



GLOSSAR DES NAHVERKEHRS

Was Sie schon immer über den
Linienbus wissen wollten:
Wichtige Begriffe von A bis Z

Inhaltsverzeichnis

A	6
B	10
C	14
D	15
E	15
F	17
G	19
H	20
I	21
J	22
K	23
L	24
M	24
N	25
O	27
P	29
Q	30
R	30
S	31
T	34
U	35
V	35
W	37



André Pieperjohanns, VKU-Geschäftsführer

Sehr geehrte Damen und Herren,

Busse fahren zu lassen - das klingt zunächst einfach. Doch hinter dem vermeintlich simplen von A nach B steckt mehr, als man zunächst vermutet. Es gilt, gesetzliche Vorgaben zu beachten, verschiedene Akteure haben dabei unterschiedliche Rollen. Bis eine Busverbindung eingerichtet ist, bedarf es einer gründlichen Planung. Vieles wird Ihnen bekannt sein, einiges dagegen ist für Sie vielleicht Neuland.

Um eine erste Orientierung in der Welt des öffentlichen Personennahverkehrs zu geben, haben wir diesen Wegweiser mit Begrifflichkeiten und Fachausdrücken zusammengestellt. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, er soll Sie vielmehr ermuntern, Fragen zu stellen. Als Ihr kommunales Verkehrsunternehmen stehen wir für einen Dialog bereit.

Wir freuen uns, den Busverkehr im Kreis Unna mit Ihnen gemeinsam weiterzuentwickeln. So leisten wir einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und finden Lösungen für die Herausforderungen des Klimawandels und einer von einer breiten Basis getragenen Mobilitätswende.

Mit freundlichen Grüßen

André Pieperjohanns
VKU-Geschäftsführer

A

Allgemeine Vorschrift – Artikel 3 Absatz 2 der → *EU-Verordnung 1370/2007* ermöglicht Zahlungen der öffentlichen Hand, indem eine allgemeine Vorschrift durch die → *Aufgabenträger* erlassen wird. So können transparent und diskriminierungsfrei für alle Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen für vergünstigte Tarife für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen (Schüler, Schwerbehinderte) geleistet werden. Es gilt dabei ein → *Überkompensationsverbot*.

Alternative Bedienungsformen – Alternative oder flexible Bedienungsformen entsprechen nicht dem klassischen Linienverkehr, da sie z. B. keine festen Fahrpläne oder festen Linienverläufe aufweisen. Sie ergänzen den klassischen Linienverkehr mit Bussen dort, wo diese nicht wirtschaftlich eingesetzt werden können. Neben → *bedarfsgesteuerten Verkehren* zählen auch → *BürgerBusse* und → *On-Demand-Verkehre* zu den alternativen Bedienungsformen.

Die VKU betreibt in Lünen, Unna und Schwerte AST-Verkehre.



AnrufSammelTaxi (AST) – AnrufSammelTaxis sind Verkehre, die mit einem Pkw oder Kleinbus durchgeführt werden. Dabei handelt es sich meist um ein ÖPNV-Angebot ohne festen Linienverlauf, aber mit definierten Haltestellen. Von der Haltestellenbindung kann beim Ein- oder Ausstieg abgewichen werden (→ *alternative Bedienungsformen*). Der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch rechtzeitig anmelden (→ *bedarfsgesteuerter Verkehr*), damit die Fahrt durchgeführt wird. Das AST bedarf einer ausgefeilten Disposition, um → *Bündelungseffekte* zu erzielen. Das AST-Angebot kann digitalisiert werden und entspricht dann einem modernen → *On-Demand-Verkehr*.

AnschlussGarantie – Eine verbindliche Zusicherung des Umstiegs zwischen zwei Linien ist ein wesentliches → *Qualitätsversprechen* für den Fahrgast, um an sein Ziel zu kommen. Wenn die → *Anschluss-sicherung* zwischen den Bussen nicht möglich ist, wird dem Fahrgast ein Taxi für den weiteren Weg bestellt und durch das Verkehrsunternehmen abgerechnet.



Die VKU weist mit diesem Zeichen auf ihre AnschlussGarantie hin. Wenn ein Bus einmal nicht warten kann, bringt ein Taxi die Fahrgäste ans Ziel.

Anschluss-sicherung – Im Regionalverkehr können Ziele häufig nur durch Umstieg erreicht werden. Um einem Fahrgast diesen Umstieg zu ermöglichen, kann mittels Kommunikations- und IT-Systemen (z. B. → *RBL-Systeme*) die Anschluss-sicherung verbessert werden. Auf besonders stark nachgefragten Linien hilft eine → *AnschlussGarantie*, dem Fahrgast eine verlässliche → *Reisekette* zu ermöglichen.

Antriebstechniken – Um eine Alternative zum klassischen Dieselmotor zu haben, entwickeln die Hersteller alternative Antriebstechniken. Serienreif sind → *Hybridbusse* und Elektrofahrzeuge. In der Erprobung befinden sich Antriebe mit Brennstoffzellen und auf Wasserstoffbasis (→ *Wasserstoffbus*). Elektrobusse eignen sich aktuell vorwiegend für den Stadtverkehr aufgrund der notwendigen Infrastruktur und noch geringer Reichweiten. Ihr Beitrag zum Klimaschutz hängt stark von der Herstellung der benötigten Energie ab.

Auferlegung – Zur Sicherstellung des öffentlichen Verkehrsangebots kann der → *Aufgabenträger* nach → *PBefG* und → *EU-Verordnung 1370/2007* einem Verkehrsunternehmen Leistungen für einen begrenzten Zeitraum auferlegen. Diese Auferlegung muss jedoch wirtschaftlich vertretbar sein.

Aufgabenträger – Im Rahmen der Daseinsvorsorge übernehmen die Kreise und kreisfreien Städte in NRW die Rolle des Aufgabenträgers, der zur Gewährleistung eines → *ÖPNV-Angebots* verpflichtet ist. Die Zuständigkeit wird durch das → *ÖPNV-Gesetz NRW* geregelt. Der Aufgabenträger stellt mittels → *Nahverkehrsplan* eine angemessene Versorgung der Bevölkerung mit dem Grundrecht Mobilität sicher.

Auftragnehmer – Auch als → *Subunternehmer* bezeichnete mittelständische Unternehmen, die für den Inhaber einer → *Linienkonzession* tätig werden. Die VKU arbeitet mit zahlreichen mittelständischen Unternehmen aus der Region zusammen. Sie helfen dabei, besonders in → *Nachfragespitzen*, wirtschaftlich agieren zu können.



Der Mittelstand ist ein wichtiger Partner der VKU. Acht Unternehmen mit 97 Bussen fahren in ihrem Auftrag.

Ausschließliches Recht – Eine Behörde kann einem Unternehmen ein ausschließliches Recht einräumen. Damit hat das Unternehmen die Möglichkeit, eine Dienstleistung oder ein Produkt frei von Konkurrenz zu erbringen. Derartige Rechte sind im → *ÖPNV* gemäß → *EU-Verordnung 1370/2007* im wettbewerblichen Verfahren oder durch → *Direktvergabe* zu vergeben.

