



Glossar des **usverkehrs**



Fachbegriffe von A bis Z
Die Bahn macht mobil.

nhalt

2 Vorwort

5 Unternehmensprofil

6 Glossar

42 Kontakt

44 Kernmarkt

Busverkehr von A bis Z

Der öffentliche Nahverkehr mit Bussen und Bahnen ist ein wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge auf dem Land und in der Stadt. Er ist häufig die wirtschaftlichste und zunehmend auch die einzige Möglichkeit der Menschen, ihr Grundbedürfnis nach Mobilität umzusetzen. Es gibt viel zu tun. Für die Fahrgäste gibt es nach wie vor Zugangsbarrieren in Form von mangelnder Verfügbarkeit von Informationen, Schwierigkeiten beim Ticketkauf oder schlicht bei der Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle. Hier ist die Branche dabei, mit neuen Angebotskonzepten Lösungen zu entwickeln, wie elektronische Tickets, flexible Angebotsformen und moderne Betriebsleitsysteme (RBL).

Bei den Aufgabenträgern müssen besonders diejenigen, die sich neu mit dem ÖPNV beschäftigen, feststellen, dass unser Nahverkehr ein unerwartet komplexes System aus Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Bestellern, Verbänden, Interessengruppen und besonders natürlich unseren Fahrgästen ist. Dazu kommt eine Vielzahl rechtlicher Regelungen, die sich ändern und oft durch überraschende Rechtsprechung neu definiert werden. Da kann man schon mal die Übersicht verlieren.



Michael Hahn

Alexander Möller

DB Regio Bus möchte, dass unsere Kunden die Übersicht behalten. Das gilt für unsere Fahrgäste durch bessere Information, aber auch gegenüber unseren Aufgabenträgern wollen wir gute Dienstleister sein. Deshalb wollen wir mit diesem Glossar unseren Beitrag zu mehr Information zum ÖPNV leisten.

Herzlichst

Handwritten signatures of Michael Hahn and Alexander Möller.

Michael Hahn
Vorstand Bus

Alexander Möller
Leiter Marketing
und Geschäftsentwicklung

Unternehmensprofil

DB Regio Bus – Bundesweit unterwegs, vor Ort zu Hause.

DB Regio Bus ist Marktführer im regionalen öffentlichen Busverkehr. Wir sind mit ca. 13.400 Bussen in ganz Deutschland für Sie unterwegs. Mit ca. 784 Millionen Fahrgästen im Jahr 2010 und 150.000 Busverbindungen täglich ist DB Regio Bus der größte Anbieter im deutschen Busverkehr. Unsere Regional-, Stadt-, Pendel-, Schnell- und Fernlinienbusse sowie Linientaxen und Anrufbusse sind ein entscheidender Stützpfiler der Mobilität. Darüber hinaus bilden wir als Teil der DB Regio AG nun eine noch stärkere Einheit mit dem Schienennahverkehr und bieten unter dem Dach der DB AG Mobilitätsangebote vom Fernverkehrszug über den Bus bis hin zum Mietfahrrad. Diese umfangreiche Erfahrung und regionale Kompetenz nutzen wir, um täglich viel zu bewegen.

Entsprechend unserer Geschäftsphilosophie „Bundesweit unterwegs, vor Ort zu Hause“ sind wir mit 22 Busgesellschaften beinahe in ganz Deutschland vertreten. Auf diese Weise können wir auf die Anforderungen vor Ort flexibel reagieren und trotzdem die Erfahrungen und Größenvorteile eines bundesweiten Verkehrsunternehmens einbringen.

Abellio NS – Abellio NS wurde 2004 als Wettbewerbsgesellschaft der kommunalen Essener Verkehrs-AG gegründet. Zur Unterstützung der Expansion wurde 2005 die Private-Equity-Gesellschaft Star Capital Mitgesellschafter. Die beiden hessischen Mittelstandsunternehmen Verkehrsgesellschaft Mittelhessen und Werner wurden erworben. 2008 wurde Abellio von der holländischen Staatsbahn NS (Nederlandse Spoorwegen) übernommen. Der Schwerpunkt der ÖSPV-Aktivitäten liegt in Hessen und Sachsen, jener der →SPNV-Aktivitäten in NRW.

Allgemeine Vorschrift – Gemäß Artikel 3 Absatz 2 der →EU-VO 1370/2007 können Zahlungen der öffentlichen Hand zum Ausgleich von vergünstigten Tarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen (Schüler, Schwerbehinderte) in einer allgemeinen Vorschrift geregelt werden. Diese muss transparent sein und diskriminierungsfrei für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen gelten. Es gilt ein →Überkompensationsverbot. Mit Hilfe der allgemeinen Vorschrift können Verkehre ohne wettbewerbliches Verfahren gestaltet werden, obwohl öffentliche Zuschüsse gezahlt werden.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – Das Allgemeine Eisenbahngesetz regelt Zugangsvoraussetzungen und Betriebsvorschriften für Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Alteinnahmensicherung – Bei Gründung der →Verkehrsverbünde wurde den Verkehrsunternehmen oftmals zugesichert, die mit der Verbundgründung entstehenden →Harmonisierungs- und →Durchtarifierungsverluste gegenüber den Alteinnahmen des Verkehrsunternehmens auszugleichen. Diese Regelungen werden teilweise seitdem fortgeschrieben und sind häufig von zentraler Bedeutung für die Finanzierung des →ÖSPV. Sofern sie nicht kompatibel mit dem neuen europäischen Beihilferecht sind, müssen sie entsprechend überarbeitet werden.

Alternative Bedienungsformen – Als alternative oder flexible Bedienungsformen werden alle Verkehre bezeichnet, die nicht einem klassischen Linienverkehr entsprechen (z. B. feste Fahrpläne, feste Linienverläufe). Sie kommen in der Regel dort zum Einsatz, wo aufgrund geringer Nachfrage die Finanzierung eines klassischen Linienverkehrs nicht mehr möglich ist. Beispiele sind →bedarfsgesteuerte Verkehre und →Bürgerbusse.

Anrufbus – Anrufbusse sind →bedarfsgesteuerte Verkehre, bei denen der Fahrgast seinen Fahrtwunsch zuvor anmelden muss. Die Fahrt wird dann mit einem Bus durchgeführt. Dabei kann es zu Abweichungen zum normalen Linienverlauf kommen (z. B. kann eine wenig frequentierte Haltestelle nur im Bedarfsfall angefahren werden).

Anruf-Linien-Taxi (ALT) – Anruf-Linien-Taxis und andere unter dem Oberbegriff Sammeltaxi zusammengefasste Verkehre sind Verkehre, die häufig in Randlagen oder Randzeiten mit Pkw oder Kleinbussen durchgeführt werden. Der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch rechtzeitig anmelden (→bedarfsgesteuerter Verkehr), damit die Fahrt überhaupt durchgeführt wird. Das Angebot gibt es in unterschiedlichen Ausprägungen. Es kann klassisch einem festen Linienverlauf mit definierten Haltestellen folgen oder Fahrgäste können nur an bestimmten Haltestellen einsteigen, aber in einem fixierten Bedienungsgebiet bis zur Haustür gebracht werden oder auch flexibel ein- und aussteigen. Wichtig bei diesen Verkehren ist eine leistungsstarke Disposition, um Verkehre flexibel anzubieten und Fahrtwünsche sinnvoll verknüpfen zu können.

