

# TARIF

## VBB imPuls 2019

**2. Verbundkonferenz  
Berlin, 6. Juni 2019**

---

Der Tarif in der Verkehrswende

---

Top-10-Thesen zum Verbundtarif

---

Der „Wiener Weg“ –  
Mehr als eine Jahreskarte

**Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg**

**vbb.de**

**#VBBimPuls**

## Die Top-10-Thesen zum Tarif Der Tarif der Zukunft ...

**01. ... ist die Basis für eine echte Verkehrswende.**

**02. ... ist ein Kernprodukt des Verkehrsverbunds: ein Ticket für alle.**

**03. ... benötigt ein gutes Verkehrsangebot, um erfolgreich zu sein.**

**04. ... stellt die Grundlage dar für eine hohe Qualität im ÖPNV.**

**05. ... ist für alle da und verbindet weiter Stadt und Land.**

**06. ... passt für jede Lebenslage.**

**07. ... ist auch elektronisch – und damit supereinfach.**

**08. ... ist smart, mobil und schon mit einem Klick zu haben.**

**09. ... ist nur eine von vielen Finanzierungssäulen des ÖPNV.**

**10. ... entwickelt sich zu einem Mobilitätstarif.**

**Mehr dazu auf Seite 20**



## INHALT

- 02** Kurz und knackig: 10 Thesen zum Tarif
- 04** Vorwort von Susanne Henckel
- 06** Der „Wiener Weg“ – Mehr als eine Jahreskarte
- 08** Sechs schlaue Köpfe diskutieren
- 10** Der Tarif in der Verkehrswende – Verbundkonferenz 2019
- 18** Poetry-Slam – Komma Klar! Eine Ode an den ÖPNV
- 20** Die Top-10-Thesen zum Tarif erklärt
- 22** 20 Jahre VBB-Land, 20 Jahre VBB-Tarif

**„Wir müssen bei der Verkehrswende darüber nachdenken, ob neben Ticketpreisen und öffentlichen Geldern weitere Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV machbar sind. City-Maut und Parkraumbewirtschaftung sollten keine Denkverbote sein.“**

**Susanne Henckel**



**Liebe Leserinnen und Leser,**

das Jahr 2019 steht im VBB-Land ganz im Zeichen des VBB-Tarifs. Und zwar deshalb, weil wir Grund zum Feiern haben: Am 1. April 2019 wurde unser einheitliches Tarifsystem für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Berlin und Brandenburg 20 Jahre alt. Seit dem Frühjahr 1999 gilt, wovon die Fahrgäste im Verbundgebiet täglich profitieren: Zwei Länder, ein Ticket. Darauf sind wir stolz! ÖPNV-Nutzer\*innen überwinden bequem Bundesland- und Tarifgrenzen, ohne es zu merken. Knapp 40 Verkehrsunternehmen fahren im VBB-Land im Takt, über 1,5 Milliarden Fahrgäste wurden 2018 insgesamt befördert.

Stetig wachsende Fahrgastzahlen, alternative Antriebsmöglichkeiten, die Vernetzung der Verkehrsmittel und eben auch viele Ideen zur Tarifgestaltung prägen die aktuelle Debatte über die Verkehrswende. Wir sagen: Dem ÖPNV kommt dabei eine tragende Rolle zu, wir wollen attraktive Alternativen zum eigenen Auto schaffen und eine echte Stärkung des Umweltverbunds vorantreiben. Welche Rolle kann dabei der Tarif spielen? Ist er ein mächtiges Tool für die Verkehrswende?

Im 20. Jubiläumjahr des VBB-Tarifs nahm unsere zweite Konferenz „VBB imPuls“ genau diese Fragen in den Fokus der Diskussion. Die Gesprächspartner aus Politik und Verkehrsbranche setzten „imPulse“ zum Wiener Beispiel des 365-Euro-Tickets, zu Abhängigkeiten zwischen Preis und Angebot und einer dritten Finanzierungssäule für den ÖPNV. Diese „imPulse“ möchten wir in dieser Publikation noch einmal auf den Punkt bringen, ergänzt um den Blick zurück – unsere Meilensteine aus 20 Jahren VBB-Tarif – und nach vorne – unsere Top-10-Thesen für den VBB-Tarif der Zukunft. Online freuen wir uns auf Ihren Besuch unter [vbb.de/VBBimPuls2019](http://vbb.de/VBBimPuls2019) oder für die gewohnten Zahlen und Fakten sowie den Qualitätsbericht unter [vbb.de/verbundbericht](http://vbb.de/verbundbericht).

Ihre Susanne Henckel



# Der „Wiener Weg“ – Mehr als eine Jahreskarte

Gastbeitrag von Friedemann Brockmeyer,  
City Management Consultants

Der „Wiener Weg“ gilt als viel beschworenes Vorbild und Modell für ein erfolgreiches städtisches Gesamtkonzept für urbane Mobilität. So verfügt Wien über ein hervorragendes ÖPNV-Angebot, das in puncto Dichte und Umfang in Europa seinesgleichen sucht. Auch bereits vor der Einführung der berühmten und berüchtigten Jahreskarte für 365 Euro war der Preis mit damals 449 Euro nicht ausschlaggebend für den Erfolg des Gesamtsystems.

Der „Wiener Weg“ ist ganzheitlich betrachtet viel mehr als die in der deutschen Öffentlichkeit oft anzutreffende unzulässige Verkürzung auf die 365-Euro-Jahreskarte. Wien steht für ein hervorragendes Angebot und ist auch führend in der Verknüpfung von ganzheitlicher öffentlich nutzbarer Mobilität.

Wien zeigt aber auch, dass mit einer Tarifwende noch lange keine Verkehrswende ermöglicht wird. Um den Erfolg Wiens zu verstehen, müssen wir uns die drei Ebenen des urbanen Mobilitätsökosystems in Wien genauer anschauen:

- ▶ Stadtstruktur,
- ▶ Transportinfrastruktur und
- ▶ die Verkehrspolitik,

die gemeinsam letztendlich das Mobilitätsverhalten der Wienerinnen und Wiener bestimmen. Alle Ebenen bedingen sich gegenseitig und sind in Wien außerordentlich ÖPNV-affin!

**Eine nachhaltige Verkehrswende braucht eine systematische Regulierung der privaten innerstädtischen Pkw-Nutzung.**

Vor allem, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) in Wien schon seit den 1970er-Jahren mit dem Beginn des U-Bahn-Baus (ungefähr 70 Jahre nach Berlin) absolute Priorität bei den Wienerinnen und Wienern, der Politik und damit auch im öffentlichen Haushalt besitzt, ist entscheidend für den Erfolg.