Ausschreibung – ÖPNV-Leistungen müssen nach → *EU-Verordnung 1370/2007* per → *Direktvergabe* oder per Wettbewerbsverfahren vergeben werden. Für das Wettbewerbsverfahren bedient man sich daher einer Ausschreibung. Dieses ist ein formalisierter Prozess mit klaren Zuschlagsbedingungen (meistens der Preis). Im engeren Sinne ist die Ausschreibung ein Vergabeverfahren nach → *VOL/A*.



Bei den Fahrzeugen der VKU handelt es sich um Niederflrbusse. Diese sind zudem mit einer Klapprampe ausgestattet, die einen stufenlosen Einstieg in den Bus ermöglicht.

B

Barrierefreiheit – Das → *PBefG* schreibt die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 vor. Dies soll Menschen mit körperlichen und geistigen Einschränkungen eine bessere Teilhabe ermöglichen und große Hindernisse (Barrieren) abbauen. Während → *Niederflrbusse* bereits Standard sind, müssen z. B. noch viele Haltestellen mit → *Hochbord* und taktilen Elementen ausgestattet werden.

Bedarfsgesteuerte Verkehre – Bedarfsgesteuerte Verkehre müssen von Fahrgästen aktiv angefordert werden. Dieses geschieht in der Regel per Telefon oder Bestellung über ein Internetformular. Bedarfsgesteuerte Verkehre können wirtschaftlicher durchgeführt werden, da sie nur verkehren, wenn ein konkreter Fahrtwunsch besteht. Dies vermeidet Leerfahrten. Formen der bedarfsgesteuerten Verkehre sind z. B. → *TaxiBus* oder → *AnrufSammelTaxi*. Ist ein hoher Digitalisierungsgrad erreicht, so spricht man meist von → *On-Demand-Verkehr*.

Beschwerdemanagement – Eine gute Beziehung zum Fahrgast setzt ein professionelles Beschwerdemanagement voraus. Beschwerden von Fahrgästen müssen zeitnah bearbeitet, beantwortet und die Ursache so weit wie möglich abgestellt werden. Die VKU wendet dazu ein eigens entwickeltes Handbuch an.

Besteller – Die → *Aufgabenträger* im → *SPNV* im Verkehrsgebiet der VKU agieren als Besteller in Wettbewerbsverfahren, da sie die Verkehre direkt beim Verkehrsunternehmen bestellen. Dazu werden → *Verkehrsverträge* abgeschlossen (→ *Brutto-* oder → *Nettoverträge*).

Bestellerentgelt – Das Bestellerentgelt ist das Leistungsentgelt, welches im Rahmen eines → *Verkehrsvertrags* an ein Verkehrsunternehmen ausgezahlt wird.

BOKraft – In der BOKraft, der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, ist der Betriebsablauf für ein Verkehrsunternehmen geregelt. Sie enthält eine Ausführungsbestimmung zum → *PBefG* und Vorschriften über die Mindestanforderungen an Fahrzeuge sowie das Verhalten im Fahrdienst. Ihr Anwendungsgebiet umfasst u. a. den Linienverkehr, Taxiverkehr und Mietwagenverkehr mit Fahrer, aber auch den Gelegenheitsverkehr.

Bonus-Malus-Regelung – Werden in → *Verkehrsverträgen* Grenzwerte für bestimmte Qualitätskriterien festgelegt (z. B. Pünktlichkeit oder Kundenzufriedenheit), so können diese pönalisiert werden. In wettbewerblichen Verkehrsverträgen wird ein Malus vom → *Bestellerentgelt* abgezogen (siehe auch → *Pönale*). Im Gegenzug erhält das Verkehrsunternehmen bei Übererfüllung der Kriterien einen vorab definierten Bonus. Auch im → *ÖDA* eines kommunalen Verkehrsunternehmens können Bonus-Malus-Regelungen angewendet werden.

Bruttovertrag – Bei einem Bruttoverkehrsvertrag legt der → *Besteller* einen festen Kostensatz pro gefahrenen Kilometer fest, der an das Verkehrsunternehmen ausgezahlt wird. Dem → *Besteller* stehen dann sämtliche Fahrgeldeinnahmen zu, er trägt damit das volle Einnahmenrisiko.



BusGuides haben eine Vorbildfunktion und stehen Mitschülern beim Busfahren zur Seite.

BusGuides – Die BusGuides tragen zur Förderung eines sozialen und fairen Miteinanders in den Bussen bei. Sie geben Hilfestellungen, sorgen für einen stressfreien Einstieg in den Bus und üben Vorbildfunktion aus. Zudem stehen sie ihren Mitschülern auf der Heimfahrt zur Seite.

Busschule – Die Busschule vermittelt Schulkindern Wissen zum Thema Mobilität sowie selbstständiges und soziales Verhalten beim Unterwegs-sein. Die jüngste und stärkste ÖPNV-Nutzergruppe wird kontinuierlich während der gesamten Schullaufbahn begleitet. Durch die Wiederholung und Festigung unterschiedlicher Bausteine erfolgt eine nachhaltige Bindung an den ÖPNV. Seit 2017/18 ist die Busschule fester Bestandteil der Verkehrserziehung an den Grundschulen im Kreis Unna. Maßnahmen für den „Übergang Schule-Beruf“ sind vorgesehen.

BusTraining – Das BusTraining vermittelt Schulkindern mit Förderbedarf Wissen zum Thema Mobilität. Es unterstützt die Fähigkeit der selbstständigen Mobilität auf dem Weg zur Schule, zur Praktikumsstelle, zum Ausbildungsplatz oder in der Freizeit. Je nach Förderbedarf werden die Schulkinder individuell und kontinuierlich während der gesamten Schullaufbahn betreut. Die Mobilitätskompetenz wird stufenweise erweitert. Es werden Kompetenzen erworben, die den Aktionsradius erweitern.

Bündelungseffekt – Der → ÖPNV funktioniert auf Basis von Bündelungseffekten. Dabei werden Bürger mit ähnlichen Zielen auf bestimmte Fahrstrecken und Fahrzeiten konzentriert. Die Stärke der zu erziel-



Der BürgerBus ist ein auf ehrenamtlichem Engagement beruhendes Angebot. Die VKU ist als Betriebsführer für den reibungslosen Ablauf und die Umsetzung gesetzlicher Regelungen verantwortlich. Aktuell betreut die VKU den BürgerBus-Verein in Bönen.

den Bündelungseffekte bestimmt dabei auch, welche Taktdichte oder Platzkapazität vorgehalten werden muss.

BürgerBus – Auf nachfrageschwachen Achsen können ehrenamtlich betriebene BürgerBusse ein finanziell darstellbares Verkehrsangebot sicherstellen. Hierzu finden sich engagierte Bürger in einem Verein zusammen. Betriebsführer ist dabei ein Verkehrsunternehmen, welches die Anforderungen des → PBefG erfüllt. Die Finanzierung erfolgt durch die Kommunen und das Land NRW.

Busnotverkehr – Busnotverkehre werden aufgrund aktueller Vor-kommnisse eingerichtet. Die häufigste Form sind Schienenersatzver-kehre, wenn Schienenverkehre z. B. durch Baustellen gestört sind und die Fahrgäste mit Bussen befördert werden müssen.



Viele Kunden erwerben ihr Ticket direkt beim Fahrer, einem wichtigen Vertriebsweg der VKU. Das E-Ticket gewinnt jedoch zunehmend an Bedeutung.