Anruf-Sammel-Taxi (AST) – Siehe →Anruf-Linien-Taxi

Anschlussicherung – Wenn der Fahrgast zum Erreichen seines Fahrtziels zwischendurch umsteigen muss, sollte der Anschluss (Übergang zwischen einem oder mehreren Verkehrsmitteln) gesichert werden. Wenn ein Verkehrsmittel verspätet ist, kann unter Umständen der Anschluss beim Umstieg nicht mehr erreicht werden. Mit modernen Kommunikations- und IT-Mitteln (z. B. →RBL-Systeme) kann die Anschlussicherung verbessert werden.

Antriebstechniken – Linienbusse werden klassisch durch Dieselmotoren angetrieben. Im Zuge der allgemeinen Ressourcenverknappung und dem steigenden Umweltbewusstsein testet die Branche alternative Antriebstechniken. Am weitesten fortgeschritten sind →Hybridbusse, aber auch Elektrofahrzeuge sowie Antriebe mit Brennstoffzellen und auf Wasserstoffbasis werden vereinzelt erprobt.

Auferlegung – Nach →PBefG und →EU-Verordnung 1370/2007 hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, zur Sicherstellung des öffentlichen Verkehrsangebots einem Verkehrsunternehmen Leistungen für einen begrenzten Zeitraum aufzuerlegen, sofern dies wirtschaftlich vertretbar ist.

Aufgabenträger (AT) – Aufgabenträger sind die Behörden, welche im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Gewährleistung eines →ÖPNV-Angebots verpflichtet sind. Im →ÖSPV sind dies üblicherweise die Landkreise und kreisfreien Städte (manchmal auch weitere Gemeinden), im →SPNV die Länder. Der Aufgabenträger muss sicherstellen, dass die Bevölkerung angemessen mit dem Grundrecht Mobilität versorgt wird. Er muss nicht zwangsweise selber als Besteller tätig werden. Im ÖSPV werden häufig die Rahmenbedingungen im →Nahverkehrsplan gesetzt und das Angebot wird ansonsten von Verkehrsunternehmen gestaltet.

Aufgabenträgerinitiiertes ÖPNV – Vom →Aufgabenträger initiiertes Verkehr, d. h., er beauftragt ein Verkehrsunternehmen, den von ihm gewünschten Verkehr zu erbringen (häufig per →Ausschreibung). Als Synonym für →gemeinwirtschaftlich verwendet.

Aufgabenträgerorganisation – Auch Bestellerorganisation oder Regieorganisation genannt. Eine vom →Aufgabenträger eigens gegründete Organisation (häufig in Rechtsform einer GmbH) zur Planung und Durchführung des →ÖPNV (im Gegensatz zur Durchführung als Fachabteilung innerhalb der Organisation des →Aufgabenträgers). Damit Schaffung einer zusätzlichen Ebene zwischen →Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Aufgabenträgerverbund – Der Aufgabenträgerverbund ist eine Form des →Verkehrsverbunds, bei der die →Aufgabenträger alle relevanten Entscheidungen (inkl. Tarifgestaltung) treffen.

Auftragnehmer (AN) – Auch →Subunternehmer. Auftragnehmer erbringen eine Fahrleistung für ein anderes Verkehrsunternehmen, i. d. R. als →Carrier. DB Regio Bus setzt vor allem Mittelständler als Subunternehmer ein.

Ausschließliches Recht – Ein ausschließliches Recht kann von einer Behörde gewährt werden und ermöglicht dem damit bedachten Unternehmen eine Dienstleistung oder ein Produkt frei von Konkurrenz zu erbringen. Solche Rechte müssen im →ÖPNV gemäß →EU-VO 1370/2007 im wettbewerblichen Verfahren vergeben werden. In Deutschland ist rechtlich umstritten, ob es sich bei Liniengenehmigungen nach →PBefG um ausschließliche Rechte handelt.

Ausschreibung (AS) – Im engeren Sinne Vergabeverfahren nach →VOL/A. Streng formalisierter Prozess mit eingeschränkter Kommunikation zwischen Ausschreibenden und Bietern mit klaren Zuschlagsbedingungen (i. d. R. Preis).

Barrierefreiheit – Öffentliche Angebote wie der Nahverkehr sollen so gestaltet werden, dass Menschen mit körperlichen und geistigen Einschränkungen diese möglichst ohne große Hindernisse (Barrieren) nutzen können. Dazu werden z. B. →Niederflurfahrzeuge eingesetzt, um einen ebenerdigen Einstieg zu ermöglichen, Rampen und Stellplätze für Rollstühle vorgesehen und die Fahrpläne und Haltewunschtafeln so gekennzeichnet, dass sie für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen gut sichtbar sind.

Bedarfsgesteuerte Verkehre – Bedarfsgesteuerte Verkehre folgen keinem starren Fahrplan und/oder Linienverlauf, sondern müssen von Fahrgästen aktiv angefordert werden (z. B. per Telefon, SMS oder auch Knopfdruck an der Haltestelle). Diese Verkehre sind wirtschaftlicher, da sie nur durchgeführt werden, wenn ein konkreter Fahrtwunsch besteht. So können Leerfahrten vermieden werden. Bedarfsgesteuerte Verkehre gibt es in unterschiedlichen Formen und Ausprägungen und unter vielen Bezeichnungen, z. B. →Rufbus, →Anrufbus oder →Sammeltaxi.

BeNEX – BeNEX ist ein Tochterunternehmen der Hamburger Hochbahn AG (→kommunales Verkehrsunternehmen der Stadt Hamburg) mit dem britischen Infrastrukturinvestor International Public Partnerships als Minderheitsgesellschafter für ÖSPV- und SPNV-Leistungen außerhalb Hamburgs. BeNEX-Aktivitäten gibt es vor allem in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hessen, Bayern, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg und Sachsen.

Beschwerdemanagement – Ein professionelles Beschwerdemanagement stellt sicher, dass Beschwerden von Fahrgästen zeitnah bearbeitet und beantwortet werden und die Ursache der Beschwerde so weit wie möglich neutralisiert wird.

Besteller – →Aufgabenträger, die Verkehre direkt beim Verkehrsunternehmen bestellen, werden als Besteller bezeichnet. Sie schließen klar definierte →Verkehrsverträge ab (→Brutto- oder →Nettoverträge) und zahlen ein →Bestellerentgelt. Diese Verkehre sind →aufgabenträgerinitiiert bzw. →gemeinwirtschaftlich im Gegensatz zu →unternehmensinitiierten, →eigenwirtschaftlichen Verkehren.

Bestellerentgelt – Ein Bestellerentgelt ist ein direkt vom →Besteller an das Verkehrsunternehmen auf Basis des →Verkehrsvertrags gezahltes Leistungsentgelt. Darunter fallen z. B. nicht die Mittel auf Basis einer →allgemeinen Vorschrift wie § 45 a →PBefG oder § 148 →SGB IX.

Bestellerorganisation – Siehe →Aufgabenträgerorganisation

BOKraft – Die BOKraft ist die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr und ist eine Ausführungsbestimmung zum →Personenbeförderungsgesetz. Sie regelt den Betriebsablauf für ein Verkehrsunternehmen und enthält Vorschriften über die Mindestanforderungen an Fahrzeuge und das Verhalten im Fahrdienst. Diese betreffen den Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr, Oberleitungsbusverkehr, Taxiverkehr und Mietwagenverkehr mit Fahrer.