Der wirkliche Durchbruch des Wiener öffentlichen Verkehrs begann ungefähr ein Jahrzehnt vor der Einführung der 365-Euro-Jahreskarte. Seit der Einführung der Jahreskarte hat der Wiener öffentliche Verkehr seinen Marktanteil eigentlich nur noch gehalten.

Von Wien können deutsche Städte drei Dinge lernen.

- ▶ Erstens, dass eine hohe Siedlungsdichte die Nutzung des öffentlichen Verkehrs befördert und es wesentlich einfacher und günstiger macht, diesen öffentlichen Verkehr bereitzustellen.
- ▶ Zweitens, dass sich kontinuierliche Investitionen in ein hervorragendes Angebot lohnen und von Bürgerinnen und Bürgern angenommen werden.
- ▶ Drittens, dass es für eine nachhaltige Verkehrswende einer systematischen Regulierung der privaten innerstädtischen Pkw-Nutzung bedarf.



Dynamisch wachsende Städte wie Berlin sollten sich aus verkehrspolitischer Perspektive daher darauf konzentrieren, dass die urbane Dichte weiter steigt und dass das ÖPNV-Angebot in den bereits dichten und den noch zu verdichtenden Räumen stetig ausgebaut wird. Das bedeutet vor allem bei etwaigen Flächenkonflikten zwischen ÖPNV und MIV (Motorisierter Individualverkehr), eine klare Priorität für den ÖPNV. „Halbgare Busspuren“, die nur dort existieren, wo eh genug Platz ist, oder die auch noch als Ersatzradweg benutzt werden, sind dagegen nicht zielführend.

**Die Parkraumpolitik besitzt eine verkehrssteuernde Wirkung und trägt maßgeblich zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bei.**

In Berlin brauchen wir eine klare Priorisierung des ÖPNV im Straßenraum und eine Regulierung der privaten Pkw-Nutzung zum Beispiel durch die Parkraumbewirtschaftung nach Wiener Vorbild. Die Parkraumpolitik Wiens unterscheidet sich signifikant von der in Berlin. Sie ist ein wesentlicher Stellhebel des „Wiener Wegs“, da sie eine verkehrssteuernde Wirkung besitzt, maßgeblich zur Finanzierung der

Verkehrsinfrastruktur beiträgt und zudem eine klare verkehrspolitische Signalwirkung entfaltet. Im Zuge der Tarifierung im Jahr 2012 wurde damit begonnen, die Parkraumbewirtschaftung noch einmal deutlich zu intensivieren. Bis heute werden regelmäßig neue Stadtbezirke in die Bewirtschaftung integriert, Gebühren erhöht sowie der Kontrollruck weiter gesteigert. Die damit erzielten Einnahmen übertreffen die von Berlin um ein Vielfaches und tragen ganz wesentlich zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV bei.

**Alternative Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV sind dringend notwendig.**

Aufgrund steigender Aufwände getrieben durch Personalknappheit und der Umstellung auf alternative Antriebe bei gleichzeitig nicht mehr vorhandenem politischen Spielraum zur Erhöhung von Tarifen sind alternative Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV dringend notwendig. Wien hat hier neben der Parkraumbewirtschaftung mit der sogenannten „Dienstgeberabgabe“ die Wirtschaft an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt. Das ist auch gerecht, da die Gesamtsystemkosten durch die für die

Morgenspitze benötigte Peak-Kapazität determiniert werden. Die Zahlungsbereitschaft der Wiener Wirtschaft ist vorhanden, da der ÖPNV als Standortvorteil angesehen wird.

Die Leistungsfähigkeit und Erschließungsdichte des ÖPNV ist einer der zentralen Gründe, warum Wien ein Serienabonnement auf den Titel „lebenswerteste Stadt der Welt“ erhält.



Bilder: Wiener Linien

38 Prozent aller Wege werden in Wien mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

# VBB imPuls 2019 – die Köpfe.

Die Gastgeberin und fünf geladene Teilnehmer aus Verkehrsbranche, Politik und Gesellschaft eröffnen das offene Diskussionsformat von VBB *imPuls*. Ist der Tarif ein mächtiges Tool für die Verkehrswende? Worauf kommt es an? Die Diskutanten und ihre Einordnung des Tarifs aus unterschiedlichen Perspektiven im Überblick:



**Susanne Henckel**  
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

„Der Tarif ist ein maßgebliches Instrument, um die Verkehrswende voranzutreiben und mitzugestalten. Wir müssen jetzt alle gemeinsam auf die Tube drücken, denn uns bleibt nicht mehr viel Zeit, um eine echte Verkehrswende auf den Weg zu bringen. Dafür brauchen wir Investitionen in den Umweltverbund und müssen darüber nachdenken, ob neben den Ticketkosten für die Fahrgäste und den Geldern der öffentlichen Hand zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV machbar sind.“

Susanne Henckel ist Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg und Präsidentin der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV). Als Expertin auf dem Gebiet der Stadt- und Verkehrsplanung war sie zuvor unter anderem als Hauptgeschäftsführerin der BAG-SPNV und beim Nordhessischen Verkehrsverbund tätig.

„Wenn man eine gute Leistung erbringt, dann kann die auch etwas kosten. Wir müssen auch in Zukunft viel investieren, das Leistungsangebot weiter verbessern und das Tarifangebot noch attraktiver machen. Deshalb haben wir in Stuttgart eine Tarifreform umgesetzt, die den Bürger\*innen der Stadt, aber auch den vielen Ein- und Auspendlern zusätzliche Anreize bietet, ihre Autos stehen zu lassen und auf den VVS umzusteigen.“

Horst Stammler ist Geschäftsführer des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Zuvor bekleidete er unterschiedliche Funktionen in der Verkehrsbranche, zum Beispiel bei der Alb-Verkehrs-Gesellschaft, der Transdev GmbH und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Stuttgart ist die erste Stadt, in der flächendeckende Dieselfahrverbote umgesetzt wurden.



**Horst Stammler**  
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)



**Thomas Bohrn**  
Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), Österreich

„Für mich stehen die stetige Attraktivierung der Öffis und die Gewinnung neuer Fahrgäste im Mittelpunkt. Das geht nur über ein hohes Qualitätsniveau, gut ausgebaute Informationsschienen und das ständige Bemühen um die Fahrgäste. Das muss natürlich finanziert werden. Inwiefern darf sich die Politik in die Tarifgestaltung einmischen? Wir wollen, dass die Politik im Gegenzug den öffentlichen Verkehr finanziert und die Mittel dafür bereitstellt. Infolgedessen ist es auch legitim, dass die Politik hier die Prioritäten setzt.“

Thomas Bohrn ist Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Ost-Region (VOR). Der größte Verkehrsverbund Österreichs sichert seit 1984 grenzübergreifend die Planung, Finanzierung und Koordination des gesamten öffentlichen Verkehrs in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Zuvor war Thomas Bohrn in unterschiedlichen Positionen bei der Stadt Wien und den Wiener Stadtwerken tätig. Im Jahr 2012 führte die Stadt eine 365-Euro-Jahreskarte ein, was als „Wiener Weg“ überregional Eingang in die Diskussion über die Verkehrswende gefunden hat.