C

Check-in/Be-out (Chi/Bo) – Form eines elektronischen ÖPNV-Tarifs, bei dem sich Kunden mittels Smartphone aktiv im Fahrzeug anmelden (Check-in) und die Aufzeichnung des Fahrtverlaufs erfolgt. Mit Verlassen des Fahrzeuges (Be-out) endet die Aufzeichnung und ein Fahrpreis wird ermittelt. Das Verlassen des Fahrzeuges kann über Bluetooth-Technologie oder GPS nachgehalten werden. So erfolgt eine nutzerindividuelle Bestpreisabrechnung. Auch dienen die Daten als Basis für die Entwicklung neuer Tarife.

D

Dienstleistungskonzession – Eine Dienstleistungskonzession ist im Allgemeinen ein Vertrag zwischen einer Behörde und einem Unternehmen. Mit diesem Vertrag wird das Unternehmen verpflichtet, eine Leistung auf eigenes Risiko zu erbringen.

Direktvergabe – Eine Direktvergabe ist die Vergabe eines → Verkehrsvertrags an ein Verkehrsunternehmen ohne → wettbewerbliches Verfahren. Die VKU hat für die Zeit vom 1.1.2021 bis 31.12.2030 eine → Inhouse-Vergabe erhalten. Direktvergaben können auch an nicht kommunale Unternehmen unterhalb bestimmter Schwellenwerte (siehe dazu → EU-Verordnung 1370/2007) vergeben werden.

Durchtarifierungsverluste – Ein Gemeinschaftstarif (→ Verkehrsverbund oder → Tarifgemeinschaft) bedingt für die einzelnen Verkehrsunternehmen in der Regel Durchtarifierungsverluste. Fahrgäste, die mit einem Ticket mehrere Angebote verschiedener Verkehrsunternehmen benutzen können, zahlen für dieses Ticket weniger, als wenn sie vorher bei jedem beteiligten Verkehrsunternehmen ein eigenes Ticket hätten lösen müssen.

E

Echtzeit-Informationen – Sie zeigen dem Fahrgast die reale Ankunftszeit an der Haltestelle an, die aufgrund der Verkehrssituation von der geplanten Ankunftszeit abweichen kann (z. B. „Abfahrt in 5 Minuten“). Dazu ist die GPS-Erfassung des Fahrzeuges notwendig, etwa durch ein → Rechnergestütztes Betriebsleitsystem.

Eigenwirtschaftlich – Ein eigenwirtschaftlicher Verkehr wird vom Verkehrsunternehmen ohne Zahlung eines Ausgleichsbetrages durch den

→ **Aufgabenträger** auf eigene Initiative und Verantwortung erbracht. Dabei muss das Verkehrsunternehmen eine → **Liniengenehmigung** bei der zuständigen → **Genehmigungsbehörde** – der Bezirksregierung – beantragen. Da auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren der → **Nahverkehrsplan** berücksichtigt werden muss, wird der → **Aufgabenträger** durch die Bezirksregierung gehört. Es entsteht jedoch keine direkte vertragliche oder geschäftliche Beziehung zwischen → **Aufgabenträger** und Verkehrsunternehmen. Eigenwirtschaftliche Verkehre können daher in ihrem Fahrtenangebot während der Laufzeit der → **Genehmigung** einer Linie nicht beeinflusst werden.

Einnahmeaufteilung – Innerhalb der → **Tarifgemeinschaft** werden die vereinnahmten Fahrgelder nach bestimmten Schlüsseln auf Basis von Zählungen, Fortschreibungen und Verhandlungen an die beteiligten Verkehrsunternehmen verteilt.

E-Ticket – Das elektronische Ticket (E-Ticket) wird im Tarifraum Westfalen als Handy-Ticket ausgegeben. Es basiert auf dem Ticketsortiment des → **WestfalenTarifs** und kann über die fahrtwind-App erworben werden. Das E-Ticket hilft so Zugangsbarrieren zum ÖPNV abzubauen, da Tickets auf diesem Wege leicht und überall erworben werden können. In NRW laufen aktuell Projekte zu Check-in/Be-out-Verfahren (→ **Chi/Bo**), die die Preisermittlung für den Fahrgast einfacher machen werden.

EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – Mit dieser Verordnung des Europäischen Parlaments wird die Vergabe von im öffentlichen Interesse liegenden Personenverkehrsleistungen geregelt. Sie bestimmt die Vergabemöglichkeiten von gemeinwirtschaftlichen Verkehren durch die Aufgabenträger. Die Verordnung trat am 23. Oktober 2007 in Kraft und ersetzt entsprechende Vorgängerverordnungen. Sie schließt dabei Regelungslücken, insbesondere legt sie die Bedingungen und Regularien fest, wie öffentliche Dienstleistungsaufträge für Personenverkehrsdienstleistungen in der EU vergeben werden müssen. Diese Verordnung mussten Mitgliedsstaaten in nationales Recht überführen.

Die unterschiedlichen Informationskanäle wie beispielsweise die DFI-Anlagen (Dynamische Fahrgastinformation) werden von der VKU stets mit aktuellen Daten versorgt, damit die Fahrgäste zuverlässige Auskünfte vor und während der Fahrt erhalten.



© Foto: VKU

F

Fahrgastinformation – Um Menschen für den ÖPNV zu gewinnen, bedarf es einer umfassenden Fahrgastinformation. Durch Aushangfahrpläne, Fahrplanhefte, Internet, Apps, Fahrzielanzeigen und Durchsagen in Fahrzeugen und an Haltestellen werden Zugangsbarrieren abgebaut. Digitale Informationskanäle wie die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) ermöglichen eine Auskunft über das Internet, Apps und Abfahrtsanzeigen an Haltestellen (Dynamische Fahrgastinformation).

Über die fahrtwind-App kann der Fahrgast ein E-Ticket erwerben. Dazu ist nur eine einmalige Anmeldung erforderlich. Die App bietet auch Echtzeit-Informationen zu den Abfahrten der Busse.



Durch den Abgleich von → *RBL-Daten* der Busse mit den geplanten Abfahrtszeiten ist auch eine → *Echtzeit-Information* möglich. Diese gibt Auskunft, welche Verspätungen und Änderungen aktuell vorliegen und wann mit dem Eintreffen des Fahrzeugs zu rechnen ist.

Fahrgelderlöse – Direkt vom Fahrgast über den Verkauf von Tickets eingennommene Gelder, die über eine → *Einnahmeaufteilung* innerhalb der → *Tarifgemeinschaft* verteilt werden.

Fahrtwind – Die Servicezentrale des Kreises Unna mit Standorten in Kamen und Lünen mit persönlicher Beratung zu allen Fragen des → *ÖPNV*. In Zusammenarbeit mit der → *Schlaue Nummer für Bus und Bahn* bietet fahrtwind eine 24/7 Fahrplan- und Ticketauskunft. Die fahrtwind-App bietet zudem ein multimodales Angebot für unterwegs mit Verbindungsauskunft, Ticketkauf, Zugang zu den → *Radstationen* und CarSharing-Angeboten im Kreis.