Bonus-Malus-Regelung – →Verkehrsverträge legen oftmals Grenzwerte für bestimmte Qualitätskriterien fest (z. B. Pünktlichkeit oder Kundenzufriedenheit). Werden diese Werte unterschritten, wird ein Malus vom →Bestellerentgelt abgezogen (siehe auch →Pönale). Im Gegenzug erhält das Verkehrsunternehmen bei Übererfüllung der Kriterien einen vorab definierten Bonus.

BOStrab – Die BOStrab ist die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und eine Ausführungsbestimmung des →Personenbeförderungsgesetzes und regelt analog zur →BOKraft den Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Stadtbahnen (→Light Rail). Sie erfüllt im →Light Rail-Bereich eine ähnliche Funktion wie das →AEG und die →EBO für die Schiene.

Bruttovertrag – Bei einem Bruttoverkehrsvertrag erhält das Verkehrsunternehmen vom →Besteller einen fest definierten Erlössatz pro gefahrenem Kilometer. Der →Besteller erhält sämtliche Fahrgeldeinnahmen und trägt damit das volle Einnahmenrisiko. Häufig enthält ein Bruttovertrag auch Regelungen für →Preisgleitklauseln und →Bonus-Malus-Regelungen.

Bürgerbus – Bürgerbusse werden durch das ehrenamtliche Engagement von Mitbürgern ermöglicht. Sie sind häufig in kleineren Städten zu finden, die ein reguläres ÖPNV-Angebot nicht finanzieren können. In der Regel werden sie in Form eines Vereins organisiert und von einem kooperierenden Verkehrsunternehmen unterstützt, welches die Anforderungen des →PBefG erfüllt.

Busnotverkehr – Busnotverkehre werden flexibel und außerhalb des regulären Fahrplans dort angeboten, wo aufgrund aktueller Vorkommnisse mit einem großen Mobilitätsbedarf zu rechnen ist. Die häufigste Form sind Schienenersatzverkehre, wenn Schienenverkehre vorübergehend gestört sind und die Fahrgäste mit Bussen transportiert werden müssen.

Carrier – Ein Carrier-Unternehmen erbringt nur die reine Fahrleistung inkl. Fahrzeugbereitstellung und Instandhaltung. Sämtliche anderen Wertschöpfungsstufen (Angebotsplanung, Marketing, Vertrieb etc.) sind beim →Besteller oder einer anderen von diesem beauftragten Stelle (z. B. →Aufgabenträgerorganisation oder →Verkehrsverbund) angesiedelt.

Dienstleistungskonzession – Die →EU-VO 1370/2007 trifft eine wichtige Unterscheidung öffentlicher Aufträge in Dienstleistungskonzessionen und Dienstleistungsaufträge. Im Bus- und Straßenbahnverkehr können Dienstleistungskonzessionen nach den vergaberechtlichen Vorschriften der EU-VO 1370/2007 vergeben werden. Für Dienstleistungsaufträge gelten die strengeren Regelungen des allgemeinen Vergaberechts. Dienstleistungskonzession ist definiert als Auftrag, bei dem die Gegenleistung für die Erbringung der Dienstleistungen im Recht zur Nutzung der Dienstleistung oder in diesem Recht zusätzlich der Zahlungen eines Preises besteht. Die genaue Abgrenzung ist rechtlich umstritten. Als Faustregel gilt, dass Verkehre mit hohem unternehmerischem Risiko im Sinne von →Nettoverträgen i. d. R. als Dienstleistungskonzessionen angesehen werden können, während →Bruttoverträge klar als Dienstleistungsaufträge eingestuft werden müssen.

Direktvergabe – Eine Direktvergabe ist die Vergabe eines →Verkehrsvertrags an ein Verkehrsunternehmen ohne wettbewerbliches →Verfahren, entweder als kommunale →Inhouse-Vergabe oder unterhalb bestimmter Schwellenwerte (siehe dazu →EU-VO 1370/2007).

Durchtarifizierungsverluste – Bei Einrichtung eines Gemeinschaftstarifs (→Verkehrsverbund oder →Tarifgemeinschaft) entstehen für die Verkehrsunternehmen Durchtarifizierungsverluste. Fahrgäste, die mit einem Ticket mehrere Verkehrsunternehmen benutzen können, zahlen für dieses Ticket weniger, als wenn sie vorher bei jedem beteiligten Verkehrsunternehmen ein eigenes Ticket hätten lösen müssen.

Eigenwirtschaftlich – Auch →unternehmensinitiierte Verkehre. Eigenwirtschaftliche Verkehre werden vom Verkehrsunternehmen auf eigene Initiative und Verantwortung erbracht. Verkehrsunternehmen beantragen →Liniengenehmigungen bei der zuständigen →Genehmigungsbehörde. Der →Nahverkehrsplan wird dabei berücksichtigt und der →Aufgabenträger konsultiert. Es entsteht jedoch keine direkte vertragliche oder geschäftliche Beziehung zwischen →Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Eigenwirtschaftliche Verkehre sind im ÖPNV in aller Regel auf →Fahrgeldsurrogate wie § 45 a →PBefG und § 148 →SGB IX angewiesen. Nach →PBefG können auch weitere öffentliche Zahlungen mit der Eigenwirtschaftlichkeit vereinbar sein, falls das Verkehrsunternehmen diese Zahlungen gesichert hat. Da diese Zahlungen aber zugleich mit der →EU-VO 1370/2007 vereinbar sein müssen, kann im Einzelfall rechtlich unklar sein, ob Eigenwirtschaftlichkeit vorliegt (siehe →PBefG-Novelle).

Einnahmeverteilung – Innerhalb von Tarifgemeinschaften und Verkehrsverbänden werden die vereinnahmten Fahrgelder nach bestimmten Schlüsseln (i. d. R. nach →Personenkilometern auf Basis von Zählungen und Schätzungen) an die beteiligten Verkehrsunternehmen verteilt.

Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) – Die EBO ist die Durchführungsverordnung für Eisenbahnverkehrsunternehmen und ist vergleichbar mit der →BOKraft für Straßenverkehre und der →BOStrab für →Light Rail (Stadtbahnssysteme).

E-Ticket – Unter dem elektronischen Ticket (E-Ticket) werden verschiedene Ticketformen verstanden, bei denen der Vertrieb über elektronischem Weg erfolgt. Dies sind vor allem verschiedene Handy-Applikationen und Internet-basierte Vertriebswege. Das elektronische Ticket soll dabei Zugangsbarrieren zum ÖPNV abbauen, da Tickets auf diesem Wege leicht und überall erworben werden können.

EU-VO 1191/1969 – Die Vorgängerverordnung zur →EU-VO 1370/2007 wurde mit deren Inkrafttreten am 3. Dezember 2009 abgelöst. Sie enthielt ebenfalls Regelungen zur Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehren im ÖPNV, die in Deutschland jedoch wegen des weiten Verständnisses der Eigenwirtschaftlichkeit i. d. R. nicht zur Anwendung kamen.

EU-VO 1370/2007 – Die Verordnung 1370/2007 der Europäischen Union ist seit dem 3. Dezember 2009 unmittelbar geltendes nationales Recht. Sie regelt Vergabeverfahren und beihilfrechtliche Fragen im ÖPNV. Grundsätzlich gilt für Verkehrsleistungen, die mit öffentlichen Geldern finanziert werden, dass diese in einem →wettbewerblichen Verfahren vergeben werden müssen. Ausnahmen gelten für den →SPNV, →Inhouse-Vergaben, Vergaben unter 1 Mio. Euro Umsatz und unter →300.000 Nkm pro Jahr (doppelt so viel für Vergaben an →KMU mit max. 23 Bussen) oder für Gelder über →allgemeine Vorschriften.