**Stefan Gelbhaar**

Fraktion Bündnis 90/  
Die Grünen, MdB



„Der Preis allein macht's nicht. Für ein gutes Angebot im ÖPNV gehören Qualität, Verbindungen, Preis und Sicherheit zusammen. Und bei alledem dürfen Sie nicht den ländlichen Raum vergessen. Wo kein Bus fährt, hilft es nichts, wenn der ÖPNV kostenlos ist. Das heißt, die Investitionen in das Angebot von Bus und Bahn müssen auf dem Land und in der Stadt deutlich erhöht werden.“

Stefan Gelbhaar ist Rechtsanwalt und Strafverteidiger. Von April 2008 bis März 2011 war er Landesvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen in Berlin, anschließend Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin. Seit September 2017 ist er Mitglied des Deutschen Bundestages, Obmann im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Sprecher für städtische Mobilität und Radverkehr.

**Friedemann Brockmeyer**

civity Management  
Consultants



„Viele Städte haben sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, um den Verkehr stadt- und umweltverträglicher zu organisieren. Eine Verkehrswende wird jedoch nur gelingen, wenn der öffentliche Verkehr attraktiv und leistungsfähig ist. Eine Tarifabsenkung allein generiert keine echten Nachfrageeffekte.“

Friedemann Brockmeyer ist Berater bei civity Management Consultants. Er studierte Volkswirtschaftslehre und Statistik und berät Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Städte und neue Mobilitätsdienstleister zu den Themen Preisgestaltung, Vertrieb und alternative Finanzierungsinstrumente. Gemeinsam mit seinen Kollegen von civity Management Consultants begleitete er die Einführung des 365-Euro-Tickets in Wien.



**Dr. Martell Beck**  
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

„Was ich brauche, ist ein tolles Angebot. Preis allein ist kein Allheilmittel. Die Frage ist, welcher Hebel zu mehr Fahrgästen führt. Sicherlich ist der Preis einer. Allerdings sind wir in einem unelastischen Markt. Das heißt, Preissenkung wird nicht überkompensiert durch Mengensteigerung. Also kann ‚Preis‘ nicht der einzige Hebel sein.“

Dr. Martell Beck ist Bereichsleiter für Marketing und Vertrieb bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und entwickelt in dieser Funktion unter anderem Konzepte für digitale Tarife und digitalen Vertrieb. Zuvor studierte er Betriebswirtschaftslehre und arbeitete in unterschiedlichen Positionen bei der DB AG. Vor seinem Einstieg bei der BVG war Dr. Martell Beck vier Jahre lang Vertriebs- und Marketingleiter bei der Stuttgarter Straßenbahn AG.

# Der Tarif in der Verkehrswende

Ideen und Positionen von Wien über Stuttgart bis nach Berlin

Berlin hat ein neues Mobilitätsgesetz verabschiedet und in verschiedenen deutschen Städten sind Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Kraft. Über beide Themen wurde 2018 bei der ersten Verbund-Konferenz zur Mobilität *VBB imPuls* intensiv diskutiert. Im 20. Jubiläumsjahr des VBB-Tarifs steht 2019 bei der zweiten Verbund-Konferenz nun der Tarif als wichtiges Steuerungsinstrument für die Verkehrswende im Mittelpunkt. Denn ein Ziel der ÖPNV-Branche und auch der Bundesregierung ist klar gesetzt: Mehr Menschen davon zu überzeugen, in Bus und Bahn einzusteigen statt ins eigene Auto.

Moderator **NIKOLAUS DOLL**, **Wirtschaftskorrespondent der WELT**, kreist zu Beginn das Thema ein: Welche Rolle spielt der Tarif in der angestrebten Verkehrswende? Braucht es digital vernetzte Angebote und wie lässt sich mit dem Tarif in der Wechselwirkung von Preis und Angebot arbeiten? Prominente Modelle, um den Tarif zu vereinfachen und attraktiver zu machen, finden sich in Wien mit seinem 365-Euro-Ticket und in Augsburg, das sogar an einem kostenlosen ÖPNV arbeitet.

## Mit einem Euro pro Tag zum Erfolg?

Ist das 365-Euro-Ticket die Lösung, ja oder nein? Mit dieser direkten Frage bittet Nikolaus Doll die Gastgeberin der Fachkonferenz **SUSANNE HENCKEL**, **Geschäftsführerin des VBB**, zum einleitenden Gespräch. Sie ist skeptisch und sagt: „Das 365-Euro-Ticket ist nicht die selig machende Lösung.“ Statt auf ein stark vergünstigtes Jahresticket setzt sie besonders auf bessere Angebote und eine hohe Qualität im ÖPNV. Und natürlich auf einfache und verständliche Tarife. „Ob Menschen lieber Bus und Bahn statt des Autos nutzen, entscheidet sich hauptsächlich über die Qualität und nicht allein über den Fahrpreis“, ist sie überzeugt. Dennoch sind Tarifmaßnahmen wichtige und notwendige Beiträge zur Verkehrswende, zum Klimaschutz

und für einen attraktiven ÖPNV. Da hätten Überlegungen eines 365-Euro-Tickets natürlich ihre Berechtigung. Wichtig sei, sie in ein ganzheitliches Maßnahmenpaket zur Attraktivitäts- und Angebotssteigerung im ÖPNV einzubetten. Die zentrale Herausforderung, betont Susanne Henckel, sei die Entwicklung eines Tickets, das die volle Komplexität meistert und dabei gerecht ist. Zur Finanzierung einer echten Verkehrswende nennt Susanne Henckel verschiedene Stellschrauben: Für sie stehen Verbesserungen von Information, Angebot und Qualität für die Fahrgäste im Mittelpunkt. Zu teuer? Susanne Henckel nimmt bei ihren Überlegungen alternative Finanzierungsmodelle für den ÖPNV in den Fokus: „Wir müssen bei der Verkehrswende darüber nachdenken, ob neben den Ticketkosten für die Fahrgäste und den Geldern der öffentlichen Hand zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV machbar sind. Für eine dritte Finanzierungssäule im ÖPNV dürfen zum Beispiel City-Maut und Parkraumbewirtschaftung keine Denkverbote sein.“

„Unsere Herausforderung ist, ein komplexes und gerechtes System zu entwickeln und es gleichzeitig den Fahrgästen einfach und verständlich zu kommunizieren.“

Susanne Henckel



VBB imPuls 2019 startet mit der einleitenden Frage: Wie kann eine Lösung für eine Verkehrswende aussehen?