FlashTicket – Schulträger, die einen FlashTicket-Vertrag mit der VKU abschließen, bieten allen Schülern, die die Sekundarstufe I und II besuchen, ein VRL- oder VGM-Netz weit gültiges AboTicket an. Schüler, die Anspruch auf Erstattung der Fahrtkosten nach der Schülerfahrt-kostenverordnung haben, erhalten das FlashTicket plus. Nicht anspruchsberechtigte Schüler können das FlashTicket, gültig ab 14:00 Uhr bestellen. Alle FlashTicket-Abonnenten zahlen einen Eigenanteil. Beim FlashTicket plus gibt es für Geschwisterkinder eine Ermäßigung, ab dem 3. Kind entfällt der Eigenanteil.

Flexible Bedienungsformen – Siehe → *Alternative Bedienungsformen*

Freigestellte Verkehre – Von den Vorschriften des → *PBefG*, insbesondere der Genehmigungspflicht, der Pflicht zur Tarif- und Fahrplanveröffentlichung sowie der Beförderungspflicht befreite Verkehrsangebote werden als freigestellte Verkehre bezeichnet. Sie spielen bei der Schülerbeförderung eine Rolle, bei der Schulträger eigene Schülerverkehre organisieren, die von den Schülern unentgeltlich genutzt werden können. Die gesetzlichen Regelungen dazu finden sich in der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle

von den Vorschriften des → *Personenbeförderungsgesetzes* (Freistellungsverordnung).

FUN – Flexibel UNterwegs im Kreis Unna – Mobilitätsstrategie des Kreises Unna. Ziel ist Mobilität aus einer Hand. Die vielfältigen Mobilitätsangebote von Bus, Bahn, Rad, Carsharing usw. werden den Kunden unter einer Adresse und aus einer Hand angeboten. Die Servicezentrale → *fahrtwind* und die fahrtwind-App sind hierfür die Plattformen. Bei FUN kooperiert → *fahrtwind* mit den → *Radstationen* des Kreises Unna und der DasDies-Service GmbH.

G

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Seit 1971 unterstützt der Bund die Länder und Kommunen mit finanziellen Mitteln bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach dem GVFG. Mit Inkrafttreten der Beschlüsse der Föderalismusreform I haben die Länder ab 2007 mehr Verantwortung für den Verkehrsbereich erhalten.

Gemeinschaftstarif – Innerhalb eines → *Verkehrsverbunds* oder in einer → *Tarifgemeinschaft* wenden alle Verkehrsunternehmen einen gemeinsamen, durchgängigen Tarif an, der dem Fahrgast die Nutzung mit nur einem Fahrschein ermöglicht. Der Gemeinschaftstarif im VKU-Verkehrsgebiet ist der → *WestfalenTarif*.

Gemeinwirtschaftlich – Nicht → *eigenwirtschaftlich* zu erbringende Verkehrsleistungen sind gemeinwirtschaftlich. Da gemeinwirtschaftliche Verkehre durch → *Verkehrsverträge* zwischen dem → *Aufgabenträger* und dem Verkehrsunternehmen geregelt werden, besteht hier ein größerer Gestaltungsspielraum für den → *Aufgabenträger*.

Genehmigung – Eine Genehmigung ist ein von der zuständigen Bezirksregierung als → *Genehmigungsbehörde* erlassener Verwaltungsakt. Als rechtliche Grundvoraussetzung für die Verkehrsleistung

enthält sie Betriebsrechte und Betriebspflichten. Die auch Liniengenehmigung oder Linienkonzession genannte Genehmigung hat im Busverkehr eine maximale Laufzeit von acht Jahren.

Genehmigungsbehörde – Die Genehmigungsbehörde ist die von den Ländern zu bestimmende Behörde, die zur Vergabe berechtigt ist. In NRW sind dieses die Bezirksregierungen. Im → *Genehmigungswettbewerb* entscheidet die Genehmigungsbehörde (nicht der → *Aufgabenträger*), welches Unternehmen den Zuschlag erhält. Fahrplan- und Tarifanpassungen müssen ebenfalls genehmigt werden (→ *Tariffpflicht*).

Genehmigungswettbewerb – Eine Form des Wettbewerbs um Verkehrsleistungen, in der mehrere Verkehrsunternehmen → *eigenwirtschaftliche Anträge* stellen, ist der Genehmigungswettbewerb. Da das → *PBefG* ein Verbot der Doppelbedienung ausspricht, muss die → *Genehmigungsbehörde* vorrangig nach dem Kriterium entscheiden, welches Unternehmen das bessere Verkehrsangebot anbietet. Dabei hat sie den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen und stimmt die Entscheidung mit dem → *Aufgabenträger* ab. Zuschlagskriterien sind dabei neben dem Fahrplanangebot auch die bedienten Haltestellen.

Global Player – Als Global Player werden Verkehrsunternehmen bezeichnet, die in mehreren Staaten aktiv sind. In Deutschland zählen dazu zur Zeit Transdev, Netinera und Abellio NS – meist Konzerne, hinter denen Finanzinvestoren oder ausländische Staatsbahnen stehen.

H

Hochbord – Bauform von Haltestellen, bei der eine erhöhte Bordsteinkante einen niveaugleichen Einstieg in → *Niederflurbusse* ermöglicht. Eine typische Bauform ist das Kasseler Hochbord, das seit 1996 in Kassel eingesetzt wird und 16 bis 18 cm Niveauhöhe hat. Die Hochbordsteine sind so gestaltet, dass der Verschleiß am Bus – etwa der Reifen bei nahem Anfahren – gering gehalten wird.

Hybridbus – Hybridbusse kombinieren den klassischen Dieselantrieb mit einer weiteren Antriebsform, in der Regel mit einem Elektromotor. Dieser kann auf kürzeren Strecken den Bus antreiben bzw. den Dieselantrieb unterstützen. Bei Bremsvorgängen wird dann Energie zurückgewonnen.

Individualverkehr (IV) – Beim Individualverkehr gestaltet der Reisende Uhrzeit und Strecke selbst. Er bestreitet die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder motorisiert (motorisierter Individualverkehr, MIV) mit Pkw und Motorrad. Der Individualverkehr beschreibt das Gegenstück zum öffentlichen Verkehr.

© Foto: VKU



Mit rund 81 eigenen Kraftomnibussen absolviert die VKU ihre beauftragten Fahrdienstleistungen.

Infrastruktur – Die Infrastruktur im ÖPNV umfasst Immobilien und Anlagen, also Betriebshöfe und Werkstätten der Verkehrsunternehmen, aber auch die Haltestellen. Hier befinden sich das Haltestellenschild und die Fahrplankästen im Eigentum des Verkehrsunternehmens, während beispielsweise Warthäuschen und Fahrradbügel in der Regel Eigentum der Kommunen sind.

Inhouse-Vergabe – Ein Verkehrsunternehmen kann von seiner → *Kommune* direkt beauftragt werden (→ *Direktvergabe*). Der Auftrag verlässt die kommunale Einflussosphäre in dem Fall nicht und bleibt daher „Inhouse“. Dies ist gemäß der → *EU-VO 1370/2007* zulässig, wird aber an eine Reihe von Auflagen geknüpft, wie z. B. an das Transparenzgebot oder das → *Überkompensationsverbot*. Die Kommune muss die Kontrolle über das Verkehrsunternehmen wie über eine eigene Dienststelle haben, dem Verkehrsunternehmen ist es untersagt, sich außerhalb an wettbewerblichen Vergabeverfahren zu beteiligen.