Fahrgastinformation – Die Fahrgastinformation ist ein sensibler Bereich des ÖPNV, da sie eine häufige Zugangsbarriere darstellt. Die Fahrgastinformation erfolgt durch Aushangfahrpläne, Kursbücher, Fahrzielanzeigen und Durchsagen in Fahrzeugen und an Haltestellen, aber zunehmend auch durch moderne IT-Mittel wie Internetauskunft und Smartphone-Applikationen. Hervorzuheben ist die Echtzeit-Information. Während klassische Medien Auskunft darüber erteilen, wann ein Fahrzeug gemäß Fahrplan an der Haltestelle sein sollte, geben Echtzeit-Informationen darüber Auskunft, welche Verspätungen und Änderungen aktuell vorliegen und wann mit dem Eintreffen des Fahrzeugs aktuell zu rechnen ist.

Fahrgelderlöse – Direkt vom Fahrgast über den Verkauf von Fahrscheinen eingenommene Gelder, die häufig über →Einnahmeverteilung im →Verbund oder innerhalb der →Tarifgemeinschaft verteilt werden.

Fahrgeldsurrogate – Fahrgeldsurrogate sind öffentliche Gelder, die wie Fahrgelder wirken. Sie werden von der öffentlichen Hand für tatsächlich von den Verkehrsunternehmen erbrachte Verkehrsleistungen gezahlt. Sie sind Ausgleich für die den Verkehrsunternehmen vorgegebenen Tarife (z. B. Freifahrten für Schwerbehinderte nach § 148 →SGB IX oder reduzierte Schülerzeitkarten nach § 45 a →PBefG). Es handelt sich daher um Entgelte für tatsächlich erbrachte Leistungen, beihilferechtlich werden sie allerdings wie Zuschüsse behandelt.

Flexible Bedienungsformen – Siehe →Alternative Bedienungsformen

Freigestellte Verkehre – Freigestellte Verkehre sind von den Vorschriften des →PBefG befreit (insb. Genehmigungspflicht, Tarif- und Fahrplanveröffentlichung, Beförderungspflicht). Sie spielen vor allem bei bestellten Verkehren der Schülerbeförderung eine Rolle, wo einzelne Schulträger als →Aufgabenträger eigene Schülerverkehre organisieren, die von den Schülern unentgeltlich genutzt werden können.

Funktionale Ausschreibung – Funktionale Ausschreibungen geben dem Verkehrsunternehmen den Rahmen vor, innerhalb dessen das Unternehmen aufgrund seiner eigenen Kompetenz den →ÖPNV gestalten kann. Zuschlagskriterium ist das beste Verkehrsangebot, welches meistens in Form eines Punktesystems ermittelt wird. Funktionale Ausschreibungen bieten den Verkehrsunter-

nehmen daher die unternehmerische Freiheit, die eigenen Kompetenzen einbringen zu können (z. B. bei der Fahrplan- und Liniengestaltung). Sie verursachen einen relativ hohen Aufwand für die Angebotserstellung und erlauben dem →Besteller Interpretationsmöglichkeiten bei der Auswahl des besten Verkehrsangebots, was zu Schwierigkeiten bezüglich der rechtlich geforderten Transparenz des Verfahrens führen kann.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Das GVFG stellt Investitionsmittel für kommunale Verkehrsentwicklung im Straßenbau und öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung. Es gibt ein Bundesprogramm für große Investitionsprojekte mit überregionaler Bedeutung. Darüber hinaus werden den Ländern über das Entflechtungsgesetz Bundesmittel zur Verfügung gestellt, die sie für Investitionen im Verkehrsbereich einsetzen müssen. Diese Zweckbindung der Mittel an den Verkehrsbereich entfällt im Jahr 2014. Das Entflechtungsgesetz entfällt vollständig im Jahr 2019. Eine Nachfolgeregelung wird gefordert, ist aber bisher nicht abzusehen. GVFG-Mittel werden primär zur Förderung von U-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen (→Light Rail) eingesetzt. Einige Länder fördern auch den Erwerb von Kraftomnibussen für den Linienverkehr.

Gemeinschaftstarif – Der in einem →Verkehrsverbund oder in einer →Tarifgemeinschaft von den Verkehrsunternehmen gleichermaßen angewendete, durchgängige Tarif (ein Fahrschein für alle beteiligten Verkehrsunternehmen).

Gemeinwirtschaftlich – Verkehre, die das Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbringen kann, sind gemeinwirtschaftlich. Sofern zu ihrer Finanzierung neben →Fahrgelderlösen weitere Einnahmen wie →Fahrgeldsurrogate, Ausgleichszahlungen aus →allgemeinen Vorschriften oder Betriebskostenzuschüsse notwendig sind, besteht nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung zum →PBefG ein Wahlrecht. Falls diese Mittel dem Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, kann es die Verkehre als eigenwirtschaftliche beantragen. Faktisch hat so auch der →Aufgabenträger ein Wahlrecht, ob er dem Unternehmen Mittel zur Verfügung stellt oder die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre initiiert und beim Verkehrsunternehmen bestellt oder auferlegt (siehe auch →Eigenwirtschaftlich).

Genehmigung (Liniengenehmigung) – Auch Liniengenehmigung oder Linienkonzession genannt. Eine Genehmigung ist ein von der zuständigen →Genehmigungsbehörde erlassener Verwaltungsakt. Sie ist rechtliche Grundvoraussetzung, um Verkehrsleistungen im →ÖSPV zu erbringen, enthält Betriebsrechte und Betriebspflichten. Die Gültigkeit liegt im Busbereich bei maximal acht Jahren.

Genehmigungsbehörde – Eine Genehmigungsbehörde ist eine von den Ländern zu bestimmende Behörde, die zur Vergabe von →Liniengenehmigungen berechtigt ist. Im →Genehmigungswettbewerb entscheidet die Genehmigungsbehörde (nicht der →Aufgabenträger), welches Unternehmen den Zuschlag erhält. Fahrplan- und Tarifanpassungen müssen ebenfalls genehmigt werden (siehe auch →Tarifpflicht).

Genehmigungswettbewerb – Stellen zwei Verkehrsunternehmen →eigenwirtschaftliche Anträge für dieselbe Verkehrsleistung, kommt es aufgrund des aus dem →PBefG abzuleitenden Verbots der Doppelbedienung zum Genehmigungswettbewerb. Die →Genehmigungsbehörde muss in erster Linie anhand des Kriteriums entscheiden, welches Unternehmen das bessere Verkehrsangebot anbietet. Sie berücksichtigt dabei den →Nahverkehrsplan und konsultiert den →Aufgabenträger. Entscheidungsgrundlage sind Fahrplanangebot, Tarif und Haltestellen. Dieses Verfahren ist in der Vergangenheit in Deutschland nur selten zur Anwendung gekommen.

Global Player – Verkehrsunternehmen, die in mehreren Staaten aktiv sind, werden als Global Player bezeichnet. In Deutschland fallen darunter →Veolia/Transdev, →Netinera und →Abellio NS. Obwohl sie nur in Deutschland aktiv sind, werden aufgrund ihrer Größe im deutschen Markt häufig auch →BeNEX und →Rhenus Veniro dazugerechnet.