„Es kann nicht sein, dass eine Stunde Parken weniger kostet als ein Einzelfahrschein für den ÖPNV.“

Thomas Bohrn

Ist das Wiener Modell ein Vorbild?  
Thomas Bohrn gibt Antworten.

#### Ist das Wiener Modell Vorbild ...

Einer der Anlässe, heute über Tarif zu diskutieren, kommt aus Österreich. 2010 beschloss die frisch gewählte Wiener Stadtregierung ein vergünstigtes Jahresticket, dessen Preis statt bei anfangs anvisierten 100 Euro schließlich auf griffige 365 Euro festgelegt wurde. So berichtet es **THOMAS BOHRN, Geschäftsführer des zuständigen Verkehrsverbunds Ost-Region (VOR)**. Die Vorgabe der Regierung findet er legitim, schließlich hätte die Politik einen Gestaltungswillen. Den Erfolg der Steigerung von 300.000 auf 800.000 verkauften Jahrestickets relativiert er allerdings: Bei Weitem nicht alle Neuinhaber\*innen seien auch Neukunden des ÖPNV. Viele seien aus anderen Tarifangeboten umgestiegen, entsprechend habe es in diesen Kategorien einen

Rückgang gegeben. Die Konsequenz aus der Tarifumstellung: Mindererlöse im Ticketverkauf und organisatorisch bedingte Mehraufwände. Allerdings hält Thomas Bohrn die Kosten von etwa 30 Millionen Euro, die Wien zuschießen musste, für gerechtfertigt: Als staatliches Unternehmen seien die Verkehrsbetriebe Teil der Daseinsvorsorge. Aber Bohrn skizziert auch den dringend notwendigen Rahmen weiterer verkehrspolitischer Maßnahmen und wirtschaftlicher Gegebenheiten für den Erfolg einer 365-Euro-Jahreskarte: „Als singulärer Schritt funktioniert das 365-Euro-Ticket nicht, denn es darf nicht der Eindruck entstehen, es ginge immer billiger. Wichtig ist, dass gleichzeitig auch strukturelle Veränderungen umgesetzt werden.“ So habe Wien die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet

und bereits im Vorfeld massiv in Angebotsausweitungen insbesondere auf der Schiene investiert. Er verweist auf eine neu geschaffene Umlandanbindung und betont, dass Wien organisatorisch gut und mit ausreichender Vorlaufzeit auf die stärkere Nutzung vorbereitet gewesen sei, etwa durch Verdichtung des Angebots zu Stoßzeiten. Parallel dazu werde der immer langfristig zu denkende Ausbau der Infrastruktur weiter vorangetrieben.

#### ... oder eine Einzelmaßnahme ohne die gewünschten Effekte?

**FRIEDEMANN BROCKMEYER** von **civity Management Consultants** ordnet das Wiener Modell anschließend aus verkehrlicher Perspektive ein. Zwar räumt er der Einführung des Tickets einen riesigen kommunikativen Erfolg ein, stellt aber gleichzeitig fest, dass die Fahrgastzahlen direkt nach der Einführung 2012 konstant geblieben seien. Auch einen Effekt auf den sogenannten „Modal Split“, die Verteilung des Gesamtverkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel, gebe es kaum. Die Wiener führen fast genauso viel Auto wie zuvor und die Fahrgastzahlen stiegen insgesamt proportional zu den Einwohnerzahlen.

Laut Brockmeyer hat vor allem der Angebotsausbau um ein Drittel zwischen 2001 und 2011 zu verbesserten Fahrgastzahlen geführt. In deutschen Städten hätte das 365 Euro Ticket sehr wohl eine Nachfragerwirkung und würde den ÖPNV in Stoßzeiten zum kollabieren bringen. Er verweist darauf, dass der „Wiener Weg“ eben weit mehr sei als die 365-Euro-Jahreskarte. „Es kommt eindeutig auf das verkehrspolitische Maßnahmenpaket an“, ist er überzeugt. Friedemann Brockmeyer bringt es für sich auf den Punkt: „Wenn Autofahren in Innenstädten unattraktiver wird, braucht der ÖPNV kaum noch tarifliche Vergünstigungen als Anreiz und kann sich auf Angebotsverbesserungen konzentrieren.“

#### Tarifreform nicht ohne Infrastrukturausbau

Gegen einen generell kostenlosen ÖPNV spricht sich **HORST STAMMLER, Geschäftsführer des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS)**, aus. Auch das 365-Euro-Ticket sieht er kritisch, weil man von stark symbolischen Zahlen schwer wieder wegkomme, auch im Falle wirtschaftlicher Erfordernisse. Sein Credo: Vereinfachung. Stuttgart habe zum Beispiel die Zahl der einzelnen Tarifzonen von 52 auf 5 reduziert: eine Tarifreform, die zusammen mit einer Vergünstigung für viele Fahrgäste die öffentliche Hand mit 42 Millionen Euro jährlich belaste. Die Tarifreform in Stuttgart gehe aber nicht zulasten des Infrastrukturausbaus, beides werde zusammen gedacht. Die Notwendigkeit von flächendeckender Parkraumbewirtschaftung ist mittlerweile auf dem Podium bei **VBB imPuls** breiter Konsens, da macht auch Horst Stammler keine Ausnahme.



„Der ‚Wiener Weg‘ ist weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte.“  
Friedemann Brockmeyer

**„Auch über Kommunikation kann man auf das Angebot aufmerksam machen. Man kann zeigen, dass ÖPNV eben keine langweilige Sache ist, sondern, dass es auch cool ist, ÖPNV zu nutzen.“**

**Dr. Martell Beck**



**Ist kostenloser ÖPNV einfach nur teuer?**

**DR. MARTELL BECK**, Leiter Marketing und Vertrieb der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), verweist auf die Kommunikationsstrategie seines Unternehmens, die unter dem Namen „Weil wir Dich lieben“ positive Aufmerksamkeit erzielt hat. Auch er stellt klar: „Was ich brauche, ist ein tolles Angebot. Der Preis allein ist kein Allheilmittel. Tarifliche Angebote in der Kombination mit ‚es dem Autofahrer schwermachen‘, das ist ein sinnvoller Schritt Richtung Verkehrswende. Kostenlos ist einfach nur teuer.“

Gute tarifliche Angebote wie zum Beispiel das neue VBB-Firmenticket oder das verbundweite VBB-Abo Azubi (übrigens für 365 Euro im Jahr) sind für ihn genau die richtigen Hebel, um echte Kundenzuwächse zu generieren.