Intermodalität – Die Kombination verschiedener Fortbewegungsmittel im Rahmen einer → *Reisekette* wird Intermodalität genannt. Dazu können öffentliche wie private Fahrzeuge genutzt werden und auch der Fußweg zählt dazu. Der Begriff stammt ursprünglich aus der Logistik und wird häufig mit → *Multimodalität* gleichgesetzt.

J

JederBus – Nach dem → *Personenbeförderungsgesetz* soll bis zum 01.01.2022 die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr vollständig umgesetzt sein. Der Kreis Unna setzt seit 2013 diese Barrierefreiheit im Rahmen des Inklusionsprojektes JederBus sukzessive um. JederBus kümmert sich darum, das Busfahren für alle Menschen so einfach wie möglich zu gestalten. Dazu gehören unter anderem einfache Informationen, Schulungen und technische Änderungen. Die größte Zielgruppe sind dabei Menschen mit körperlichen, geistigen oder psychischen Beeinträchtigungen.

Jedermann-Tarif – Der Fahrkartentarif, der abseits spezieller Tarife für Schüler und Schwerbehinderte angewendet wird, nennt sich Jedermann-Tarif.

K

Kommunales Unternehmen – Unternehmen im Eigentum der → *Kommune*. Dieses sind meist Kreisverkehrsgesellschaften oder Stadtwerke, letztere nutzen den → *steuerlichen Querverbund*.

Kommunalisierung – Durchführung von Bundes- oder Landes-Aufgaben durch die Kommunen. In NRW werden die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre nach § 45 a → *PBefG* kommunalisiert. Die Mittel werden zur Ausgestaltung des Nahverkehrs eingesetzt.

Kommune – Die unterste Verwaltungseinheit in Deutschland umfasst die Städte, Gemeinden und Kreise. Landkreise und Großstädte sind die → *Aufgabenträger* für den → *ÖSPV*.

Konzession – Siehe → *Genehmigung*

Kostendeckungsgrad – Den Prozentsatz, den die Einnahmen ausmachen, um die entstandenen Kosten eines Verkehrsunternehmens auszugleichen, nennt man Kostendeckungsgrad (Fahrgeldeinnahmen, Zuschüsse und sonstige Einnahmen). Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV geht in der Regel mit einem Kostendeckungsgrad von unter 100 Prozent einher.

Kraftomnibus (KOM) – Der Begriff ist leicht veraltet. Man versteht unter Kraftomnibussen alle mit Motoren betriebenen Busse. Sie werden je nach Größe in Kleinbusse, Midibusse, Solobusse (12 m), 15-m-Busse, Gelenkbusse, Doppelgelenkbusse und Doppelstockbusse unterschieden. In NRW kommen im ÖPNV → *Niederflurbusse* zum Einsatz, die einen barrierearmen Ein- und Ausstieg ermöglichen.



Die VKU und ihre Partner setzen je nach Nachfrage unterschiedliche Bustypen ein.

L

Linienbündel – Um wirtschaftlich ausgewogene Pakete für → *Direktvergaben* oder → *Wettbewerbsverfahren* zu schnüren, werden mehrere Linien in einem zusammenhängenden Linienbündel zusammengefasst. Dafür müssen die Laufzeiten der → *Genehmigungen* angeglichen werden (Harmonisierung). Linienbündel sollen verhindern, dass im Wettbewerb nur Angebote auf gewinnbringende Linien abgegeben werden, während defizitäre Linien bei den kommunalen Unternehmen verbleiben (so genanntes → *Rosinenpicken*).

Liniengenehmigung oder Linienkonzession siehe → *Genehmigung*

M

MieterTicket – Ein solidarisch finanziertes ÖPNV-Ticket, welches durch seine Einzigartigkeit bundesweit Beachtung gefunden hat. Dieses wird seit dem 01.01.2019 durch die VKU in Zusammenarbeit mit der UKBS vertrieben. Das Ticket kann von einer volljährigen Person pro Haushalt im Wohnort genutzt und eigenständig gegen Zuzahlung auf eine kreisweite Gültigkeit erweitert werden. Neben dem einfachen

Zugang zum ÖPNV steht der Mehrwert für die Mieter und eine gesteigerte Attraktivität der Wohnstandorte im Fokus.

Mischverbund – Treffen in einem → *Verkehrsverbund* die → *Aufgabenträger* und die Verkehrsunternehmen in irgendeiner Form gemeinsam alle relevanten Entscheidungen (z. B. Tarifgestaltung), so spricht man von einem Mischverbund. Die Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe GmbH kommt dieser Definition nahe.

mobil&Job – Mit der Beratung von Unternehmen wird das Potenzial der Arbeitnehmer im Kreis Unna genutzt, Kunden für den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fahrgemeinschaften) zu gewinnen. Angebote wie das JobTicket, AzubiTicket und Carsharing sind dabei wichtige Werkzeuge

Modal Split – Der Modal Split stellt die Anteile von → *Individualverkehr* und → *ÖPNV* an der Verkehrsnachfrage dar.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Siehe → *Individualverkehr*

Multimodalität – Die Verwendung verschiedener Fortbewegungsmittel wird Multimodalität genannt. Insofern verhält sich quasi jeder Mensch multimodal. Werden verschiedene Fortbewegungsmittel nacheinander genutzt, um ein Ziel zu erreichen, spricht man von → *Intermodalität*.

N

Nachfragespitze – Die Nachfragespitzen oder Hauptverkehrszeiten sind die Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen, in der Regel am Morgen und am Nachmittag. An ihr orientiert sich der maximale Bedarf an Bussen und Fahrpersonal.

NachtBus – Freizeitangebot in den Nächten am Wochenende in Ergänzung bestehender Linien. NachtBus-Linien sind zusätzliche

Verkehrsleistungen, die eine → *Kommune* per → *Verkehrsvertrag* bei der VKU bestellt.

Nahverkehrsplan (NVP) – Mit dem Nahverkehrsplan definiert der → *Aufgabenträger* einen Rahmen, in dem er den → *ÖPNV* in einer definierten Zeitspanne – in der Regel fünf Jahre – weiterentwickeln möchte, und macht verkehrliche Vorgaben, die sich an Siedlungsstruktur und Raumverflechtung orientieren.

Nettovertrag – In dieser Vertragsform erhält das Verkehrsunternehmen die vereinnahmten Fahrgelder und trägt das Einnahmenrisiko. Folglich besteht die Motivation, Fahrgäste zu gewinnen. Zusätzlich kann ein → *Bestellerentgelt* gezahlt werden.

Neuntes Sozialgesetzbuch, § 145ff. (§ 145ff. SGB IX) – Nach den §§ 145ff. SGB IX können Schwerbehinderte mit gültigem Schwerbehindertenausweis den → *ÖPNV* kostenlos nutzen. Das SGB enthält auch Regeln, wie die entgangenen Einnahmen den Verkehrsunternehmen auf Basis regelmäßiger Zahlungen und entsprechender Hochrechnungen vom Land NRW erstattet werden.

Niederflurbus – Im *ÖPNV* in NRW werden Niederflurbusse eingesetzt, die durch ihren durchgehend tiefen Boden einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Im Zusammenspiel mit → *Hochbord-Haltestellen* ist ein annähernd niveaugleicher Einstieg möglich. Eine kostengünstige Variante des Niederflurbusses ist der Low-Entry-Bus, der nur im Bereich zwischen den Türen niederflurig ausgebaut ist, während der hintere Wagenteil über Stufen zu erreichen ist.

