusowy
X	X	X	X	X	Bushaltestelle	przystanek autobusowy
X					Bussteig	peron autobusowy
X					die S-Bahn (als System)	kolej miejska
X		X			durchgehend	bezpośrednie
X	X				Eingangsbereich	hall wejściowy
X		X			Einschränkung	ograniczenia
X				X	Einzelfahrausweis	bilet jednorazowy
X					Endbahnhof	dworzec końcowy
X					Endhaltestelle	przystanek końcowy
X	X				Erdgeschoss	parter
X				X	Ermäßigt	zniżkowy
X		X			Ersatzhaltestelle	przystanek tymczasowy
X		X			Ersatzverkehr	komunikacja zastępcza
X		X			Ersatzverkehr [mit Bussen]	autobusowa komunikacja zastępcza
X	X	X	X	X	Fähre	prom
X	X			X	Fahrkartenautomat	biletomat
X					Fahrplan	rozkład jazdy
X				X	Fahrschein	bilet
X	X	X	X	X	Fernbahnhof	dworzec kolei dalekobieżnej
X	X	X	X	X	Fernbus	autobus dalekobieżny
X	X	X	X	X	Fernverkehr	ruch dalekobieżny
X	X	X	X	X	Flughafen	lotnisko

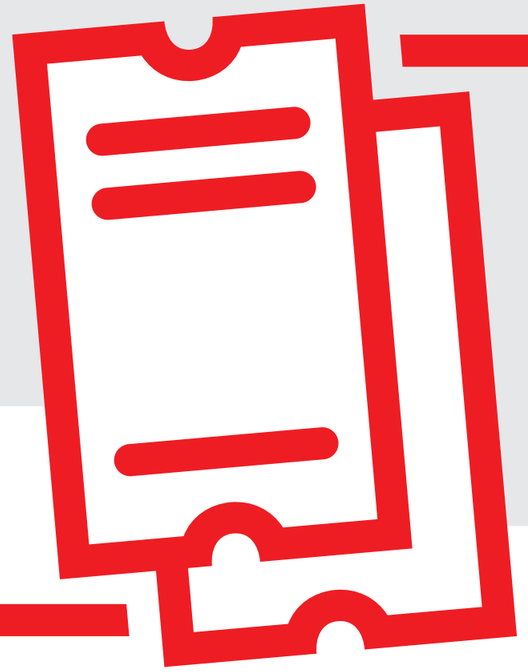
Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Tickets	deutsch	polnisch
X	X	X			Fußweg	przejście dla pieszych
X					gegen Fahrtrichtung	w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy
X					gegenüberliegend	przeciwległy
X	X	X	X		Gleis	tor
X		X			Gleisbauarbeiten	roboty torowe
X	X	X			Großveranstaltung	wydarzenie
X		X			Halt	przystanek
X	X	X	X	X	Hauptbahnhof	dworzec główny
X		X			Hauptverkehrszeiten	godziny szczytu
X					in der Nähe	w pobliżu
X					in Fahrtrichtung	w kierunku jazdy
X	X				Kundeninformation	informacja pasażerska
X	X	X			Liniennetz	sieć połączeń
X	X	X			Liniennetzplan	plan sieci połączeń
X	X				Messe	targi
X	X				Notruf- und Informationssäule	telefon alarmowy i punkt informacyjny
X	X	X	X	X	O-Bus	omnibus
X		X			Pendelverkehr	ruch wahadłowy
X	X				Polizei	policja
X		X			pünktlich	punktualnie
X	X	X	X	X	Regionalbahnhof	dworzec regionalny
X		X			Ringlinie	ring
X	X	X	X	X	S-Bahn	kolej miejska S-Bahn
X	X	X	X	X	S-Bahnhof	dworzec kolei miejskiej S-Bahn
X	X	X	X	X	S-Bahnsteig	peron kolei miejskiej S-Bahn
X		X			Straßenbahn	tramwaj
X	X	X	X	X	Straßenbahnhaltestelle	przystanek tramwajowy
X	X	X	X	X	Straßenbahnsteig	peron tramwajowy
X				X	Tageskarte	bilet dobowy
X	X	X	X	X	U-Bahn	metro
X	X	X	X	X	U-Bahnhof	stacja metra
X	X	X	X	X	U-Bahnsteig	peron stacji metra
X	X	X			Umleitung	objazd