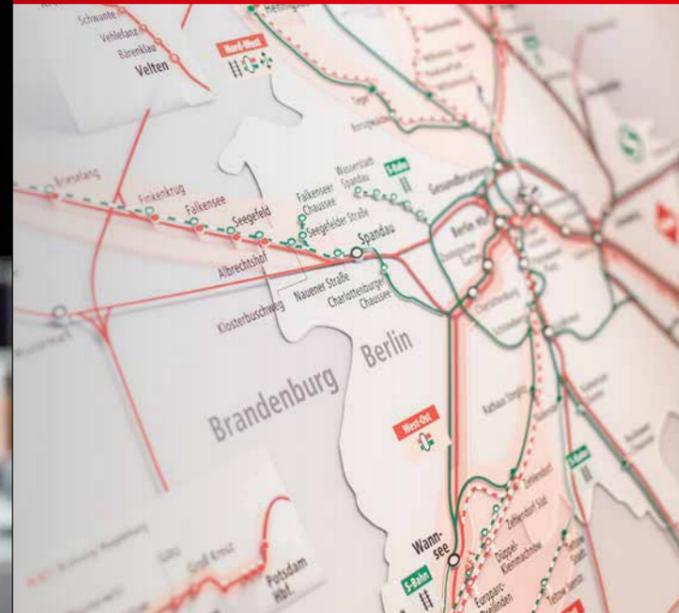
**ÖPNV hat auch eine soziale Funktion**  
Dem Preisargument kann sich auch **STEFAN GELBHAAR**, Verkehrspolitiker und Mitglied des Deutschen Bundestages für Bündnis 90/Die Grünen, anschließen und sagt: „Der Preis allein macht's nicht.“ Er hält die Kombination aus hoher Qualität, schnellen Verbindungen, attraktiven Preisen und einem sicheren Reisegefühl im ÖPNV für das richtige Maßnahmenpaket. Allerdings fordert er vergünstigte Tickets für einkommensschwache Bürger\*innen und nennt zum Beispiel die nun für Berliner Schüler\*innen eingeführten kostenlosen Schülertickets eine geeignete Maßnahme, um Familien zu fördern. Gelbhaar schlägt vor, schwächer genutzte Zeiten zudem preislich attraktiver zu machen. Auch die Sicht der Fahrgäste kommt in der Diskussion nicht zu kurz. Diese vertritt zum Beispiel Karl-Peter Naumann, der Ehrenvorsitzende des Fahrgastverbands Pro Bahn. Für ihn kommt es insbesondere auf die Verständlichkeit der Tarifangebote an – am besten würden ihm natürlich bundesweit vereinheitlichte Begriffe und Tarifsystematiken gefallen.

**„Das, was für die Fahrgäste charmant und einfach ist, kostet in den Hintergrundsystemen häufig unendlich viel Geld.“**

**Susanne Henckel**

**„In Stuttgart wird die Diskussion um ein kostenloses Ticket nicht geführt. Ich glaube, das ist auch die schwäbische Mentalität: Wenn etwas nichts kostet, dann ist es auch nichts wert.“**

**Horst Stammler**



Auch Stefan Gelbhaar (Bündnis 90 / Die Grünen) bekräftigt, dass hohe Qualität, schnelle Verbindungen, attraktive Preise und ein sicheres Reisegefühl zusammen ein Maßnahmenpaket ergeben müssen.

**Der Kunde will es einfach – und Einfachheit hat ihren Preis**

Vereinheitlichung und Vernetzung – nicht nur von Tickets und Tarifen, sondern auch von Verkehrsmitteln. Horst Stammler vom VVS sieht hier viel Potenzial für Verbesserungen, da zu viele Verkehrsverbünde unterschiedliche Tarife hätten. Nicolas Šustr, Journalist der Tageszeitung Neues Deutschland, bringt die „Oyster Card“ ins Gespräch, eine aufladbare Guthabekarte für den ÖPNV in London, von der jede einzelne Fahrt durch einen Check-in-Check-out-Vorgang abgebucht wird. Ob das nicht eine Möglichkeit auch zur Vereinfachung des Tarifs wäre? Das Plenum ist skeptisch. VBB-Chefin Susanne Henckel gibt zu bedenken, dass es sich in London um ein geschlossenes System handele, das zu Stoßzeiten durch die Check-in-Barrieren sehr störanfällig sei. Allerdings habe der VBB mit der Chipkarte, der VBB-fahrCard, einen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Die VBB-fahrCard mache es für die ÖPNV-Stammkunden\*innen mit Zeitkarten einfach und unkompliziert. „Die Komplexität des Tarifs ist dabei

im Hintergrund, das gute Angebot für die Fahrgäste sichtbar im Vordergrund. In der Weiterentwicklung elektronischer Tarife liegen echte Chancen.“ Allerdings müsse eine verbundübergreifend nutzbare Karte einheitlich für alle Verbünde sein. So müsse niemand allein investieren: „Einfachheit kostet im Hintergrund viel Geld.“

So ähnlich sieht es auch VVS-Geschäftsführer Horst Stammler. Zwar sei die „Oyster Card“ bestens geeignet für Gelegenheitskunden, regelmäßige Kunden würden aber eher von einem Abo profitieren. Allerdings in Zukunft auch digital und ohne Vorzeigen mit einfachem Check-in-Check-out. Die Kostenfrage sei in der Tat eine Herausforderung, ergänzt Senior-Projektleiter Friedemann Brockmeyer. Karten wie die „Oyster Card“ führten zu höheren Vertriebskosten, die nicht durch Mehrfahrten ausgeglichen werden könnten.



Horst Stammler sieht viel Potenzial für Verbesserungen in den Tarifsystemen der Verkehrsverbünde.



Moderator Nikolaus Doll mahnt Verbesserungen in der digitalen Reisekette an.



### Angebot aus einer Hand – durch digitale Plattformen

Nach Einfachheit fragt auch Moderator Nikolaus Doll und mahnt gleichzeitig Verbesserungen in der digitalen Reisekette an. Er stößt auf offene Ohren im diskussionsfreudigen Plenum. Hier herrscht Einigkeit über das Ziel eines einheitlichen Systems. Der Politiker Stefan Gelbhaar (Bündnis 90/Die Grünen) prognostiziert eine digitale Plattform, an die die Verkehrsverbünde angeschlossen seien. In 30 Jahren gebe es das aktuelle System längst nicht mehr. Horst Stammler sieht einen größeren Zeitdruck vor allem in der Ausweitung der Verkehrsleistung: „Neue S-Bahnen müssen bestellt, Expressbuslinien ausgeweitet werden. Insgesamt brauchen wir dringend mehr Kapazitäten.“ Viel schneller, in weniger als zehn Jahren müsse das kommen. Allerdings werde, so Stammler, der Tarif im Einzelnen weiter vor Ort entschieden, orientiert an den spezifischen regionalen Bedingungen. Das bringt Gelbhaar auf die Formel: kompliziertes Backoffice, einfach buchbare Ketten.

Daran schließt DR. MATTHIAS STOFFREGEN, Geschäftsführer beim Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr mofair e. V. an. Der Kunde wolle ein bundesweites Angebot aus einer Hand, egal wie viele Tickets für die einzelnen Wegstrecken oder Verkehrsunternehmen dahinterstehen. Stoffregen fordert für mehr Unternehmen die Erlaubnis, Fernverkehrstickets verkaufen zu dürfen.

**„Wer Gelder aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bekommt, soll sich künftig auch verpflichten, alle seine Fahrplaninformationen, seine Vertriebsinformationen, seine Tarifinformationen auf einer öffentlichen Plattform zur Verfügung zu stellen.“**  
Dr. Matthias Stoffregen

### Der ÖPNV muss vorangehen, bevor es ein anderer macht

BVG-Marketingchef Dr. Martell Beck plädiert für mehr Mut im Vertriebs-Wettbewerb. Die Zahl der Wettbewerber\*innen, die multimodale Tickets anbieten wollen, steige. Aber sie hätten zu wenig Kunden, die sie derzeit erreichten. Das bedeute vor allem für die Verkehrsunternehmen: Nicht warten, sondern selbst vorangehen, selbst die Vertriebskanäle ausbauen und weiterentwickeln, bevor andere Unternehmen in den Markt drängten. Das sieht auch Friedemann Brockmeyer so: Er glaube nicht, dass globale Unternehmen mit ihrer Datenfülle den ÖPNV übernehmen könnten. Die einzelnen Verbände hätten legale Privilegien zum Nutzen der Kunden. Auch beim Vertrieb sieht er deutliche Vorteile für den ÖPNV, den er als Rückgrat der Mobilität bezeichnet. Ein Rückgrat, an das Susanne Henckel auch private Mobilitätsdienstleister andocken möchte. Die Ausgestaltung sieht sie aber als Herausforderung, denn unterschiedliche Tarife und Bezahlmodelle müssten in ein genehmigungspflichtiges System eingebunden werden.



Der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilität.

### Finanzierung als öffentliche Aufgabe, Kooperation mit privaten Anbietern

Die Herausforderungen werden gemeistert! Davon sind trotz kontroverser Diskussionen am Ende der Konferenz alle überzeugt. Stefan Gelbhaar skizziert Mobilität als ein zunehmend wichtiges Thema, das erfreulicherweise auch in der Politik immer mehr Beachtung findet. Finanziell müssten die öffentlichen Haushalte die Verkehrswende umfassender unterstützen und zwar auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Und auch er sieht private Anbieter\*innen in einer produktiven Rolle. Horst Stammler betont noch einmal die wichtige Rolle des Tarifs, um mehr Menschen von Bus und Bahn zu überzeugen. So bleibt am Ende ein doppelter Eindruck. Die großen Linien sind skizziert, die Ziele anvisiert. Auch über die Mechanismen herrscht kein großer Dissens. Oder um es mit den abschließenden Worten von VBB-Geschäftsführerin Susanne Henckel zu sagen: „Der Tarif ist ein maßgebliches Instrument, um die Verkehrswende

voranzutreiben und mitzugestalten. Wir müssen jetzt alle gemeinsam auf die Tube drücken, denn uns bleibt nicht mehr viel Zeit.“

**„Die Idee, mit einer einzigen App bundesweit einfach und überall sein Ticket zu buchen, muss jetzt umgesetzt werden. Auch was wir sonst noch an Kleinstaaterei haben, müssen wir in den kommenden 10 Jahren überwinden.“**

Horst Stammler





Die Diskussionsrunde **VBB imPuls** wurde in diesem Jahr durch einen Poetry-Slam-Beitrag der Künstlerin Luise Komma Klar humorvoll beendet.



# Komma Klar!



Ich hab beschlossen, bisschen Tarifberatung zu machen. Also nicht Fahrgäste zum günstigsten Tarif beraten, sondern den VBB zu freshen neuen innovativen Tarifideen beraten. Tarifideen, die auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten sind und uns vielleicht zu besseren Menschen machen.

Außerdem gucken laut Studien, die ich mir ausgedacht habe, 95 Prozent aller Berliner\*innen und Brandenburger\*innen sonntags den Tatort, der **Tatort** bringt Menschen zusammen, und um die Leute zu ermutigen, sich nicht zu Hause vorm Bildschirm einzuigeln und stattdessen mit Freunden oder in der Kneipe zu gucken, sollte es sonntags eine kostenreduzierte Öffi-Tatort-Happy-Hour eine Stunde vor Sendebeginn geben.

Das **Fahrradticket** sollte zusammen mit einem Umhängeschild gedruckt werden, auf dem steht „Mein Fahrrad blockiert drei Sitzplätze und ich weiß das, das muss so, mir egal, ob du dich hinsetzen kannst“. Man muss zu den Konsequenzen seines Handelns stehen.

**Optimales Raumklima** kann von Person zu Person etwas anderes bedeuten. Da gibt es Schwankungen in Präferenzen zur Luftzirkulation und Feuchtigkeit und Temperatur, aber in einer Sache sind sich wirklich alle einig, nämlich in der Wahrnehmung des Raumklimas in der U8 an einem Sommertag als eher so mitti.

Daher finde ich, bei Temperaturen **über 28 Grad Celsius** sollte sich der Fahrpreis halbieren. Ich seh da bei den VBB-Leuten schon bisschen Panik aufkommen, aber keine Sorge, das könnte man dann ausgleichen, indem man an diesen Tagen die Löhne der Zugführer\*innen einfach verdoppelt.

Wenn man die Bahnen irgendwie vor der Sonneneinstrahlung schützen könnte, indem man sie unter die Erde verlagert und durch Tunnel fahren lässt, quasi eine Art „Untergrundbahn“, das könnte doch helfen, richtig? **FALSCH!** Die U-Bahn ist wissenschaftlich belegt zu **Hochsommerzeiten** heißer als der Erdkern! Vielleicht weil sie näher dran ist, keine Ahnung.