NimmBus – Busfahren muss man lernen! Seit 2010 im Auftrag vom Kreis Unna durchgeführtes Projekt. Unterschiedlichen Zielgruppen werden Mobilitätskompetenzen vermittelt. Nach dem Motto „vom Roller bis zum Rollator“ werden alle Menschen im Kreis Unna vom Kind bis zum Senior angesprochen. Egal, ob Beeinträchtigte oder nicht beeinträchtigte Menschen: Die Inhalte der Teilprojekte (derzeit → *Busschule*, → *JederBus*, → *BusTraining*, → *BusGuides* → *mobil & Job*) werden jeweils den Bedürfnissen der Zielgruppen angepasst.



Bei NimmBus wird auch das richtige Verhalten an der Bushaltestelle und im Bus vermittelt.

Nutzwagenkilometer (Nkm) – Anzahl der Kilometer im Linienverkehr zurückgelegten → *Produktivkilometer*. Dazu kommen dann noch die Leerkilometer (Einsatzfahrten etc.), die die Verkehrsleistung des Unternehmens beschreiben.

O

On-Demand-Verkehr – Moderne Form des → *bedarfsgesteuerten Verkehrs*, der sich durch seine hohe Digitalisierung vom → *Anruf-SammelTaxi* unterscheidet. Buchung durch und Abrechnung mit dem Fahrgast sowie die Disposition und Betriebssteuerung erfolgen dabei über Apps. Sinnvoll wird On-Demand-Verkehr, wenn er in den → *ÖPNV* voll integriert ist, um dem Kunden eine durchgängige Nutzbarkeit aller Mobilitätsformen und somit eine Alternative zum eigenen Pkw zu bieten.

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) – Der öffentliche Dienstleistungsauftrag ist in der → *EU-VO1370/2007* der Oberbegriff für verschiedene Gestaltungen der Rechtsbeziehungen zwischen Verkehrsunternehmen und → *Aufgabenträger* wie z. B. → *Verkehrsvertrag*, Betrauungsregelung, Dienstleistungskonzession, → *Inhouse-Geschäft* oder Verwaltungsakt. Die → *EU-VO1370/2007* fordert, dass Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden dürfen. Die Definition des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist dabei sehr weit gefasst, sodass darunter nicht nur Verkehrsverträge, sondern auch verschiedene andere Gestaltungen fallen, wie z. B. → *Allgemeine Vorschriften*. Nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sind öffentliche Dienstleistungsaufträge gegenseitige entgeltliche Verträge zur Beschaffung von Dienstleistungen aller Art, z. B. Fensterreinigung im Rathaus oder Busverkehrsleistungen zu einem festen Preis (*Bruttovertrag*). Die Begriffe überschneiden sich teilweise. Wenn ein → *Aufgabenträger* mit einem Verkehrsunternehmen einen → *Bruttovertrag* abschließt, ist dies ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag sowohl im Sinne der → *EU-VO1370/2007* als auch im Sinne des GWB. → *Ausschließliche Rechte* müssen nach der → *EU-VO1370/2007* im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden.

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr (Eisenbahn, Straßenbahn, Bus), der Oberbegriff für → *ÖSPV* und → *SPNV*. Wird häufig auch nur für den Bus- und Straßenbahnverkehr – also *ÖSPV* – verwendet.

ÖPNV-Gesetz NRW – In Ergänzung zum → *PBefG* haben die Bundesländer, so auch NRW, eigene *ÖPNV-Gesetze* erlassen. Im *ÖPNV-Gesetz NRW* sind unter anderem Regelungen zu den Zuständigkeiten der → *Aufgabenträger* und den Finanzierungswegen getroffen, es enthält auch Ausführungsbestimmungen zu → *GVFG* und → *PBefG*.

ÖSPV – Öffentlicher straßengebundener Personenverkehr (Busverkehr und Straßenbahnen).

P

Pauschalierung – Bei der Pauschalierung der Mittel nach § 45 a → *PBefG* werden die Ausgleichsleistungen für die → *Verkehrsunternehmen* bzw. einzelne Berechnungsparameter, wie z. B. die Anzahl beförderter Schüler oder die mittlere Reiseweite, pauschal festgeschrieben.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – Im *PBefG* sind bundesweit Vorgaben, wie Marktzugang für Verkehrsunternehmen, Rechte und Pflichten der Betreiber sowie deren Überwachung durch die Genehmigungsbehörden für den → *ÖSPV* definiert. Speziell § 42 beschreibt die Anforderungen an einen Linienverkehr, die meisten → *Genehmigungen* werden nach § 42 *PBefG* erteilt. Nicht durch das *PBefG* geregelt werden → *freigestellte Verkehre*. Der im § 45a *PBefG* geregelte Anspruch auf finanziellen Ausgleich für die Rabatte auf Schülerkarten, der Finanzierungsbasis für den Regionalbusverkehr, wurde in NRW durch landesspezifische Regelungen im § 11a *ÖPNVG NRW* abgelöst.

Personenkilometer (Pkm) – Zur Ermittlung der erbrachten Verkehrsleistung, speziell in → *Einnahmeaufteilungsverfahren* der → *Tarifgemeinschaft*, dient meist das Produkt aus der Anzahl der Fahrgäste und deren Reiseweite.

Pönale – Werden in → *Verkehrsverträgen* definierte Leistungen nicht erbracht, so kann das → *Bestellerentgelt* gekürzt werden. Pönalisiert werden unter anderem Qualitätsanforderungen, wie beispielsweise Abweichungen von vereinbarten Pünktlichkeitswerten.

Produktivkilometer – Diese virtuelle Größe errechnet sich aus der Anzahl der Fahrgäste und deren Reiseweite. Sie wird genutzt, um die erbrachte Verkehrsleistung darzustellen.

Q

Qualitätsversprechen – Um das Vertrauen der Fahrgäste in die Dienstleistung der VKU zu stärken, gibt die VKU Qualitätsversprechen auf ihre Leistung. Ein solches Qualitätsversprechen ist die → *AnschlussGarantie*. Ein anderes, die Mobilitätsgarantie NRW, regelt die Erstattung für Taxifahrtauslagen, die in der Regel gewährt werden, wenn sich der Bus oder die Bahn mehr als 20 Minuten verspätet.

R

Radstation – Einrichtung, die ein kostenpflichtiges, bewachtes Abstellen von Fahrrädern sowie den Verleih von Fahrrädern und meist auch einen Reparaturservice anbietet. Im Kreis Unna werden diese von der DasDies Service gGmbH, einem Integrationsunternehmen der Arbeiterwohlfahrt, betrieben. Im Kreisgebiet befinden sich sieben Radstationen. Mittels der fahrtwind-App können die VKU-Kunden online „24/7“ die Radstationen nutzen und E-Bikes leihen.

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) – RBL-Systeme nutzen moderne IT-Mittel und ermöglichen eine Echtzeit-Kommunikation zwischen der Betriebszentrale und den Fahrzeugen. Damit können → *Echtzeit-Fahrplan-Informationen* zur Verfügung gestellt, Anschlüsse besser gewahrt (→ *Anschlussgarantie*) und Betriebsstörungen leichter koordiniert werden.