Harmonisierungsverluste – Sie entstehen wie →Durchtarifizierungsverluste bei Einrichtung eines Gemeinschaftstarifs (→Verkehrsverbund oder →Tarifgemeinschaft). Der neue Gemeinschaftstarif folgt im gesamten Verkehrsraum einer einheitlichen Logik, was häufig dazu führt, dass bestimmte Relationen von den Verkehrsunternehmen nun günstiger angeboten werden müssen als zuvor.

Hybrid-Bus – Hybrid-Busse kombinieren den klassischen Dieselantrieb mit einer weiteren Antriebsform. Die dominante Form ist die Kombination mit einem Elektromotor, der über kurze Distanzen selbstständig antreibt bzw. den Dieselantrieb unterstützt und bei Bremsvorgängen Energie zurückgewinnt.

Individualverkehr (IV) – Der Individualverkehr ist das Gegenteil vom öffentlichen Verkehr. Im Individualverkehr können Uhrzeit und Strecke vom reisenden Individuum selbst gestaltet werden. Darunter fallen Fußwege, Fahrrad und der Motorisierte Individualverkehr (MIV) mit PKW und Motorrad.

Infrastruktur – Infrastruktur bezeichnet die zur Durchführung des ÖPNV benötigten Immobilien und Anlagen. Im →ÖSPV sind dies im Wesentlichen die Haltestellen sowie die Betriebshöfe und Werkstätten der Verkehrsunternehmen. Im schienengebundenen Verkehr werden darüber hinaus Gleisanlagen inklusive Tunnel und Brücken benötigt.

Inhouse-Vergabe – Eine →Kommune kann ein eigenes Verkehrsunternehmen direkt beauftragen (siehe Direktvergabe, Auftrag verlässt kommunale Einflussosphäre nicht, daher „Inhouse“). Ist gemäß der →EU-VO 1370/2007 zulässig, wird aber an eine Reihe von Auflagen geknüpft (Transparenzgebot, →Überkompensationsverbot, Kommune muss Kontrolle über Verkehrsunternehmen haben wie über eigene Dienststelle, Verkehrsunternehmen darf sich nicht außerhalb an wettbewerblichen Vergabeverfahren beteiligen).

Jedermann-Tarif – Der „normale“ Tarif, der für jeden Fahrgast zur Anwendung kommt. Im Gegensatz zu speziellen Tarifangeboten für bestimmte Kundengruppen, wie z. B. Schüler, Senioren oder Schwerbehinderte.

Kleine und Mittlere Unternehmen (KMU) – Kleine und mittlere Verkehrsunternehmen spielen in Deutschland vor allem als →Subunternehmer eine Rolle. Direktvergaben nach →EU-VO 1370/2007 sind an KMU mit maximal 23 Fahrzeugen in größerem Umfang möglich (bis zu 2 Mio. Euro Jahresumsatz und →600.000 Nkm pro Jahr anstatt 1 Mio. Euro Jahresumsatz und →300.000 Nkm pro Jahr).

Kommunales Unternehmen – Unternehmen im Eigentum der →Kommune, i. d. R. Stadtwerke oder Kreisverkehrsgesellschaft, die meistens im →steuerlichen Querverbund organisiert sind.

Kommunalisierung – Die Übertragung hoheitlicher Aufgaben von anderen Stellen (i. d. R. Länder) an die Kommunen. Z. B. wurde in einigen Ländern die Ausgleichszahlung für Schülerverkehre (nach § 45 a →PBefG) kommunalisiert und den →Kommunen wurden von den Ländern entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt. Es gibt eine Reihe von Diskussionen, weitere Aufgaben zu kommunalisieren (z. B. →GVFG, Aufgaben der →Genehmigungsbehörde).

Kommune – Unterste Verwaltungseinheit in Deutschland, bestehend aus Städten und Gemeinden bzw. Landkreisen. Landkreise und Städte sind die →Aufgabenträger für den →ÖSPV. Dies sind in Deutschland 301 Kreise und 111 kreisfreie Städte. Gelegentlich werden weitere Städte als →ÖSPV-Aufgabenträger bestimmt (in Hessen z. B. sämtliche Städte über 50.000 Einwohner).

Konstruktive Ausschreibung – In einer konstruktiven Ausschreibung gibt der →Besteller alle relevanten Elemente des Verkehrsangebots vor (inkl. Fahrplan, Fahrzeuganforderungen etc.). Die Vergabeentscheidung kann dann ausschließlich auf der Basis des günstigsten Preises getroffen werden. Diese Form der →Ausschreibung wird zumeist mit →Bruttoverträgen kombiniert. In Hessen werden nahezu alle Vergaben als konstruktive Bruttoausschreibungen durchgeführt.

Konzession – Siehe →Genehmigung

Kostendeckungsgrad – Der Kostendeckungsgrad gibt an, wie viel Prozent der entstandenen Kosten ein Verkehrsunternehmen aus seinen Einnahmen (Fahrgeldeinnahmen, Zuschüsse und sonstige Einnahmen) decken kann. Der Kostendeckungsgrad →kommunaler Unternehmen ist in der Regel kleiner als 100%, da sich diese über einen Verlustausgleich (siehe →Steuerlicher Querverbund) finanzieren.

Kraftomnibus (KOM) – Kraftomnibusse werden nach Größe unterschieden in Kleinbusse, Midibusse, Solobusse (12 m), 15-m-Busse, Gelenkbusse, Doppelgelenkbusse und Doppelstockbusse. Nach Einstiegsverhältnissen in Niederflur- und Hochbodenbusse sowie nach Verkehrsart in Reise-, Überland- und Stadtbusse.

Liberalisierung – Unter Liberalisierung wird das Schaffen von Gesetzen und Rahmenbedingungen verstanden, welche einen funktionierenden Wettbewerb ermöglichen oder erzwingen sollen. Dazu werden entweder bestehende Monopol-Rechte aufgehoben (z. B. Briefmonopol) oder es wird die bestehende Infrastruktur durch geeignete Gesetze für Wettbewerber geöffnet (z. B. Stromversorger). Im →ÖPNV soll die Liberalisierung durch die Vorschriften der →EU-VO 1370/2007 erfolgen.

Liberalisierung, vollständig – Vollständige Liberalisierung im →ÖSPV findet z. B. in Großbritannien außerhalb Londons statt. Bei diesem Modell ist keine →Linien-genehmigung mehr nötig. Der Wettbewerb findet nicht um den Auftrag des →Aufgabenträgers, sondern im Markt um den Fahrgast statt. Verkehrsunternehmen platzieren konkurrierende Angebote und werben um den Fahrgast.

Light Rail – Stadtbahnsysteme (Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen) die gesetzlich nach →BOStrab geregelt werden, im Gegensatz zur sog. „schweren Schiene“ („Heavy Rail“) nach →AEG (z. B. S-Bahnen und Regionalzüge).

Linienbündel – Mehrere Linien in einem zusammenhängenden Verkehrsgebiet werden in einem Linienbündel zusammengefasst. Dafür müssen die Laufzeiten der →Genehmigungen angeglichen werden (Harmonisierung). Dabei sind eventuell gegenläufige Interessen der Verkehrsunternehmen am Erhalt länger laufender Genehmigungen und des Aufgabenträgers an der Harmonisierung nach dem →PBefG im Einzelfall abzuwägen. Linienbündelungen gelten als notwendige Vorbereitungen für Wettbewerbsverfahren und sind an vielen Stellen in Deutschland bereits vollzogen. Sie sollen verhindern, dass im Wettbewerb nur Angebote auf attraktive, ertragsstarke Linien abgegeben werden, während schwächere Linien nicht mehr bedient werden (siehe auch →Rosinenpicken).

Mischverbund – Form des →Verkehrsverbunds, bei der die →Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen in irgendeiner Form gemeinsam beteiligt sind und die relevanten Entscheidungen (inkl. Tarifgestaltung) gemeinsam treffen.

Modal Split – Der Modal Split gibt an, in welchem Anteil die Verkehrsnachfrage durch den →Individualverkehr und den →ÖPNV befriedigt wird.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Siehe →Individualverkehr

Nahverkehrsplan (NVP) – Der Nahverkehrsplan soll für jeden →Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des →ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht.

Netinera – Netinera Deutschland GmbH, früher Arriva Deutschland GmbH, ist nach der Deutschen Bahn und Veolia Verkehr das drittgrößte Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. Die Deutschland-Aktivitäten von Arriva mussten im Rahmen der Arriva-Akquisition durch die DB weiterveräußert werden. Die italienische Staatsbahn FS hat sie gemeinsam mit dem französisch dominierten Finanzinvestor Cube erworben. Netinera verfügt über →SPNV- und →ÖSPV-Aktivitäten in NRW, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen und Bayern.

Nettovertrag – Beim Nettovertrag erhält das Verkehrsunternehmen die vereinnahmten Fahrgelder und zusätzlich ein →Bestellerentgelt. Das Verkehrsunternehmen trägt folglich das Einnahmenrisiko und hat damit eine eigene Motivation, Fahrgäste zu gewinnen. In der Regel erlaubt dieser Verkehrsvertrag dem Verkehrsunternehmen auch gewisse unternehmerische Gestaltungsmöglichkeiten.

Neuntes Sozialgesetzbuch, § 145ff. (§ 145ff. SGB IX) – In den §§ 145ff. SGB IX ist die Finanzierung der Freiheit für Schwerbehinderte im →ÖSPV geregelt. Schwerbehinderte mit gültigem Schwerbehindertenausweis dürfen in Deutschland den →ÖSPV kostenlos nutzen. Die entgangenen Einnahmen werden den Verkehrsunternehmen auf Basis regelmäßiger Zählungen und entsprechender Hochrechnungen vom Land, bei bundeseigenen Unternehmen vom Bund, erstattet.

Niederflurfahrzeuge – Busse und Straßenbahnen können in Niederflurbauweise gefertigt werden. Dabei ist der Fahrzeugboden möglichst tief, damit ein stufenfreier Einstieg für die Fahrgäste möglich ist.

Nutzwagenkilometer (Nkm) – Anzahl der Kilometer im Linienverkehr ohne Leerkilometer. Häufige Größenangabe, um einen Verkehr bzw. →Verkehrsvertrag zu beschreiben.

ÖPNV – Öffentlicher Personen-Nahverkehr (Schiene, Bus, →Light Rail), Oberbegriff für →ÖSPV und →SPNV.

ÖPNV-Gesetze der Länder – In Ergänzung zum →Personenbeförderungsgesetz haben die Bundesländer (mit Ausnahme von Hamburg) ÖPNV-Gesetze erlassen, in denen die bundeslandspezifischen Aspekte des ÖPNV geregelt werden. Diese regeln die Zuständigkeiten der →Aufgabenträger und enthalten Ausführungsbestimmungen zu →GVFG und § 45 a →PBefG.

ÖPV – Öffentlicher Personenverkehr, beinhaltet →ÖPNV und Schienenpersonenfernverkehr.

ÖSPV – Öffentlicher straßengebundener Personenverkehr (Busverkehr und →Light Rail).

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.

PBefG, § 42 – § 42 definiert die Anforderungen an einen Linienverkehr. Verkehre nach § 42 PBefG bilden die große Mehrheit der Leistungen im deutschen →ÖSPV. Daneben gibt es Sonderformen des Linienverkehrs sowie freigestellte →Verkehre.

PBefG, § 45 a – § 45 a des PBefG regelt den Anspruch auf finanziellen Ausgleich für die Rabatte auf Schülerkarten in einer →Preis-Kosten-Methode. Diese Mittel stellen eine wichtige Finanzgrundlage für Regionalbusverkehre dar. In der Zwischenzeit wurde § 45 a PBefG weitgehend durch landesspezifische Regelungen abgelöst (z. B. →Preis-Preis-Methode). In der ursprünglichen Fassung kommt § 45 a PBefG nur noch in Bayern und Bremen zur Anwendung.

PBefG-Novelle – Anpassung des PBefG an die seit 3. Dezember 2009 unmittelbar nationales Recht gewordene →EU-VO 1370/2007.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – Das PBefG ist das Gewerberecht für den →ÖSPV. Es regelt u. a. den Marktzugang für Verkehrsunternehmen, Rechte und Pflichten der Betreiber sowie deren Überwachung durch die Genehmigungsbehörden.

Personenkilometer (Pkm) – Das Produkt aus Anzahl der Fahrgäste und deren Reiseweite ist eine häufig verwendete Größe für die Bedeutung einer erbrachten Verkehrsleistung und spielt meistens eine besondere Rolle in →Einnahmeverfahren.

Pönalen – →Verkehrsverträge legen in der Regel Pönalen für Schlechtleistungen fest. So wird z. B. häufig das →Bestellerentgelt gekürzt, wenn bestimmte Pünktlichkeitswerte unterschritten werden. Siehe auch →Bonus-Malus-Regelung.

Preisgleitklauseln – Preisgleitklauseln finden sich in →Verkehrsverträgen, vor allem in →Bruttoverträgen, und regeln, wie der Unternehmerlohn für das Erbringen der Verkehrsleistung im Laufe des Vertragszeitraums an steigende Produktionskosten angepasst werden soll. Besonders berücksichtigt werden meistens die Energiekosten (Dieseltreibstoff) und die Personalkosten.

Preis-Kosten-Methode – Die Preis-Kosten-Methode kann verwendet werden, um den Ausgleichsanspruch eines Verkehrsunternehmens zu ermitteln, der diesem zusteht, weil es Schülern (oder anderen Kundengruppen) auf Wunsch des →Aufgabenträgers vergünstigte Fahr-scheine anbietet. Dabei werden die Kosten der erbrachten Verkehrsleistung ermittelt und dem vergünstigten Preis gegenübergestellt. Die Differenz wird ausgeglichen. § 45 a →PBefG verwendet eine Preis-Kosten-Methode.

Preis-Preis-Methode – Die Preis-Preis-Methode kommt in denselben Fällen zur Anwendung wie die →Preis-Kosten-Methode. Sie unterscheidet sich darin, dass die vergünstigten Tickets nicht den Kosten des Verkehrsunternehmens gegenübergestellt werden, sondern den nicht rabattierten Tickets des →Jedermann-Tarifs. Die Differenz wird ausgeglichen.

RBL – Rechnergestütztes Betriebsleitsystem – 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 und Betriebsstörungen besser koordiniert werden. Sie machen auch eine transparente Datenauswertung möglich, z. B. zur Abrechnung von →Pünktlichkeitspönalen in →Verkehrsverträgen.

Regiekosten – Als Regiekosten werden die Kosten bezeichnet, die beim →Aufgabenträger für seine Verwaltung und für sein Management des →ÖPNV anfallen.

Regieorganisation – Siehe →Aufgabenträgerorganisation

Regionalisierungsgesetz (RegG) – Das Regionalisierungsgesetz regelt Verantwortlichkeiten der Bundesländer im →SPNV und sichert die Finanzierung. Die Bundesländer erhalten vom Bund die notwendigen Mittel, um SPNV-Leistungen bestellen zu können. Teilweise fließen diese Mittel auch in andere Aufgaben wie Verbundfinanzierung und →ÖSPV. Das RegG sieht eine Revision im Jahr 2014 vor.

Regionalverkehr – Im →ÖSPV werden Regionalverkehr und →Stadtverkehr unterschieden. Als Regionalverkehr werden dabei diejenigen Verkehre bezeichnet, die mehrere Städte oder Gemeinden miteinander verbinden. Betrieblich zeichnen sie sich durch größere Haltestellenabstände und damit eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit aus.

Rhenus Veniro – Von den großen Verkehrsunternehmen in Deutschland ist Rhenus Veniro als 100%iges Tochterunternehmen der Rethmann-Gruppe das einzige inhabergeführte, also wirklich private Unternehmen. Rhenus Veniro betreibt →ÖSPV- und →SPNV-Leistungen in NRW, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Sachsen-Anhalt.

Rosinenpicken – Mit Rosinenpicken wird die Befürchtung der →Aufgabenträger bezeichnet, dass sich Verkehrsunternehmen im →Genehmigungswettbewerb einzelne ertragreiche Verkehre herauspicken und diese erfolgreich beantragen. Somit könnten die Unternehmen auf diesen Linien hohe Renditen erwirtschaften, während der →Aufgabenträger sich vor der Herausforderung sieht, das defizitäre Zubringer- und Randnetz aufrechtzuerhalten. In der Praxis wird dem durch Bildung von →Linienbündeln begegnet.

Rufbus – Siehe →Anrufbus

S **Sammeltaxi** – Siehe →Anruf-Linien-Taxi

Schienersatzverkehr – Siehe →Busnotverkehr

Schülerverkehr – Schüler stellen die Hauptkundengruppe im →Regionalverkehr dar. Die Angebotsgestaltung orientiert sich primär an den Schulen und Schulzeiten. Für die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen neben den Erlösen aus dem Verkauf dieser Karten Ausgleichszahlungen nach § 45 a →PBefG. Darüber hinaus werden Schülerverkehre teilweise auch als (von der Genehmigungspflicht nach PBefG) freigestellte →Schülerverkehre durchgeführt.

SPFV – Schienenpersonenfernverkehr, Teil des →ÖPV.

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

Stadtbus – Im Unterschied zum →Regionalbus werden die Verkehre als Stadtbus bezeichnet, die innerhalb eines Stadtgebiets oder Ballungsraums stattfinden oder allenfalls Vororte an das eigentliche Stadtgebiet anbinden. Betrieblich zeichnen sie sich durch geringe Haltestellenabstände und hohe Taktdichten aus.

Steuerlicher Querverbund – →Kommunale Verkehrsunternehmen sind in der Regel gemeinsam mit weiteren kommunalen Versorgungsunternehmen (Wasser, Strom, öffentliche Schwimmbäder) innerhalb einer Stadtwerke-Holding organisiert. Dabei können die Gewinne der profitablen Versorger mit den Verlusten der →ÖPNV-Unternehmen vor Steuerzahlung verrechnet werden, wodurch die Ertragssteuerbelastung reduziert wird. Der steuerliche Querverbund ist damit eine bedeutende Finanzierungsquelle kommunaler ÖPNV-Unternehmen.

Subunternehmer – Siehe →Auftragnehmer

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 →Einnahmenaufteilung.

Tarifpflicht – Genehmigte Verkehre im ÖPNV unterliegen gemäß § 39 →PBefG der Tarifpflicht. Das bedeutet, Tarife und deren Änderungen müssen von der →Genehmigungsbehörde genehmigt werden. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die Tarife zu veröffentlichen und gleichmäßig anzuwenden.

T

Überkompensationsverbot – Für alle Verkehre, welche mit öffentlichen Mitteln finanziert werden, aber nicht im Rahmen eines →wettbewerblichen Verfahrens vergeben wurden, sieht die →EU-VO 1370/2007 bestimmte Regelungen zur Einhaltung des Überkompensationsverbots vor. Dies betrifft Verkehre, die aufgrund einer →Direktvergabe oder einer →allgemeinen Vorschrift finanziert werden. Die Regelungen zur Überkompensationskontrolle erlauben dem Verkehrsunternehmen die Erzielung eines angemessenen Gewinns, bei dem auf die im betreffenden Sektor des Mitgliedsstaates übliche Kapitalrendite abgestellt wird. Wie hoch diese Rendite liegt bzw. wie diese ermittelt wird, ist derzeit Gegenstand beihilferechtlicher Diskussionen.

Umlauf – Linienbusse werden in so genannten Umläufen eingesetzt. Der Umlauf eines Fahrzeugs an einem Tag kann dabei unterschiedliche Linien beinhalten.

Unternehmensinitiiertes ÖPNV – Siehe →Eigenwirtschaftlich

Unternehmensverbund – Der Unternehmensverbund ist eine Weiterentwicklung der →Tarifgemeinschaft. Es schließen sich ausschließlich Verkehrsunternehmen zu einem →Verkehrsverbund zusammen, um gewisse Aufgaben gemeinsam zu organisieren (Tarifgestaltung, Einnahmenaufteilung, häufig auch Marketing und Vertrieb).

Veolia/Transdev – Das private französische Versorgungsunternehmen Veolia (Wasser, Abfallwirtschaft und Verkehr) ist seit 1997 im →ÖPNV in Deutschland aktiv. Veolia Verkehr ist kürzlich mit dem Staatsunternehmen Transdev zu Veolia/Transdev verschmolzen und damit nun zumindest teilweise in der Hand des französischen Staates. Veolia/Transdev verfügt über →ÖSPV- und →SPNV-Aktivitäten in allen Bundesländern bis auf Thüringen und Saarland.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – Die Mehrheit der Verkehrsunternehmen sowie der →Aufgabenträgerorganisationen sind im VDV organisiert. Der VDV vertritt die Interessen der →ÖPNV-Branche gegenüber dem Gesetzgeber und erarbeitet Richtlinien.

Verbund – Siehe →Verkehrsverbund

Verbundtarif – Siehe →Gemeinschaftstarif

Verhandlungsverfahren – Im Verhandlungsverfahren kann der Besteller über mehrere Verhandlungsrunden das Verkehrskonzept auswählen, das unter Preis-Leistungs-Gesichtspunkten seinen Bedürfnissen am nächsten kommt. Das Verfahren muss fair, transparent und nicht diskriminierend durchgeführt werden.

Verkehrsverbund – Ein Verkehrsverbund sorgt für die Koordination der Verkehrsangebote in einer Region, einen einheitlichen Verbundtarif und die Abrechnung und Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen. Er kann als →Aufgabenträgerverbund, →Unternehmensverbund oder →Mischverbund organisiert sein. Große Verbünde übernehmen häufig weitere Wertschöpfungsstufen, wie z. B. Marketing und Vertrieb, oder auch das Verkehrsvertragsmanagement für die →Aufgabenträger. In Hessen wurde den Verkehrsverbänden RMV und NVV sogar die Aufgabenträgerschaft für bestimmte Verkehre übertragen.

Verkehrsvertrag – Der Verkehrsvertrag wird zwischen einem →Besteller und einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen (und unterscheidet sich damit z. B. von einer →allgemeinen Vorschrift, die für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen gilt). Er regelt die vom Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen und die ihm dafür zustehende Kompensation. Es werden im Wesentlichen →Bruttoverträge und →Nettoverträge unterschieden. Darüber hinaus enthält ein Verkehrsvertrag in aller Regel Aussagen zu →Preisgleitklauseln und →Pönalen.

Vertrieb – Unter Vertrieb werden alle Möglichkeiten der Fahrgäste subsumiert, ein gültiges Ticket zu erwerben. Dazu zählen Verkaufsstellen, Verkaufsautomaten und internetbasierter Vertrieb. Im →Regionalverkehr spielt der Fahrkartenverkauf durch den Busfahrer eine große Rolle.

VOL/A – Vergabe und Vertragsordnung – Die Verdingungsordnungen VOL/A, VOB/A und VOF enthalten die vergaberechtlichen Detailvorschriften der Vergabe von Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträgen.

Wettbewerbliche Vergabeverfahren – Es gibt unterschiedliche wettbewerbliche Verfahren: Neben der „klassischen“ →Ausschreibung nach →VOL/A regelt die →EU-VO 1370/2007 im Bus- und Straßenbahnverkehr für →Dienstleistungskonzessionen das wettbewerbliche Vergabeverfahren, das u. a. den Ansprüchen nach Transparenz und Diskriminierungsfreiheit genügen muss, aber weniger formell als die VOL/A ist und u. a. auch Verhandlungen erlaubt. Dies könnte z. B. eine →Ausschreibung nach vereinfachten Kriterien sein, oder ein offenes →Verhandlungsverfahren. Im deutschen →ÖSPV werden bisher überwiegend Ausschreibungen nach VOL/A durchgeführt.

Kontakt

Region Nord/Berlin-Brandenburg

Regionalleiter: Dr. Michael Vulpus

Weser-Ems-Busverkehr GmbH (WEB)
Friedrich-Rauers-Straße 9
28195 Bremen
info@weser-ems-bus.de
Tel.: 0421 30897-0 (Zentrale)
Fax: 0421 30897-15

Region Nordrhein-Westfalen

Regionalleiter: Andree Bach

Westfalen Bus GmbH (WB)
Bahnhofstraße 1-5
48143 Münster
info@westfalenbus.de
Tel.: 0251 2874-0 (Zentrale)
Fax: 0251 2874-1112

Region Mitte

Regionalleiter: Bernhard Ehmann

Saar-Pfalz-Bus GmbH
Am Hauptbahnhof 14
66111 Saarbrücken
kontakt@saarpfalzbus.de
Tel.: 0681 3015-0 (Zentrale)
Fax: 0681 3015-89

Region Rhein-Neckar

Regionalleiter: Dr. Alexander Pischon

Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN)
Willy-Brandt-Platz 7
68161 Mannheim
info@suedwestbus.de
Tel.: 0621 12003-0 (Zentrale)
Fax: 0621 12003-53

Region Baden-Württemberg

Regionalleiter: Manfred Hovenjürgen

Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS)
Seyfferstraße 34
70197 Stuttgart
info@regiobus-stuttgart.de
Tel.: 0711 66607-0 (Zentrale)
Fax: 0711 66607-999

Region Bayern/Südost

Regionalleiter: Peter Heider

Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)
Sandstraße 38-40
90443 Nürnberg
info@ovf.de
Tel.: 0911 43057-0 (Zentrale)
Fax: 0911 43057-199

Kernmarkt ist der Regionalbusverkehr

Region Nord/ Berlin-Brandenburg

- 1 Autokraft (Kiel)
- 2 Weser-Ems-Bus (Bremen)
- 3 Südniedersachsenbus/
Heidebus (Braunschweig)
- 4 Busverkehr Märkisch-
Oderland (Strausberg)
- 5 BEX (Berlin)
- 6 Busverkehr Oder-Spree
(Fürstenwalde)

Region Nordrhein-Westfalen

- 7 Ostwestfalen-Lippe-Bus
(Bielefeld)
- 8 Westfalenbus (Münster)
- 9 Rheinlandbus
(Düsseldorf)

Region Mitte

- 10 Regiobus Hessen (Kassel)
- 11 Busverkehr Hessen
(Gießen)
- 12 Rhein-Mosel-Bus (Koblenz)
- 13 Rhein-Nahe-Bus (Mainz)
- 14 Saar-Pfalz-Bus
(Saarbrücken)

Region Rhein-Neckar

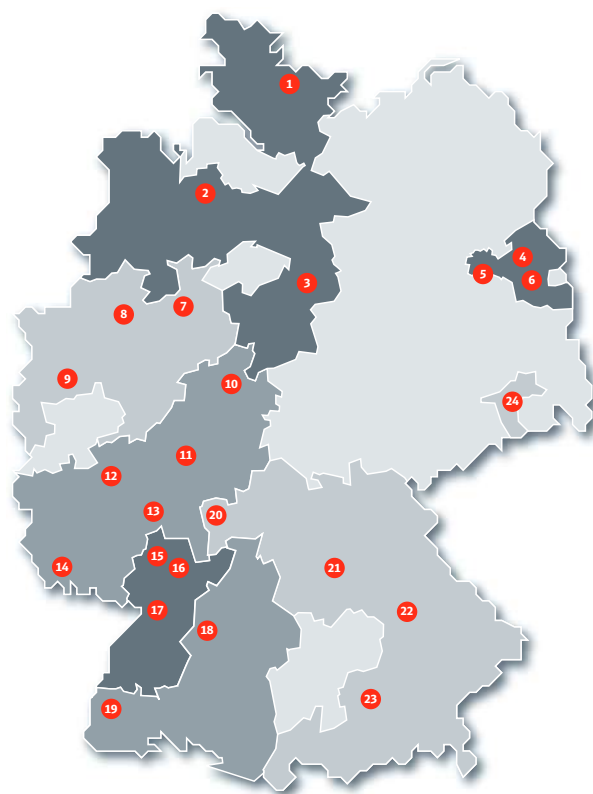
- 15 Rheinpfalzbus
(Ludwigshafen)
- 16 Rhein-Neckar-Bus
(Mannheim)
- 17 Südwestbus (Karlsruhe)

Region Baden-Württemberg

- 18 Regiobus Stuttgart
- 19 Südbadenbus (Freiburg)

Region Bayern/Südost

- 20 Untermainbus
(Aschaffenburg)
- 21 Frankenbus (Nürnberg)
- 22 Ostbayernbus
(Regensburg)
- 23 Oberbayernbus
(München)
- 24 Regionalverkehr
Dresden





Kontakt

DB Regio AG, Sparte Bus
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.deutschebahn.com/dbregiobus

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: März 2012

Druckmanagement

DB Kommunikationstechnik GmbH
Karlsruhe, www.dbkt.de

Herausgeber

DB Mobility Logistics AG
Marketingkommunikation (GMK)
Frankenallee 2-4
60327 Frankfurt am Main