„Wir können keine neue Infrastruktur planen gegen die Bevölkerung, das funktioniert nicht, wir müssen die Menschen mitnehmen!“ Und das find ich mal so nen richtig erfrischenden revolutionären Ansatz für öffentliche Verkehrsmittel. Die **Leute mitnehmen**. Quasi da abholen, wo die gerade sind! Ich finde, darauf sollte man sich konzentrieren und dieser Idee auf den Grund gehen.

Auszug aus dem Poetry-Slam von Luise Komma Klar.



# Die Top-10-Thesen zum Tarif

Zum 20. Jubiläum des VBB-Tarifs werfen wir nicht nur einen Blick zurück, sondern vor allem nach vorne. Wie wird der Tarif der Zukunft aussehen? Unsere 10 Thesen: **Der Tarif der Zukunft ...**

## 01. ... ist die Basis für eine echte Verkehrswende.

Der ÖPNV macht den Unterschied! Statt hohe Luftschadstoffwerte durch immer mehr Individualverkehr hinzunehmen, die Dieselfahrverbote nach sich ziehen, müssen wir in einen starken Umweltverbund investieren: attraktive ÖPNV-Verbindungen mit dem emissionsarmen Massentransportmittel Bahn und umweltfreundlichen Bussen, ausgewiesene, sichere Fahrrad- und Fußwege. Für eine echte Verkehrswende brauchen wir einen Ausbau von Kapazitäten auf der Schiene und in den Bahnhöfen, längere Züge, eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel und ein faires Tarifangebot – am besten deutschlandweit vernetzt, unkompliziert und ohne Tarifgrenzen.

**... ist ein Kernprodukt des Verkehrsverbunds: ein Ticket für alle.**

Viele Bundesländer beneiden uns: Seit 20 Jahren gilt der gemeinsame VBB-Tarif. Egal welches Verkehrsmittel, egal ob Berlin oder Brandenburg: Es gibt ein Ticket für alle. Das heißt: Die VBB-Tickets machen – auch in Zukunft – Grenzen unsichtbar, verbinden 38 Verkehrsunternehmen und bündeln viele Einzelne zu einem gemeinsamen starken Angebot. Das ist der Verbundeffekt im besten Sinne.

## 03. ... benötigt ein gutes Verkehrsangebot, um erfolgreich zu sein.

2018 sind die Fahrgastzahlen im VBB-Land erneut gestiegen: 1,53 Milliarden Fahrgäste waren mit den Öffentlichen unterwegs – ein Plus von 4,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Ein toller Erfolg! Aber das beste Tarifprodukt nützt nichts, wenn dann Busse und Bahnen aus allen Nähten platzen. Neben kurzfristigen Mehrverkehren schaffen das neue Netz Elbe-Spree und das Infrastrukturprojekt „i2030“ Abhilfe. Daneben brauchen wir dauerhaft und langfristig attraktive Tarifgestaltung, Investitionen der öffentlichen Hand und koordiniertes Bauen für mehr Angebot auf allen Ebenen.

## 04. ... stellt die Grundlage dar für eine hohe Qualität im ÖPNV.

Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, dichte Taktung, genaue Informationen, saubere Busse und Bahnen: Unsere Basics müssen stimmen. Dafür brauchen wir geschultes Personal, verfügbare und funktionierende Fahrzeuge, eine leistungsfähige Infrastruktur und einfache Umsteigebeziehungen. Kurz: ein überzeugendes System „Bus und Bahn“. Mit einer Nutzerfinanzierung von derzeit rund 50 Prozent trägt jeder Fahrgast zur Stärkung dieses Systems bei und erwartet zu Recht eine hohe Angebotsdichte und Servicequalität.

**... ist für alle da und verbindet weiter Stadt und Land.**

ÖPNV orientiert sich am Gemeinwohl. Wir wollen, dass auch ländliche Regionen ein Mindestmaß an ÖPNV-Angeboten erhalten. Das lohnt sich auch gesellschaftlich: Wenn demografischer Wandel und Urbanisierung zu älteren Landbewohner\*innen führen, wird ein gutes ÖPNV-Angebot als Alternative zum eigenen Auto auch in den Regionen noch wichtiger.

## 06. ... passt für jede Lebenslage.

Der ÖPNV im VBB-Land wird etwa zur Hälfte von den Fahrgästen finanziert. Die andere Hälfte stammt von der öffentlichen Hand, also aus Steuereinnahmen. Dadurch können die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich planen und werden fair für ihre Leistung bezahlt. Das ermöglicht maßgeschneiderte Angebote: zum Beispiel Tickets für Schüler\*innen, Auszubildende und Senioren\*innen, Firmentickets oder „Sozialtickets“. Obwohl Pendler\*innen oder Touristen einen größeren Anteil beitragen, werden sie nicht überdurchschnittlich belastet. Bei uns gilt zwar ein Ticket für alle, aber auch ein passender und fairer Tarif je nach Bevölkerungsgruppe und Lebensabschnitt.

## 07. ... ist auch elektronisch – und damit supereinfach.

Wie wäre es, zukünftig einfach mit dem Bus die Fahrt zu beginnen, in die Bahn um- und am Zielort auszusteigen, ohne sich vorher Gedanken um das richtige Ticket machen zu müssen? Ein elektronischer ÖPNV-Tarif kann gerade für Gelegenheitsfahrten ein attraktives Angebot sein: per Smartphone ein- und auschecken, statt noch an verschiedenen Automaten Tickets kaufen zu müssen. Tarifgrenzen spielen keine Rolle mehr. Klingt gut, oder? Erste Testversuche gibt es bereits in anderen deutschen Städten. Wir sind uns sicher: Der elektronische Tarif wird künftig verstärkt und damit ganz einfach funktionieren. Und das praktische Abo für Pendler\*innen und Vielfahrer\*innen wird natürlich trotzdem bleiben.

**... ist smart, mobil und schon mit einem Klick zu haben.**

Kein Tarif ohne Vertrieb. Ob Abo, VBB-fahrCard, Automaten, personenbediente Verkaufsstellen oder Handytickets: Die Vertriebsmöglichkeiten für Fahrausweise sind vielfältig im VBB-Land. Dabei wird dem digitalen Vertrieb eine größere Rolle zukommen. Um die digitalen Vertriebskanäle zu stärken und gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln, gründet der VBB deshalb 2019 ein Kompetenzzentrum für digitalen Vertrieb und digitale Services. Damit sind wir für die Zukunft gut gerüstet.