Allgemein	Umgebung	ReFa AbKo	Ansagen	Tickets	deutsch	polnisch
X		X			Umsteigemöglichkeit	możliwość przesiadki
X	X	X			Vorplatz	plac przed budynkiem
X	X	X	X	X	ZOB - Zentraler Omnibus Bahnhof	Centralny Dworzec Autobusowy
X		X			Zugausfall /Zugausfälle	pociąg wypadł z rozkładu/pociągi wypadły z rozkładu
X		X			zusätzlicher Zug	dodatkowy pociąg
X	X				Aufzug / Fahrstuhl	winda
x				X	Entwertung	skasowanie
x	X	X			Rampe	rampa

Wortgruppen Deutsch – Polnisch

Allgemein	Umgebung	RefA AbKo	Ansagen	Tickets	deutsch	polnisch
			X		Wenn sie aussteigen möchten, drücken Sie bitte (die Stopp-Taste).	Aby wysiąść proszę nacisnąć przycisk (Stop).
			X		Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zug der [Linie] fährt weiter nach [ORT] [über Via-Station(en)]. Wenn Sie mit der Linie [...] nach [...] [über ggf. Via-Station(en)] fahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	Szanowni podróżni pociąg (Linie) jedzie dalej do [Ort] [przez stację(stacje)]. Jeśli chcą Państwo kontynuować podróż linią [...] do [...] [przez stację (stacje)], proszę zająć miejsce w innej części pojazdu.
			X		Sehr geehrte Fahrgäste, dieser Zugteil endet hier. Wenn Sie mit der Linie [...] nach [...] [über Via-Station(en)] weiterfahren möchten, steigen Sie bitte in den anderen Zugteil um.	Szanowni podróżni ta część składu pociągu kończy bieg. Jeśli chcą Państwo konynuować podróż linią [...] do [...] przez stację (stacje)], proszę przesiąść się do innej części pociągu.
			X		Fußweg zum/zur/zu [POI]	Przejście dla pieszych do [POI]
			X		Zur/Zum [POI] bitte hier umsteigen	Do [POI] proszę przesiąść się tutaj.
			X		Wir haben derzeit [...] Minuten Verspätung	Aktualne opóźnienie pociągu wynosi [...] minut.
			X		Zwischen [Bahnhof] und [Bahnhof] besteht zwischen dem [Datum] und [Datum] wegen [...] Ersatzverkehr mit Bussen/ etc. Wir entschuldigen uns für die entstehenden Unannehmlichkeiten.	Pomiędzy stacjami [...] i [...] w okresie pomiędzy [Datum] i [Datum] kursuje autobusowa/etc. komunikacja zastępcza. Za utrudnienia przepraszamy.
			X		Diese Fahrt endet dort, Fahrgäste bitte alle aussteigen.	Pociąg kończy bieg, pasażerów prosimy o opuszczenie pociągu.
			X		Diese Fahrt endet dort. Diese/r [Bus/Bahn/Tram/etc.] fährt um [Zeit] weiter als Linie [Liniennummer] nach [ORT] (via [...])"	Autobus/Pociąg/Tramwaj/etc. kończy bieg. Dalej jedzie jako pojazd linii [Liniennummer] do [Ort] (przez [...])
			X		Halt fällt aus wegen (Grund). Als Alternative können Sie [Alternative] nutzen.	Ze względu na (Grund) pojazd nie zatrzyma się na stacji/ przystanku. Mogą Państwo skorzystać z alternatywnego połączenia [Alternative].
			X		Zurzeit besteht Ersatzverkehr zwischen (Ort) und (Ort). Nutzen Sie als Alternative [Alternative] von (Ort) wegen [Grund des Ersatzverkehres]. Für Ihre Reise hat das zur Folge, dass [Folge]. Wir entschuldigen uns für entstehende Unannhmelichkeiten	Tymczasowo pomiędzy [Ort] a [Ort] kursuje komunikacja zastępcza. Mogą Państwo skorzystać z alternatywnego połączenia [Alternative] z (Ort) ze względu na [Grund des Ersatyverkehrs]. Wiąże się to z [Folge]. Przepraszamy za utrudnienia.
			X		Dieses Fahrzeug ist außerplanmäßig zum Stehen gekommen.	Ten pojazd zatrzymał się poza planem.