Regiekosten – Als Regiekosten werden die Kosten bezeichnet, die beim → *Aufgabenträger* oder kommunalen Verkehrsunternehmen für Verwaltung und Management des → *ÖPNV* anfallen.

Regionalisierungsgesetz (RegG) – Dieses Gesetz regelt die Verantwortlichkeiten der Bundesländer im → *SPNV* und sichert die Finanzierung.

Der Bund stellt den Bundesländern die notwendigen finanziellen Mittel bereit, um SPNV-Leistungen bestellen zu können. Zum Teil fließen diese auch in andere Aufgaben wie Verbundfinanzierung und → *ÖSPV*.

Reisekette – Die Verknüpfung unterschiedlicher Fortbewegungsmittel, mit denen ein Ziel erreicht wird, stellt die Reisekette dar. Dazu zählt → *Individualverkehr* wie → *öffentlicher Verkehr*, etwa der Fußweg zur Haltestelle, die Fahrt mit dem Bus zum Bahnhof, die Weiterfahrt mit einem Zug und eine abschließende Fahrt mit dem Taxi. Reiseketten sind in der Regel → *intermodale Wegeketten*.

Rosinenpicken – Mit Rosinenpicken wird bezeichnet, wenn ein Verkehrsunternehmen im → *Genehmigungswettbewerb* einzelne ertragreiche Verkehre herauspicken und diese alleine beantragen möchte. Somit könnten die Unternehmen auf diesen Linien Gewinne erwirtschaften, während der → *Aufgabenträger* die defizitären Linien aufrechterhalten muss. Um dieses Rosinenpicken zu vermeiden, werden → *Linienbündel* gebildet.

Rufbus – Siehe → *TaxiBus*

S

Sammeltaxi – Siehe → *AnrufSammelTaxi*

Schienenersatzverkehr – Siehe → *Busnotverkehr*

Schlaue Nummer für Bus und Bahn – Die zentrale Hotline im NRW-Nahverkehr ist rund um die Uhr zu erreichen. Unter der kostenpflichtigen Rufnummer 01806 504030 (pro Verbindung: Festnetz 20 Cent, mobil max. 60 Cent) erhalten Kunden eine persönliche Fahrplan- und Tarifauskunft sowie auf Wunsch auch wertvolle Tipps und Zusatzinformationen zum NRW-Nahverkehr. Auch Anregungen und Kritik werden dort entgegengenommen. Für kostenlose Auskünfte steht

ein sogenannter Sprechender Fahrplan unter der Rufnummer 08003 504030 zur Verfügung.

SchnellBus – Hochwertiges beschleunigtes Busangebot auf Strecken, die abseits von Schienenkorridoren verkehren. Die VKU setzt in der Regel höherwertige Fahrzeuge mit zusätzlichen Services – etwa WLAN – ein. Die Linien bedienen in der Regel wenige Haltestellen und haben einen gradlinigeren Linienweg.

Schülerverkehr – Schüler stellen die Hauptkundengruppe im Regionalverkehr dar. Viele Linien orientieren sich primär an den Schulen und Schulzeiten, sind aber für jedermann offen, da nach → *PBefG* § 42 genehmigt. Für die Ausgabe rabattierter Zeitkarten im Ausbildungsverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen. Schülerverkehre werden teilweise auch als → *freigestellte Verkehre* durchgeführt. Sie sind dann von den Regeln des → *PBefG* ausgenommen.

Rund 60.000 Schüler nutzen im Mittel die Busse der VKU im öffentlichen Linienverkehr.



SchüTi Westfalen / SchülerTicket Westfalen – Schulträger, die einen SchüTi-Vertrag mit der VKU abschließen, bieten allen Schülern, die die Sekundarstufe I und II besuchen, ein Westfalen-Tarif-Netzweit gültiges AboTicket an. Schüler, die Anspruch auf Erstattung der Fahrtkosten nach der Schülerfahrtkosten-Verordnung haben, erhalten das SchüTi zum Eigenanteil von rund 30 % zum Regelfahrpreis. Für Geschwisterkinder gibt es eine Ermäßigung, ab dem dritten Kind entfällt der Eigenanteil. Nicht anspruchsberechtigte Schüler können das SchüTi zum Regeltarif bestellen.

SozialTicket – Ein preisreduziertes Monatsticket für Personen, die Sozialleistungen erhalten. Das Ticket gibt es nur im Abo. Sobald keine Sozialleistungen mehr bezogen werden, wird das Abo beendet. Das Ticket gibt es in zwei Preisstufen. Preisstufe A gilt im Wohnort des Empfängers. Preisstufe B gilt für das ganze Kreisgebiet. Bei Schülern, Studierenden und Auszubildenden existiert eine Schüler-Variante für denselben Preis.

SPNV – Schienenpersonennahverkehr, bildet zusammen mit dem → ÖSPV den → ÖPNV.

StadtBus – Im städtischen Umfeld verkehrende Linien mit geringen Haltestellenabständen und hohen Taktdichten werden als Stadtbus-Linien bezeichnet. In Mittelstädten sorgen zentrale Umstiegspunkte für einen raschen Wechsel der Fahrgäste zwischen einzelnen Stadtbussen.

Steuerlicher Querverbund – Sofern → *kommunale Verkehrsunternehmen* mit weiteren kommunalen Versorgungsunternehmen (Wasser, Strom, öffentliche Schwimmbäder) innerhalb einer Holding organisiert sind, können die Gewinne der profitablen Versorger mit den Verlusten des → ÖPNV vor Steuerzahlung verrechnet werden. Dadurch wird die Ertragssteuerbelastung reduziert.

Subunternehmer – Siehe → *Auftragnehmer*

T

Tarifgemeinschaft – Eine Tarifgemeinschaft ist die Vorstufe zum → *Verkehrsverbund*. Hierbei schließen sich Verkehrsunternehmen zusammen, um einen regional abgestimmten Einheitstarif anzubieten. Die Tarifgemeinschaft übernimmt dabei lediglich die → *Einnahmeaufteilung* und koordiniert die Tarifentwicklung und Marketingarbeit, die von den Verkehrsunternehmen geleistet wird.

Tarifpflicht – Der ÖPNV unterliegt gemäß § 39 → *PBefG* der Tarifpflicht. Die Fahrgast-Tarife und deren Änderungen müssen von der → *Genehmigungsbehörde* genehmigt werden. Mit der Tarifpflicht ist auch eine Veröffentlichungspflicht verbunden. Die Tarife sind gleichmäßig anzuwenden.

TaxiBus – TaxiBusse sind → *bedarfsgesteuerte Verkehre*, bei denen der Fahrgast seinen Fahrtwunsch zuvor anmelden muss. Die Fahrt wird dann mit einem Taxi oder Kleinbus durchgeführt. Dabei kann es zu Abweichungen zum normalen Linienverlauf kommen, da z. B. jede Haltestelle nur im Bedarfsfall angefahren wird.

Die telefonische Bestellung der VKU TaxiBusse ist kostenlos. Auch online oder per App mobil info sind TaxiBus-Bestellungen möglich.