**... ist nur eine von vielen Finanzierungssäulen des ÖPNV.**

Stadtverträgliche Mobilität für alle, lebenswerte Innenstädte, gute Pendlerangebote für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsplatz und das ohne hohe Luftschadstoffwerte, Dauerstaus und Parkplatzsuche? Das geht nur mit einer echten Verkehrswende mit weniger motorisiertem Individualverkehr und mehr attraktiven Alternativangeboten des Umweltverbunds. Dafür brauchen wir hohe Investitionen ins System „Bus und Bahn“, eine Neugestaltung des öffentlichen Straßenlands und mehr Aufenthaltsqualität an Haltestellen und Bahnhöfen. Zu teuer? Wir sagen: Alternative Wege wie Parkraumbewirtschaftung und City-Maut dürfen als dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung (neben Einnahmen aus Ticketverkäufen und öffentlicher Hand) kein Denkverbot sein.

## 10. ... entwickelt sich zu einem Mobilitätstarif.

Vernetzte Mobilität, monatliche Nutzungskontingente, Mobilitätspakete oder Mobilität Pay-as-you-go? ÖPNV wird nicht mehr „nur“ Bus und Bahn sein. Auch Fahrrad, Roller und E-Scooter werden zum Mobilitäts- und damit zum zukünftigen Tarifmix gehören.

# 20 Jahre VBB-Land, 20 Jahre VBB-Tarif

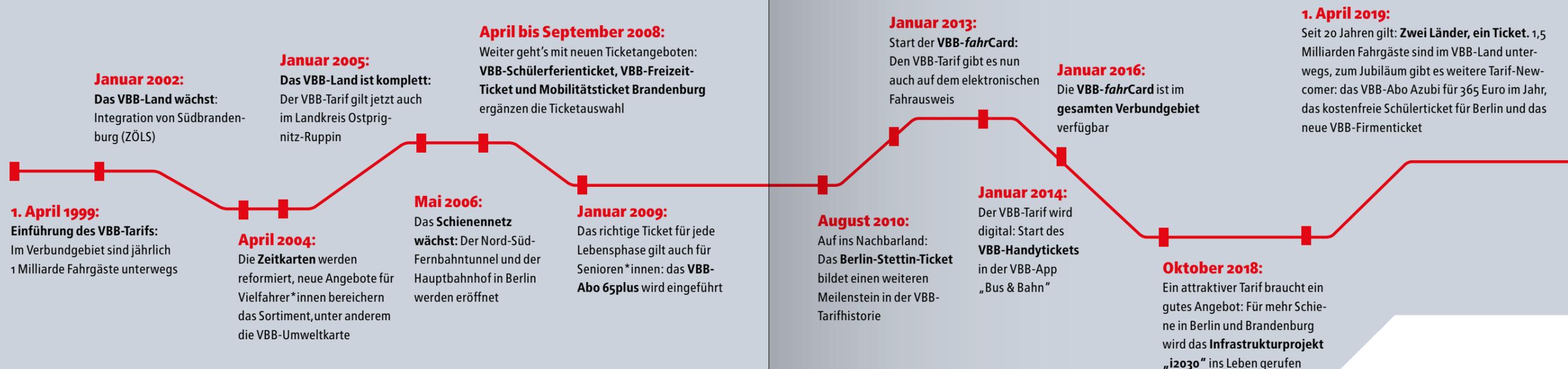
Was bedeutet VBB-Tarif? Wer früher in Berlin und Brandenburg unterwegs war, brauchte bis zu 38 verschiedene Tickets und viel Geduld, um mit Bussen und Bahnen von A nach B zu kommen. Dank VBB-Tarif benötigen die Fahrgäste nur noch einen Fahrausweis. Statt einer Vielzahl von Fahrplänen und Tickets präsentiert sich das „Bus & Bahn“-System seit der VBB-Gründung einheitlich gegenüber den Fahrgästen. Deshalb heißt es seit 20 Jahren in Berlin und Brandenburg: Zwei Länder, ein Ticket. Wir freuen uns auf die nächsten 20 Jahre im VBB-Land – und darüber hinaus!

„Allein auf der Schiene konnten wir die Fahrgastzahlen in den letzten 20 Jahren verdoppeln. Ich bin überzeugt, dass sich auch diese Zahlen noch einmal erhöhen lassen. Voraussetzung dafür sind erhebliche Investitionen in Infrastruktur, Angebot und Fahrzeuge.“

Susanne Henckel

1999 Rund **1,0** Milliarden Fahrgäste\*

2019 Rund **1,5** Milliarden Fahrgäste\*



\* In allen Verkehrsmitteln im Verbundgebiet

## Der VBB bewegt: Tarifangebote für die ganze Region

VBB-Tarif maßgeschneidert für alle Lebensphasen.

Innovativ, individuell und überwiegend digital: Für jede Lebensphase bietet das VBB-Land ein individuelles Ticket.

Von Schüler\*innen über Auszubildende und Arbeitnehmer\*innen bis zu Senior\*innen und Touristen ist für alle das Richtige dabei.

20 Jahre VBB-Tarif – Unsere Bestseller:

- ▶ **VBB-Umweltkarte:** Seit 15 Jahren die beliebteste Flatrate
- ▶ **VBB-Abo 65plus:** Seit 10 Jahren der Fahrausweis für Senioren\*innen (aktuell 750.000 Abonnenten)
- ▶ **Mobilitätsticket Brandenburg:** Seit 10 Jahren preiswerte Mobilität für einkommensschwache Menschen

Im August/September 2019 starteten:

- ▶ Das neue VBB-Firmenticket
- ▶ Das VBB-Abo Azubi für 365 Euro pro Jahr
- ▶ Das kostenfreie Schülerticket in Berlin

Und immer mit dabei: die passende App

- ▶ „VBB jump“ bringt Kinder sicher durch den Nahverkehr
- ▶ VBB-App „Bus & Bahn“ inklusive Handyticket für das gesamte VBB-Land

20 Jahre VBB-Land bedeuten zwei Jahrzehnte Innovationen in Berlin und Brandenburg.

Und es wird nicht langweilig. Digitalisierung, Wettbewerb, Qualität, Infrastruktur und Angebotsausbau sind nur einige Stichpunkte, die auf der Agenda stehen.

## Impressum

---

VBB Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg GmbH

---

Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin

---

T 030 25 41 40  
F 030 25 41 41 12

---

info@vbb.de  
vbb.de

---

#VBBimPuls



VBB-Infocenter  
T 030 25 41 41 41

---

Verantwortlich  
Geschäftsführerin Susanne Henckel

---

Fotografie  
Natalie Schreiber, VBB

---

Stand: 31. August 2019

---