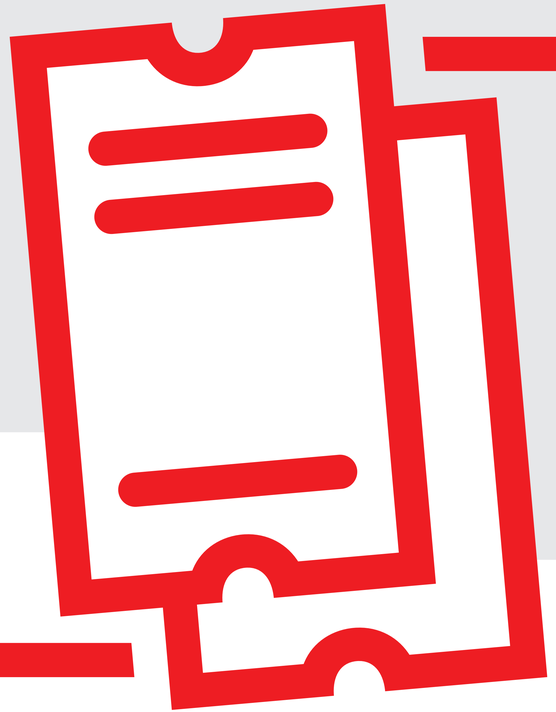
VBB



HIER TICKETS FÜR:

Bahn S U Tram BUS F

VBB

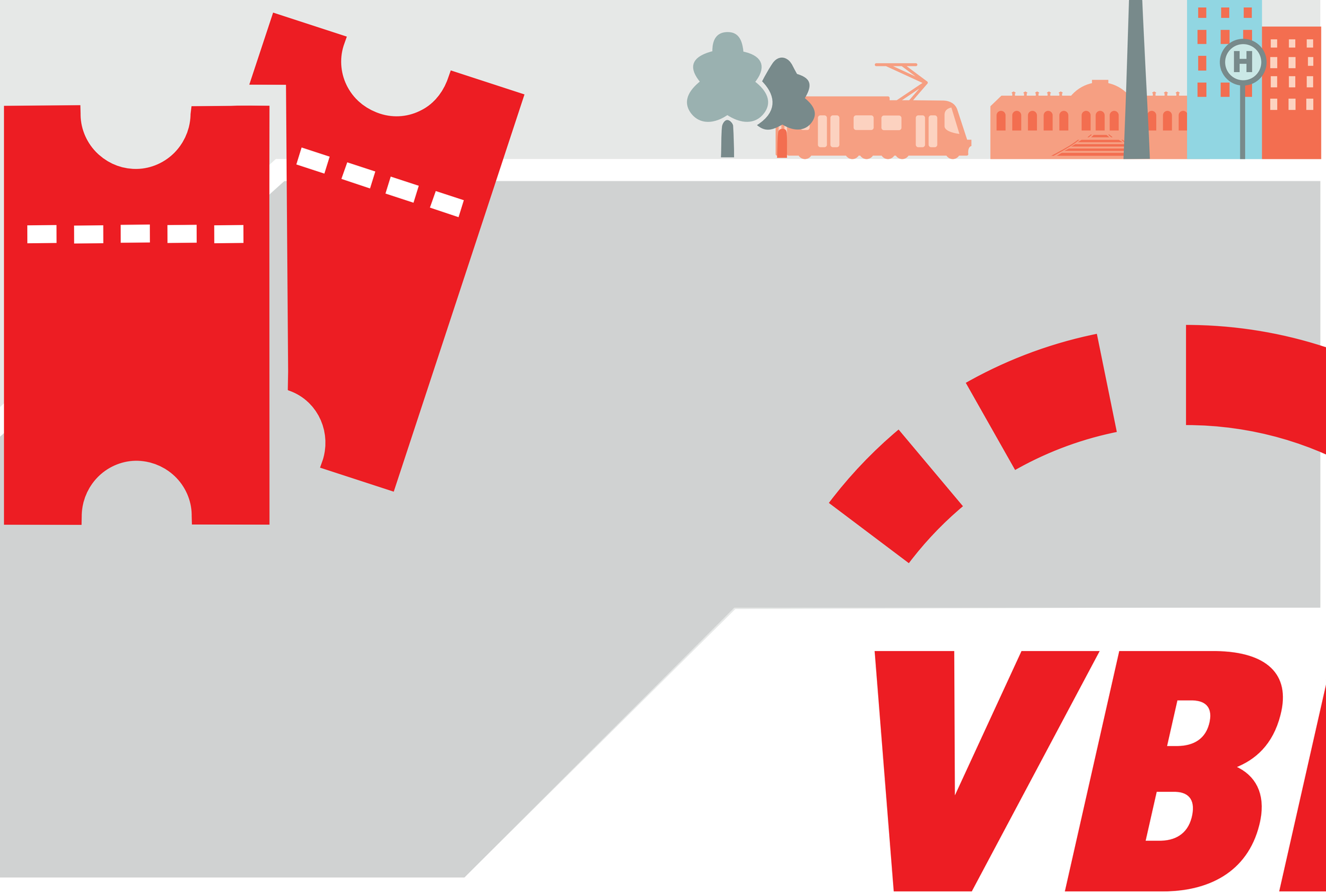


HIER TICKETS FÜR:

Bahn S U Tram BUS F

Hier Tickets.

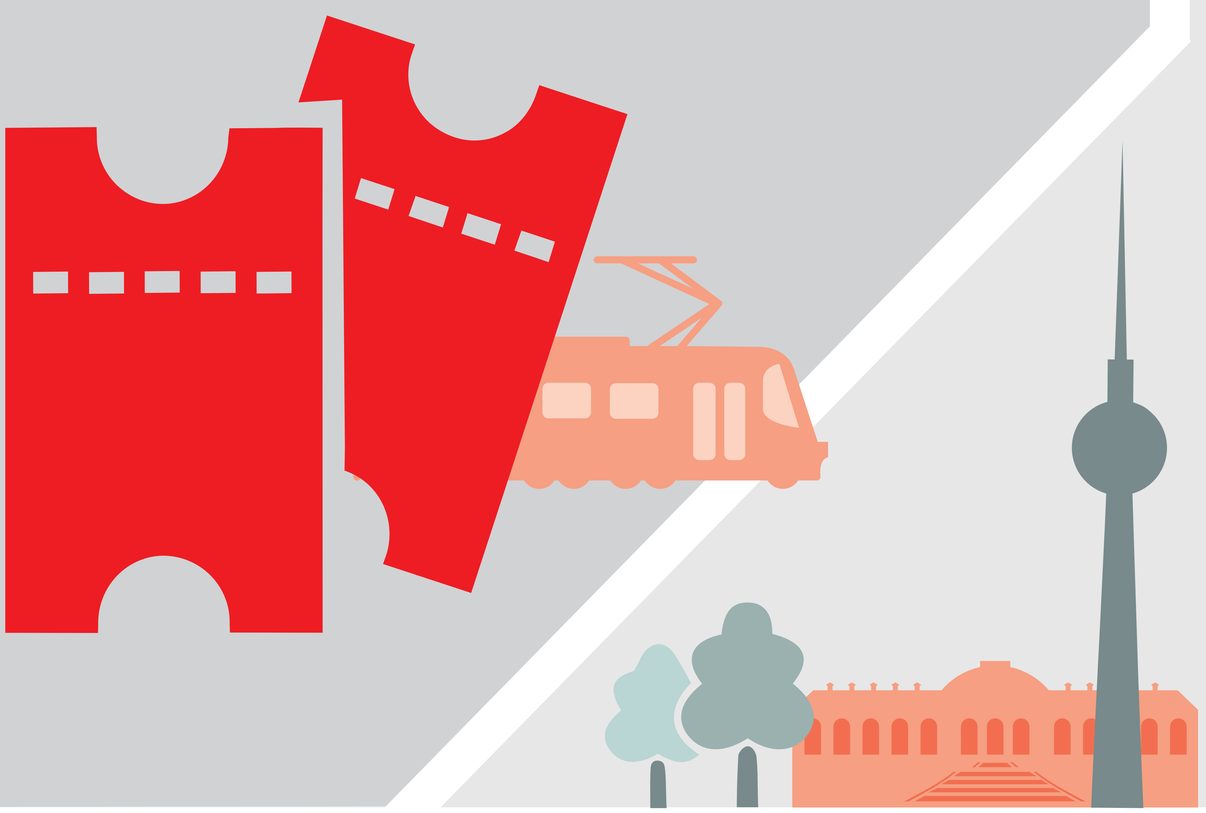
Bahn S U Tram BUS F



VBB

Hier Tickets

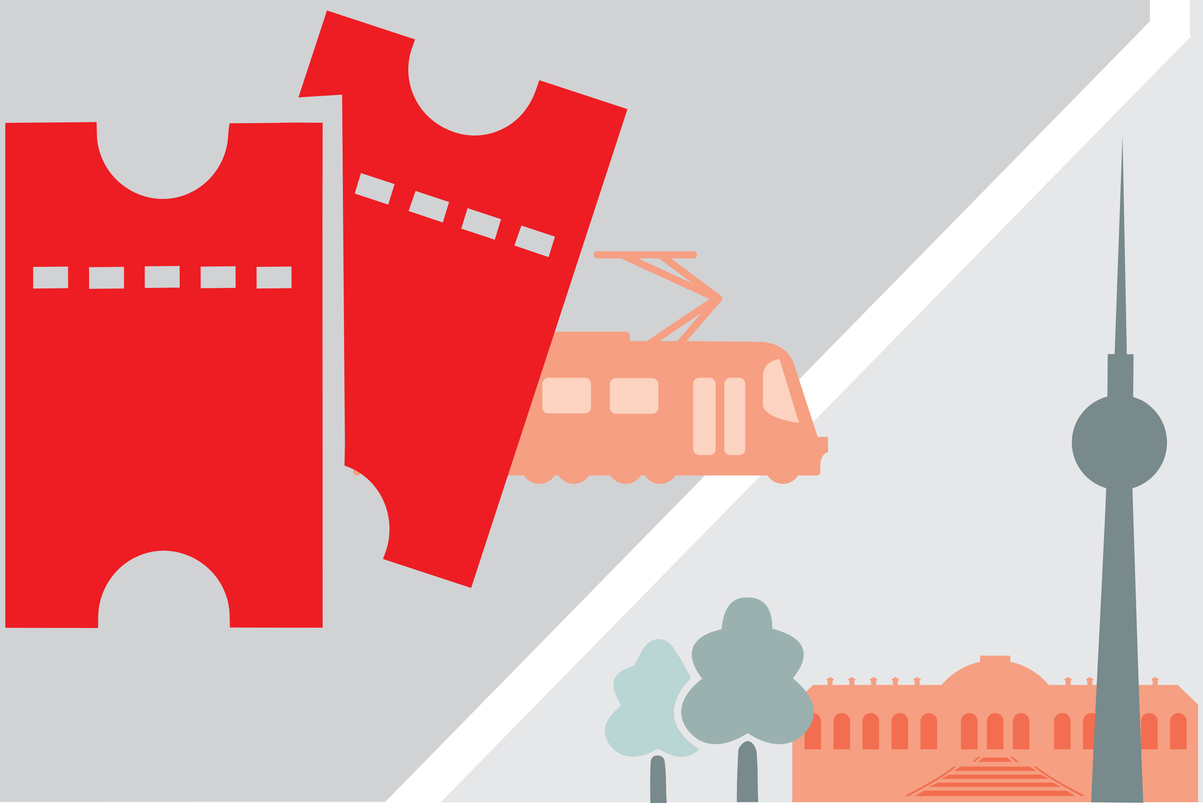
Bahn S U Tram BUS F



VBB

Kurz warten.
Dann starten.

Bahn S U Tram BUS F



VBB

Zu Tickets und Service.

Bahn S U Tram BUS F

Mehr Automaten in der Nähe.

Bahn S U Tram BUS F

VBB