U

Überkompensationsverbot – Für alle nicht über → *wettbewerbliche Verfahren* vergebenen Verkehrsleistungen, die mit öffentlichen Mitteln finanziert werden, sieht die → *EU-VO 1370/2007* bestimmte Regelungen zur Einhaltung des Überkompensationsverbots vor. Die Regelungen erlauben einen angemessenen Gewinn, der sich auf Basis bestimmter Indices berechnet.

Umlauf – Linienbusse werden auf so genannten Umläufen eingesetzt. Der Umlauf eines Fahrzeugs an einem Tag kann dabei unterschiedliche Linien beinhalten. Er bildet den möglichst wirtschaftlichen Einsatz des Fahrzeugs ab, indem er Standzeiten und Leerfahrten vermeidet.

Unternehmensverbund – Der Unternehmensverbund ist eine Weiterentwicklung der → *Tarifgemeinschaft*. Um bestimmte Aufgaben wie die Tarifgestaltung oder Marketing und Vertrieb in Zusammenarbeit bewältigen können, schließen sich ausschließlich Verkehrsunternehmen zu einem → *Verkehrsverbund* zusammen.

V

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – Branchenverband der Mehrheit der Verkehrsunternehmen, der Interessen der → *ÖPNV*-Branche gegenüber dem Gesetzgeber vertritt und Richtlinien erarbeitet.

Verbund – Siehe → *Verkehrsverbund*

Verbundtarif – Siehe → *Gemeinschaftstarif*

Verkehrsverbund – Ein Verkehrsverbund sorgt für die Koordination der Verkehrsangebote in einer Region, einen einheitlichen → *Verbundtarif* und die Abrechnung und Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen. Die großen Verbünde wie VRR und VRS übernehmen weitere Aufgaben, etwa Marketing und Vertrieb, in Teilen auch das Verkehrsvertragsmanagement für die → *Aufgabenträger*.

Verkehrsvertrag – Der Verkehrsvertrag regelt das Verhältnis zwischen dem → *Besteller* und einem Verkehrsunternehmen, in der Regel im Falle von Wettbewerbsverfahren. Es werden im Wesentlichen → *Bruttoverträge* und → *Nettoverträge* unterschieden, meist beinhalten sie auch Regelungen zu Preisgleitklauseln und → *Pöna*len.

Vertrieb – Der Vertrieb eines Verkehrsunternehmens umfasst alle Möglichkeiten der Fahrgäste, ein gültiges Ticket zu erwerben. Im Busverkehr ist der Fahrkartenverkauf durch das Fahrpersonal ein wichtiger Vertriebsweg. An Bedeutung gewinnt mehr und mehr der Vertrieb über Apps. In manchen Kommunen werden auch Verkaufsstellen vorgehalten, oft in Zusammenarbeit mit der Kommunalverwaltung. Der Großteil der Fahrgäste der VKU hat jedoch ein Abo – sei es als Schüler, sei es im → *Jedermann-Tarif*.

Vergabe- und Vertragsordnung VOL – Die Verdingungsordnungen VOL/A, VOB/A und VOF enthalten die vergaberechtlichen Detailvorschriften der Vergabe von Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträgen. Sie sind auch Rechtsgrundlage für eine → *Inhouse-Vergabe*.

W

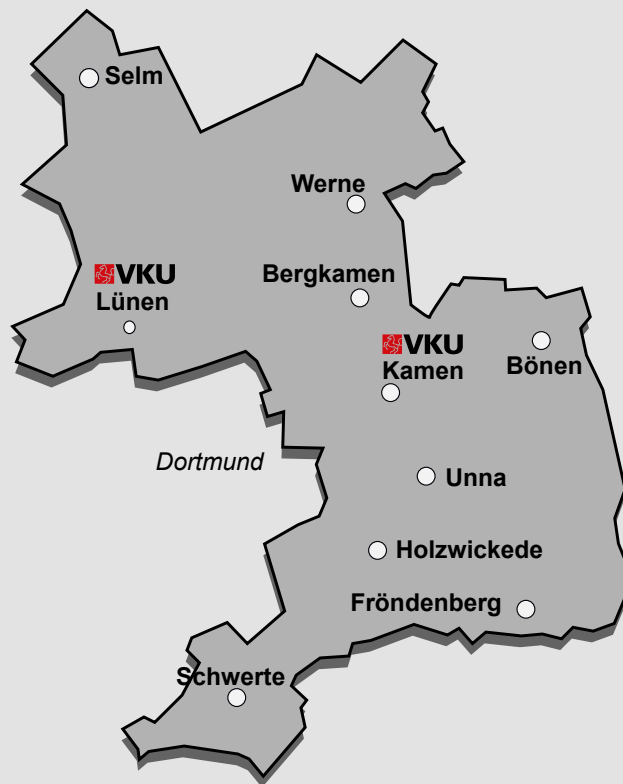
Wasserstoffbus – Wasserstoffbusse sind Brennstoffzellenfahrzeuge, die mit Wasserstoff betrieben werden. Im Fahrbetrieb entstehen daher keine klimaschädlichen Emissionen, sondern lediglich Wärme und Wasserdampf.

WestfalenTarif – Mit der Fortschreibung des ÖPNV-Gesetzes NRW 2008 wurde erneut das tarifpolitische Ziel bekräftigt, einen landesweiten Tarif und einheitliche Beförderungsbedingungen zu definieren sowie innerhalb der drei Kooperationsräume in NRW einheitliche Verbundtarife zur Vereinfachung der Tarifstrukturen zu bilden. Zum 1. August 2017 startete der WestfalenTarif als gemeinsamer Tarif der Verkehrsgemeinschaften im Tarifraum Westfalen. Dieser ist neben dem VRR-, VRS- und AVV-Tarif einer der vier Verbundtarife in NRW. Über die Tarifgrenzen hinaus kommt der NRW-Tarif zur Anwendung.

Wettbewerbsverfahren/Wettbewerbliche Vergabeverfahren

– Es gibt unterschiedliche wettbewerbliche Verfahren: Neben der „klassischen“ → *Ausschreibung* nach → *VOL/A* regelt die → *EU-VO1370/2007* im Bus- und Straßenbahnverkehr anhand von → *Dienstleistungskonzessionen* das wettbewerbliche Vergabeverfahren. Dieses muss u. a. transparent sowie diskriminierungsfrei sein, ist hingegen weniger formell als die → *VOL/A* und gestattet etwa auch Verhandlungen. Beispiele dafür wären eine → *Ausschreibung* nach vereinfachten Kriterien oder ein offenes Verhandlungsverfahren. Bisher erfolgen im deutschen → *ÖSPV* größtenteils Ausschreibungen nach → *VOL/A*.

Die Standorte der VKU



Geschäftsleitung
Krögerweg 11
48155 Münster
Tel.: 02 51/62 70-0

Betriebsleitung Kamen
Lünener Straße 13
59174 Kamen
Tel.: 0 23 07/2 09-0

Betriebshof Lünen
Kupferstraße 54
44532 Lünen
Tel.: 0 23 06/2 02 26-0

www.vku-online.de



fahrtwind Servicezentrale für den Kreis Unna

Elektronische Fahrplanauskunft Personenbediente Auskunft
0 800 3 - 50 40 30 (kostenlos) **0 180 6 - 50 40 30** (pro Verbindung Festnetz 20 ct/mobil max. 60 ct)

VKU Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH

Lünener Straße 13

59174 Kamen



Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe