

Text der Vereinbarung mit Änderungen: Streichungen , Ergänzungen	Begründung der Änderungen
<p style="text-align: center;">Delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung</p> <p>gemäß §§ 1,23 Abs. 1 erste Alternative und Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 01. Oktober 1979 (GV. NRW. S. 621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Mai 2009 (GV. NRW. S. 298, 326) 03. Februar 2015 (GV. NRW. S. 204)</p> <p style="text-align: center;">Zwischen</p> <p style="text-align: center;">der Stadt Bielefeld</p> <p style="text-align: center;">– im Folgenden: die Stadt –</p> <p style="text-align: center;">und</p> <p style="text-align: center;">dem Kreis Herford</p> <p style="text-align: center;">– im Folgenden: der Kreis –</p> <p style="text-align: center;">wird</p> <p style="text-align: center;">folgende Vereinbarung</p> <p>über die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs bei Kreis-/Stadtgrenzen überschreitenden Linien geschlossen:</p>	<p>Anpassung der Rechtsgrundlage</p>

Präambel

Die Vertragspartner sind Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG sind sie als Aufgabenträger u.a. auch zuständige Behörden für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch gemeinwirtschaftliche bzw. nicht-kommerzielle Verkehrsleistungen nach § 1 Abs. 2, §§ 3, 4 RegG i.V.m. § 8 Abs. 4 PBefG und VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Leitlinien des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen v. 26.11.2009 – Az. II B 3 – Ziff. 1.).

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen geht davon aus, dass die Zuständigkeit der Aufgabenträger nach § 3 ÖPNVG territorial festgelegt ist. Dies zugrunde gelegt ist der Kreis Herford zuständiger Aufgabenträger auch in Bezug auf in seinem Territorium liegende Abschnitte von Linien, die im Übrigen im Territorium der Stadt Bielefeld verlaufen, dort ihre zentrale Verknüpfungsfunktion haben und daher nach der übereinstimmenden Verkehrskonzeption der Vertragspartner dem von der Stadt Bielefeld sichergestellten Verkehrsnetz Bielefeld zugeordnet sein sollen (vgl. § 1 Abs. 1). Das Territorialprinzip legt das Land ferner bei der Verteilung der Aufgabenträger-Pauschalen nach § 11 Abs. 2 und § 11a ÖPNVG zugrunde., ~~wodurch auch die bislang den Unternehmen zugeflossenen Mitteln nach § 45a PBefG, die ab 2011 den Aufgabenträgern zufließen (§ 11a ÖPNVG NRW), künftig territorial und nicht auf Linien zu~~

Die Regelung ist nicht mehr aktuell und wird daher gestrichen

~~geschieden werden.~~

Hiervon ausgehend wollen die Vertragspartner mit der vorliegenden delegierenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung die Zuständigkeit für die in § 1 dieser Vereinbarung bestimmten grenzüberschreitenden Linienverkehre des ÖPNV, auf die Stadt Bielefeld übertragen (Delegation). Damit regeln die Vertragspartner ihre Zusammenarbeit bei der Fortentwicklung des Angebotes auf diesen Linien und vereinbaren im Innenverhältnis die anteilige Finanzierung dieser Verkehrsleistungen.

§ 1 Gegenstand und Art der Zusammenarbeit

(1) Mit dieser Vereinbarung regeln die Vertragspartner ihre Zusammenarbeit bei der Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung in Bezug auf die nachstehend genannten vom Stadtgebiet Bielefeld in das Kreisgebiet Herford führenden grenzüberschreitenden ÖPNV-Verkehre. Die Vereinbarung erstreckt sich damit auf die folgenden Linien (Teilnetz „grenzüberschreitende Verkehre“ bzw. Linienlos E1 des gemeinsamen Nahverkehrsplans der Kreise Minden-Lübbecke und Herford):

A Grundnetz

- **Linie 53:** Herford – Eickum – Bielefeld Jöllenbeck
- **Linie 54:** Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Adlerdenkmal – Enger ZOB

- **Linie 56:** Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Spenge ZOB
- **Linie 101:** Schildesche – Blackenfeld – Brake – Stedefreund – Herford „Alter Markt“
- **Linie 352:** Milse – Elverdissen – Herford „Alter Markt“

B Abendverkehr

- **Linie 54:** Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Adlerdenkmal – Enger ZOB
- **Linie 56:** Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Spenge ZOB

BC Linien des Schülerverkehrs

- **Linie 99:** Milse – Stedefreund – Herford Bahnhof
- **Linie 156:** Schildesche – Vilsendorf – Adlerdenkmal – Jöllenbeck Dorf – Nagelsholz – Spenge ZOB
- **Linie 353:** Hiddenhausen - Schildesche.

D Nachtverkehr

- **Linie N8:** Bielefeld/Jahnplatz – Enger – Spenge
- **Linie N12:** Bielefeld/Jahnplatz – Herford – Hiddenhausen – Bünde

Diese Verkehre werden neu aufgenommen in die Vereinbarung

Diese Verkehre werden neu aufgenommen in die Vereinbarung

Soweit diese Verkehre im Einvernehmen zwischen der Stadt und dem Kreis (vgl. § 3 Abs. 5 und 6, § 4 Abs. 6~~7~~ und § 5) z.B. im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne hinsichtlich des Linienverlaufs, der Betriebsweise oder anderer Einzelheiten ihrer Gestaltung überplant, verändert oder durch neue Linien ersetzt werden, bezieht sich diese Delegationsvereinbarung auch auf diese geänderten bzw. neuen Verkehre. Die Änderungen werden in der dann jeweils aktuellen Fassung in **Anlage 1** zur Delegationsvereinbarung aufgenommen.

(2) Die Vertragspartner regeln mit dieser Vereinbarung in Bezug auf das o.g. Teilnetz die Übertragung der Aufgabe mit allen damit verbundenen Befugnissen vom Kreis auf die Stadt, soweit eine Zuständigkeit des Kreises in Bezug auf die in seinem Gebiet verlaufenden Linienabschnitte gegeben ist. Dies umfasst insbesondere

- den Vollzug erfolgter Betrauungen von Verkehrsunternehmen;
- die Befugnis zur Bestellung gemeinwirtschaftlicher bzw. nicht-kommerzieller Verkehrsdienste auf den o.g. Linien (§ 3 Abs. 2 ÖPNVG) durch öffentliche Leistungsaufträge i.S.d. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007;
- Vergabeverfahren gleich welcher Art einschließlich etwaiger Notmaßnahmen z.B. i.S.d. Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007;

Anpassung des Bezuges

- ggf. in Bezug auf eine Betrauung oder eine Vergabe der Verkehre durchzuführende Nachprüfungs- oder Gerichtsverfahren;
- sonstige Verfahren zur Sicherstellung der Bedienung der o.g. Verkehre, z.B. zur Durchsetzung einer Betrauung oder einer Vergabe oder eines erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrags wie etwa durch die Wahrnehmung von Rechten als Aufgabenträger des ÖPNV in personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahren oder diesbezüglichen Widerspruchs- und Gerichtsverfahren
- die Aufstellung und den Vollzug allgemeiner Vorschriften i.S.d. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007;
- die Durchführung von Überkompensationskontrollen;
- die Gewährung von Ausschließlichkeitsrechten i.S.d. Art. 2 lit. f) VO (EG) Nr. 1370/2007, jedoch nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch den Kreis Herford im Einzelfall.

Die Stadt übernimmt insoweit die Aufgabe bzw. die Befugnisse in ihre eigene Zuständigkeit gemäß § 23 Abs. 1 erste Alternative, Abs. 2 Satz 1 GkG.

(3) Die Stadt nimmt die Maßnahmen zur Sicherstellung der nach diesem Vertrag maßgeblichen Bedienung auf den o.g. Verkehren in eigener Verantwortung vor und führt

entsprechende Verfahren eigenverantwortlich durch.

(4) Der Stadt obliegt die Einholung der Genehmigung nach § 24 GkG auf ihre Kosten.
~~Ferner übernimmt sie die Hinweise nach § 24 Abs. 3 Satz 2 GkG.~~

(5) Im Fall eines Betreiberwechsels auf den o.g. Verkehren informiert die Stadt den Kreis unverzüglich.

(6) Der Kreis unterstützt die Stadt bei der Durchführung dieser Aufgabe z.B. durch Zulieferung von Daten und sonstigen Informationen, die bei ihm zu den betreffenden Verkehren vorliegen. Hierfür und soweit nach diesem Vertrag eine Abstimmung mit dem Kreis herbeizuführen ist, bedient sich der Kreis der mindenherforder verkehrsgesellschaft mbH (mhv). Die mhv ist durch den Kreis zur Wahrnehmung der Rechte des Kreises nach diesem Vertrag bevollmächtigt.

§ 2 Verkehrsangebot zu Beginn dieser Vereinbarung

(1) Das zu Beginn dieser Vereinbarung maßgebliche Bedienungsniveau (Anfangsniveau) ist für die Verkehre im o.g. Teilnetz differenziert nach Grundnetz, **Abendverkehr**, **Nachtverkehr** und Linien des Schülerverkehrs in **Anlage 1** festgelegt.

a) Für das **Grundnetz, den Abendverkehr sowie den Nachtverkehr** wird das An-

§ 24 Abs. 3 GkG schreibt vor, dass jeder Beteiligte auf die Veröffentlichung hinweist.

Rechtschreibkorrektur

Ergänzung der Vereinbarung

fangsniveau in Anlage 1 hinsichtlich des Bedienungskorridors, der Betriebszeiten, des Bedienungstakts bzw. der Bedienungshäufigkeit sowie der Anschluss- und Verknüpfungsbeziehungen an die Stadtbahn sowie an andere Verkehre festgelegt.

b) Bei den **Linien des Schülerverkehrs** wird der Umfang durch die in Anlage 1 genannte Anzahl der Fahrten pro Richtung an Schultagen festgelegt. Ferner ist in Anlage 1 der Bedienungskorridor geregelt. Ein bestimmter Fahrplan ist nicht vorgegeben, aber die Beförderung aller freifahrtberechtigten Schüler mit Fahrausweis des ÖPNV muss in jedem Fall gesichert sein.

(2) Zum Anfangsniveau gehört außerdem die Einhaltung der in **Anlage 2** bestimmten Qualitätsstandards.

§ 3 Finanzierungs- und Bedienungsgarantie bis 31. Dezember ~~2013~~ 2017

(1) Das Anfangsniveau nach § 2 entspricht den bei Abschluss dieser Vereinbarung gültigen Nahverkehrsplänen der Vertragspartner. Die Vertragspartner legen unwiderruflich die Annahme zugrunde, dass das o.g. Teilnetz **unter Berücksichtigung des pauschalen Finanzierungsbeitrages des Kreises gemäß § 6 Abs.1 zu Beginn dieser Vereinbarung in 2014** kostendeckend sichergestellt wird. Die Vertragspartner sind daher einig, dass die Stadt gegenüber dem Kreis verpflichtet ist, dieses Anfangsniveau der Bedienung im o.g. Teilnetz zumindest bis zum 31.12.~~2013~~2017 zu gewährleisten, ohne dass

Aktualisierung

Neuregelung der Finanzierung wegen Aufnahme der Abend- und Nachtverkehre

Aktualisierung

dafür vom Kreis oder den kreisangehörigen Kommunen eine Finanzierung geleistet werden müsste, die über die anteilig auf die Linien entfallenden Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW, die der Betreiber direkt vom Kreis aufgrund einer allgemeinen Vorschrift i.S.d. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 erhält, und den pauschalen Finanzierungsbeitrag nach § 6 Abs. 1 hinaus geht.

(2) Diese Garantie bezieht sich auf das Anfangsniveau der Bedienung der von dieser Vereinbarung umfassten Verkehre insgesamt, d.h. Leistungsverschiebungen innerhalb dieses Teilnetzes sind im Einvernehmen der Vertragspartner zulässig und stellen keine Unterschreitung des Anfangsniveaus dar.

(3) Soweit es vor dem 31.12.2013/2017 zu einvernehmlichen Leistungsminderungen nach § 5 kommt, wirkt sich dieses nicht auf das von der Stadt garantierte Bedienungsniveau aus. Das heißt anschließende Erhöhungen des Bedienungsniveaus stellen bis zur Erreichung des garantierten Anfangsniveaus in Bezug auf das o.g. Teilnetz keine Mehrleistungen i.S.d. § 5 dar.

(4) Soweit es vor dem 31.12.2013/2017 zu von der Stadt Bielefeld veranlassten Mehrleistungen nach § 5 kommt, bezieht sich die Garantie nicht auf die Mehrleistungen.

(5) Diese Garantie steht unter dem Vorbehalt, dass die Landesmittel, die den Ausgleich nach § 45a PBefG gemäß § 10 Abs. 3 und § 11a ÖPNVG NRW ersetzen, nicht in Folge einer Gesetzesänderung unter 100 Mio. Euro für das Jahr 2011 bzw. 130 Mio. Euro ab

moBiel beantragt die Mittel nach § 11 a ÖPNVG direkt beim Kreis

Aktualisierung

Aktualisierung

Die Übergangsregelung ist nicht mehr aktuell

~~dem Jahr 2012~~ landesweit sinken. Tritt dieser Fall ein, so vereinbaren die Vertragspartner eine Anpassung des zu garantierenden Bedienungsniveaus und/oder der finanziellen Beteiligung des Kreises (§ 3 Abs. 1 i.V.m. ~~mit~~ § 6). Wird eine solche einvernehmliche Änderung des Bedienungsniveaus bzw. der Finanzierungsbeteiligung erzielt, gilt die Garantie für die Folgezeit entsprechend der vereinbarten Änderungen. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist jeder der Vertragspartner zur außerordentlichen Kündigung dieser Delegationsvereinbarung berechtigt.

(6) Diese Garantie steht ferner unter dem Vorbehalt, dass der Kreis und die kreisangehörigen Gemeinden keine Maßnahmen treffen, die die Verkehrsnachfrage auf den o.g. Verkehren spürbar beeinträchtigen, insbesondere keine konkurrierenden Verkehrsangebote bewirken, keine Eigenanteile für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs einführen bzw. erhöhen und keine Veränderungen hinsichtlich der beförderungsberechtigten Schüler vornehmen. In solchen Fällen gilt § 4 entsprechend.

§ 4 Finanzierungs- und Bedienungsgarantie ab 01. Januar ~~2014~~2018

(1) Für die Zeit ab dem 01.01.~~2014~~2018 gilt:

a) Kann das o.g. Teilnetz insgesamt mit den der Stadt und den Betreibern nach dem ÖPNVG NRW direkt zufließenden und mit den vom Kreis nach § 3 Abs. 1 i.V. mit § 6 dieser Vereinbarung zur Verfügung gestellten Mitteln aus § 11a ÖPNVG NRW, ~~dem~~

Rechtschreibkorrektur

Aktualisierung

Der Kreis zahlt jetzt einen Finanzierungsbeitrag als Ausgleich für die zusätzlich entstehenden Kosten im Abend- und Nachtver-

vom Kreis geleisteten jährlichen pauschalen Finanzierungsbeitrag nach § 6 Abs. 1 sowie mit den Beförderungserlösen und gesetzlichen und sonstigen Ausgleichsmitteln rechnerisch nicht mehr kostendeckend sicher gestellt werden (sog. Kostendeckungsrechnung), ist die Stadt berechtigt, das Bedienungsniveau bis zur rechnerischen Kostendeckungsgrenze abzusenken, sofern nicht der Kreis seine Finanzierungsbeteiligung entsprechend erhöht (§ 4 Abs. 5). Solange keine rechnerische Kostenunterdeckung eintritt, gilt die Finanzierungs- und Bedienungsgarantie nach § 3 fort. § 3 Absätze 5 und 6 gelten entsprechend.

b) Wird im Rahmen der Kostendeckungsrechnung eine Kostenüberdeckung festgestellt, ist entweder der pauschale Finanzierungsbeitrag des Kreises nach § 6 Abs. 1 abzusenken oder das Bedienungsniveau auszuweiten (§ 4 Abs. 6).

(2) Die für die Kostendeckungsrechnung maßgeblichen Kosten sind gemäß § 4a Abs. 1 zu ermitteln. Die Einnahmen sind für die Kostendeckungsrechnung nach der Modellrechnung gemäß § 4a Abs. 2 auf der Basis eines statistisch erfassbaren Teiles der Einnahmen (Fahrscheinverkäufe und Ausgleichsleistungen) für das Herforder Kreisgebiet des o.g. Teilnetzes zu bestimmen.

(3) Diese Kostendeckungsrechnung hat die Stadt jeweils jährlich im August–Juli eines Jahres für das Vorvorjahr zu erstellen und für das Folgejahr hochzurechnen, erstmalig im August 2014 Juli 2017.

kehr.

Sonstige Ausgleichsmittel sind z.B. die Zuschüsse des Kreises aus § 11 Abs. 2 ÖPNVG zu in der Freizeit nutzbaren Schülerfahrausweisen

Hinweis zur Verdeutlichung

Neue Regelung für den Fall einer Kostenüberdeckung auf Grund von Einnahmesteigerung

Wie sich in den letzten Jahren herausgestellt hat, liegen verlässliche Einnahmedaten erst Mitte des jeweils übernächsten Jahres vor.

(4) ~~Über-oder unterschreitet~~ hiernach für das Folgejahr der Betrag der Kosten den Betrag der Einnahmen in Bezug auf das Herforder Kreisgebiet um mehr als 3%, liegt eine Kostenunterdeckung im Sinne dieser Vereinbarung vor.

Unterschreitet hiernach für das Folgejahr der Betrag der Kosten den Betrag der Einnahmen in Bezug auf das Herforder Kreisgebiet um mehr als 4,99%, liegt eine Kostenüberdeckung im Sinne dieser Vereinbarung vor.

~~Eine Unterschreitung der Kosten von bis zu 3% gilt als Abschmelzen des Gewinns und noch nicht als Kostenunterdeckung.~~

(5) Ist hiernach (Absätze 2-4) eine Kostenunterdeckung festzustellen, legt die Stadt mit Vorlage der Kostendeckungsrechnung dar:

a) welchen erhöhten Finanzierungsbeitrag der Kreis **über seinen pauschalen Finanzierungsbeitrag nach § 6 Abs. 1 hinaus** zur Aufrechterhaltung des Bedienungsniveaus voraussichtlich leisten müsste bzw.

b) welche Leistungsreduzierungen erfolgen müssten, um ohne **Anhebung des Finanzierungsbeitrages** des Kreises rechnerische Kostendeckung (vgl. Absätze 2-4) zu erreichen. Hierbei ist bezüglich der Kosten bei einer Leistungsreduzierung von bis zu 10% der fortgeschriebene Kostensatz nach § 4a Abs. 1 anzusetzen. Innerhalb des Korridors von 10% Leistungsreduzierung ist bezüglich des anzusetzenden Einnahmenbetrags (§ 4a Abs. 2) anzunehmen, dass die Einnahmen nicht sinken. Jenseits

Da der Kreis nach der neuen Vereinbarung einen Finanzierungsbeitrag leistet, ist auch der Fall der Kostenüberdeckung zu regeln.

Dieser Satz ist überflüssig und nicht treffend für den Fall der Kostenüberdeckung.

Hinweis zur Verdeutlichung

Folgeanpassung

des genannten Korridors legt die Stadt ein Kostenangebot und eine methodisch fundierte nachvollziehbare Einnahmenprognose vor.

(6) Ist nach den Absätzen 2-4 eine Kostenüberdeckung festzustellen, legt die Stadt dar:

a) welchen reduzierten Finanzierungsbeitrag der Kreis bei gleichbleibendem Bedienungsniveau leisten müsste bzw.

b) inwieweit das Bedienungsniveau bei gleichbleibendem Finanzierungsbeitrag des Kreises erweitert werden müsste, um rechnerisch Kostendeckung zu erreichen.

(67) Ab Vorlage der Kostendeckungsrechnung durch die Stadt haben Stadt und Kreis eine Frist von 4 Monaten, um eine einvernehmliche Entscheidung über etwaige Anpassungen des Bedienungsniveaus bzw. über eine Mitfinanzierung durch den Kreis **jenseits des pauschalen Finanzierungsbeitrages des Kreises nach § 6 Abs. 1** zu treffen. Während dieser Zeit ist das Ausgangsniveau aufrecht zu erhalten. Kommt innerhalb dieser Frist keine Einigung zustande, sind beide Vertragspartner zur außerordentlichen Kündigung berechtigt; bis zu einer etwaigen Beendigung der Vereinbarung ist die Stadt berechtigt, das Angebot bis zur Kostendeckungsgrenze abzusenken.

§ 4a Regelung zur Kosten- und Einnahmenermittlung

Regelung für den Fall einer Kosten**über**deckung

Anpassung des Bezuges

Folgeanpassung

<p>(1) Die Vertragspartner vereinbaren, dass die Kostendeckungsrechnung (§ 4) auf einem fortzuschreibenden Kostensatz des Jahres 20102014 beruht.</p> <p>a) Kostensatz:</p> <p>Für das Kalenderjahr 20102014 haben die Vertragspartner unter Zugrundelegung der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten, vergleichbaren Unternehmens einschließlich einer angemessenen Rendite und unter Berücksichtigung des bestehenden hohen Qualitätsniveaus aufgrund vergleichbarer Marktpreise einen Kostensatz von 2,402,58 Euro/Fahrplankilometer für Grundnetz, Abend- und Schülerverkehre sowie 2,73 € für den Nachtverkehr ermittelt und vereinbart.</p> <p>Dieser Kostensatz gilt sowohl für die Linien des Grundnetzes auch für das Schulbusnetz nach § 1 Abs. 1 dieser Vereinbarung.</p> <p>b) Fortschreibung und Überprüfung:</p> <p>Dieser Kostensätze satz wird werden ab dem Jahr 20112015 jährlich gemäß dem Verbraucherpreisindex des statistischen Bundesamtes, Abteilung 7, Verkehr, fortgeschrieben.</p> <p>Eine Überprüfung der Angemessenheit des der fortgeschriebenen Kostensatzes Kos-tensätze können beide Vertragspartner verlangen, frühestens jedoch ab 20142018</p>	<p>Aktualisierung</p> <p>Aktualisierung</p> <p>Der Kostensatz von 2,58 € ergibt sich durch Fortschreibung des Kostensatzes von 2,40 € aus 2010. Für den Nachtverkehr liegt der Kostensatz höher auf Grund höherer Personalkosten im Nachtbetrieb.</p> <p>Aktualisierung</p> <p>Aktualisierung</p>
--	---

mit Wirkung ab dem 01.01.~~2014~~2018.

c) Kostenermittlung und Kostenverteilung:

Maßgeblich für die Kostendeckungsrechnung ist der Betrag der Kosten im Teilnetz; diese Kosten werden anhand der Leistungen im Herforder Gebiet ermittelt. Der im jeweiligen Jahr maßgebliche Kostensatz wird daher mit der nach den jeweiligen Fahrplänen zu erbringenden Menge der Verkehrsleistungen (Fahrplankilometer) im Herforder Gebiet des o.g. Teilnetzes multipliziert.

Für den Fall einer Mitfinanzierung durch den Kreis (§ 4 Abs. ~~7~~6 der Vereinbarung) bemisst sich der Anteil der auf den Kreis entfallenden Kosten nach den im Kreisgebiet anfallenden Fahrplankilometern.

(2) Für die Ermittlung der Kosten~~unter~~deckung (§ 4) wird das folgende Berechnungsmodell zur Einnahmenermittlung angewandt:

a) Zugrundeliegende Annahmen und Grundsätze der Modellrechnung:

- Die Gesamteinnahmen in dem von der Vereinbarung umfassten Teilnetz ~~ein-~~schließlich des Finanzierungsbeitrages nach § 6 Abs. 1 ~~müssen entsprechen~~ bei Vertragsschluss mindestens den Kosten in diesem Teilnetz ~~entsprechen, da zu diesem Zeitpunkt ein gemäß § 3 ein kostendeckender Verkehr gefahren wird.~~

Folgeanpassung

Hier wird neutral formuliert, da sowohl Unter- als auch Überdeckung zu prüfen ist

Umformulierung wegen Einführung eines Finanzierungsbeitrages

Hier überflüssig, da bereits in Abs. 1 gere-

<p>Der Kostensatz pro Fahrplankilometer beträgt gemäß Abs. 1 in 2010 2,40 € und wird ab 2011 mit einem Index hochgerechnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur Ermittlung der gesamten Einnahmen werden folgende statistisch erfassbare Einnahmen des Jahres 20102014 zugrunde gelegt: <ul style="list-style-type: none"> o Fahrscheinverkäufe, d.h. Verkäufe über den Fahrscheindrucker, die Monatskarten im Abo (Sechserabos/Firmentickets), Schülerkostenträgerkarten (Monatskarten, und Schulwegtickets und Chilltickets) und die Schülermonatstickets der Selbstzahler (im Fahrzeug und an Verkaufsstellen), die nach Schulrelationen (Wohnort – Schulort) aufgeteilt werden, o sowie sonstige Einnahmengesetzliche und sonstige Ausgleichsleistungen (Schwerbehindertenausgleich nach §§ 145 ff. SGB IX, § 45a PBefG Mittel bzw. Mittel nach § 11a ÖPNVG ab 2014, Zuschuss des Kreises zu in der Freizeit nutzbaren Schülerfahrausweisen). o Pauschaler Finanzierungsbeitrag nach § 6 Abs. 1 <p>Erfasst werden die Einnahmen, die im o.g. Teilnetz auf Herforder Kreisgebiet entstehen.</p> <p>b) Erläuterung zur Errechnung des Hochrechnungsfaktors und der Einnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Da die vorgenannten statistisch erfassbaren Einnahmen nur einen Teil der ge- 	<p>gelt</p> <p>Aktualisierung</p> <p>Ergänzung der Aufzählung um das in 2014 eingeführte Chillticket</p> <p>Anpassung der Begrifflichkeit (siehe § 4 Abs. 1)</p> <p>Auf Antrag erhält moBiel einen Zuschuss zu in der Freizeit nutzbaren Schülerfahrausweisen vom Kreis. Dieser ist, ebenso wie der Finanzierungsbeitrag nach § 6 Abs. 1, als Einnahme zu berücksichtigen.</p> <p>Hinweis zur Verdeutlichung, dass nur Einnahmen im Teilnetz gemeint sind und nicht Einnahmen aller Linien im Herforder Kreisgebiet</p>
--	---

samten kostendeckenden Einnahmen darstellen und da von der Annahme ausgegangen wurde, dass ~~bei Abschluss die Vereinbarung in 2014~~ gemäß § 3 die Gesamteinnahmen im o.g. Teilnetz mindestens den ermittelten Kosten im o.g. Teilnetz entsprechen, müssen die statistisch erfassten Fahrscheinverkäufe (ohne Ausgleichsleistungen ~~und Finanzierungsbeitrag nach § 6 Abs. 1~~) durch einen Hochrechnungsfaktor auf die gesamten Fahrgeldeinnahmen hochgerechnet werden.

- Da die Fahrscheinverkäufe ~~nur~~ für das Herforder Kreisgebiet bekannt sind, erfolgt die Ermittlung des Hochrechnungsfaktors auf der Basis der Kosten und Einnahmen (Fahrscheinverkäufe sowie Ausgleichsleistungen) im Herforder Kreisgebiet. Dieser Hochrechnungsfaktor wird dann für die Folgejahre zur Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen im Herforder Kreisgebiet angewandt.
- Hierzu werden die o.g. Fahrscheinverkäufe des Jahres ~~2010~~2014 im Herforder Kreisgebiet durch einen Hochrechnungsfaktor auf 100 % der Kosten des Jahres ~~2010~~2014 im Herforder Kreisgebiet unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen des Jahres ~~2010~~2014 im Herforder Kreisgebiet hochgerechnet. Dieser Vorgehensweise liegt die Annahme zugrunde, dass die Kosten und Einnahmen sowohl im Bielefelder Gebiet als auch im Herforder Kreisgebiet und damit im Teilnetz insgesamt im Jahr ~~2010~~2014 ~~unter Berücksichtigung des pauschalen Finanzierungsbeitrages des Kreises gemäß §~~

Aktualisierung

Klarstellung, dass der Finanzierungsbeitrag nicht hochzurechnen ist

Aktualisierung

Folgeanpassung

6 Abs. 1 ausgeglichen sind (~~Kostendeckung~~). Der so ermittelte Hochrechnungsfaktor berücksichtigt also sowohl die nicht statistisch erfassten Einnahmen sowie Kostenausgleichseffekte, die in der finanziellen Betrachtung der gesamten Linien entstehen.

- Die Hochrechnung der Fahrscheinverkäufe im Herforder Kreisgebiet mittels dieses Hochrechnungsfaktors ergibt die Fahrgeldeinnahmen im Herforder Kreisgebiet.
- Die Gesamteinnahmen im Herforder Kreisgebiet setzen sich dann aus den Fahrgeldeinnahmen nach dem Ergebnis der Hochrechnung der Fahrscheinverkäufe, den **gesetzlichen und sonstigen Ausgleichsmitteln** (Ausgleichszahlungen nach SGB IX, ~~und den~~ Schülerbeförderungsmitteln (~~§ 45a PBefG für 2010 und nach § 11a ÖPNV-G, ab 2011~~ Zuschuss des Kreises zu in der Freizeit nutzbaren Schülerfahrausweisen) und dem Finanzierungsbeitrag nach § 6 Abs. 1 zusammen. Hierbei ist jeweils der ~~von der Stadt~~ vom Kreis an die Betreiber nach § 3 Abs. 1 und § 6 Abs. 3 tatsächlich weitergeleitete Anteil der Kreismittel aus § 11a ÖPNVG in die Kostendeckungsrechnung einzustellen (~~100% abzüglich des Kostenanteils für Aufwendungen in Bezug auf Ausbildungsverkehre bzw. für den bei der Verwaltung der Ausbildungsverkehr-Pauschale entstehenden Aufwand der Stadt Bielefeld~~).
- Dieser Faktor wird auf Basis der für das Herforder Kreisgebiet statistisch erfassbaren Einnahmen für das Jahr ~~2010~~2014 voraussichtlich im ~~August 2011~~ Juli

Der Begriff Kostendeckung kann hier nicht verwendet werden, da ein Finanzierungsbeitrag vom Kreis gezahlt wird, um Kosten und Einnahmen in Einklang zu bringen.

Ergänzung der Auflistung aller Einnahmen

Die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNV G wird vom Kreis direkt an mo-Biel gezahlt.

Dieser Satz ist überflüssig

Aktualisierung

2016 berechnet und in den Folgejahren voraussichtlich jeweils im ~~Januar~~-Juli zur Hochrechnung der statistischen Fahrscheinverkäufe auf 100 % angewandt.

- Eine Überprüfung der Angemessenheit des Hochrechnungsfaktors können beide Vertragspartner verlangen, frühestens jedoch ab ~~2014~~2018 mit Wirkung ab dem 01.01.~~2014~~2018.

c) Modellrechnung und Prüfung der Kostendeckung

Folgende Modellrechnung wird aufgestellt:

$$F_{HF2014(G/A/S)} \times 2,58 \text{ €} + F_{HF2014(N)} \times 2,73 \text{ €} = E_{HF2014} \times \text{Hochrechnungsfaktor} + A_{HF2014} + FzB$$

~~$$F_{HF2010} \times 2,40 \text{ €} = E_{HF2010} \times \text{Hochrechnungsfaktor} + A_{HF2010}$$~~

Der Hochrechnungsfaktor wird ~~in 2010~~ auf Grundlage der Daten für 2014 wie folgt ermittelt:

~~$$\text{Hochrechnungsfaktor für die Fahrscheinverkäufe} = \frac{[(F_{HF2010} \times 2,40 \text{ €}) - A_{HF2010}]}{E_{HF2010}}$$~~

$$\text{Hochrechnungsfaktor für die Fahrscheinverkäufe} = \frac{[(F_{HF2014(G/A/S)} \times 2,58 \text{ €}) + (F_{HF2014(N)} \times 2,73 \text{ €}) - A_{HF2014} - FzB]}{E_{HF2014}}$$

Die Hochrechnung ab ~~2011~~2015 und folgende Jahre erfolgt wie folgt (Kostendeckung)

~~$$F_{HF 2011} \times (2,40 \text{ €} \times \text{Index}) < E_{HF 2011} \times \text{Hochrechnungsfaktor aus 2010} + A_{HF2010}$$~~

$$F_{HF 2015(G/A/S)} \times (2,58 \text{ €} \times \text{Index}) + F_{HF2015(N)} \times (2,73 \text{ €} \times \text{Index}) < E_{HF 2015} \times \text{Hochrechnungsfaktor}$$

Aktualisierung

Die Berechnungen waren zu erweitern um den Kostensatz für Nachtverkehre sowie den Finanzierungsbeitrag des Kreises

nungsfaktor aus 2014 + A_{HF2015} + FzB_{2015}

Hierbei bedeuten:

~~F_{HF} = Fahrplankilometer der delegierten Linien im Kreis Herford~~

~~E_{HF} = Fahrscheinverkäufe (wie oben definiert) für das Herforder Kreisgebiet,~~

~~A_{HF} = gesetzliche Ausgleichsleistungen nach §§ 145 ff. SGB IX, Mittel nach § 45a~~

~~PBefG bzw. nach § 11a ÖPNVG~~

$F_{HF(G/A/S)}$ = Fahrplankilometer der delegierten Verkehre im Grund-, Abend- und Schülernetz im Kreis Herford

$F_{HF(N)}$ = Fahrplankilometer der delegierten Verkehre im Nachtnetz im Kreis Herford

E_{HF} = Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen (wie oben definiert) für das Herforder Kreisgebiet

A_{HF} = gesetzliche Ausgleichsleistungen nach §§ 145 ff. SGB IX, Mittel nach § 11a ÖPNVG und Mittel des Kreises für die Beförderung von Schülern mit in der Freizeit nutzbaren Schülerfahrausweisen (Schülermonatskarten, Chilltickets) gem. Allgemeiner Vorschrift des Kreises.

FzB = pauschaler Finanzierungsbeitrag des Kreises nach § 6 Abs. 1

Für den Fall einer Mitfinanzierung durch den Kreis (§ 4 Abs. 67 der Vereinbarung)

Anpassung des Bezuges

sind die für das Herforder Kreisgebiet gemäß der vorstehenden Regelungen ermittelten Gesamteinnahmen maßgeblich.

§ 5 Anderweitige Veränderungen des Bedienungsangebots

(1) Infolge der Aufgabenübertragung werden die im Gebiet des Kreises Herford verlaufenden Linienabschnitte des Teilnetzes im Nahverkehrsplan des Kreises nur noch nachrichtlich ausgewiesen.

(2) Während der Garantie nach § 3 und nach § 4 Abs. 1a Satz 2 darf die Stadt das Verkehrsangebot gegenüber dem Bedienungsangebot nach § 2 innerhalb des Kreisgebiets nur im Einvernehmen mit dem Kreis verändern. Das gilt auch im Fall einer Änderung des Nahverkehrsplans der Stadt bezüglich der Linienabschnitte innerhalb des Kreisgebiets (vgl. Absatz 1). Der Kreis darf sein Einvernehmen nur verweigern, wenn durch die Maßnahme die Zahlungsverpflichtung des Kreises gemäß Absatz 4 steigen würde oder die Bedienung der Linienabschnitte innerhalb des Kreisgebiets sich gegenüber dem Anfangsniveau wesentlich verschlechtern würde. Im Fall der Kostenunterdeckung nach § 4 Absätze 2 – 5 ist eine einseitige Leistungsreduzierung durch die Stadt gemäß § 4 Abs. 6 Satz 3 möglich.

(2a) Sollten sich strukturelle Veränderungen abzeichnen, die zu einer erheblichen Änderung der Fahrgastzahlen und damit der Einnahmen auf einzelnen Linien führen, dann

Anpassung des Bezuges

Anpassung des Bezuges

Da sich -insbesondere bei den Nachtverkehren- kurzfristig erhebliche Veränderungen im Einnahmebereich ergeben können,

verständigen sich die Vertragspartner darauf, dass die Stadt abweichend von § 4a eine Kostendeckungsrechnung basierend auf Prognosedaten durchführt. Wird dabei eine voraussichtliche Kostenunterdeckung festgestellt, dann streben die Vertragspartner eine Lösung an, die den Interessen beider Vertragspartner gerecht wird.

(3) Änderungsverlangen des Kreises bezüglich des Verkehrsangebots auf den Linienabschnitten innerhalb des Kreisgebiets soll die Stadt umsetzen, es sei denn, hierdurch würden für die Stadt nachteilige finanzielle Auswirkungen (Kosten, Einnahmen) entstehen, die durch den Kreis nicht ausgeglichen werden. Ein etwaiger finanzieller Ausgleich für vom Kreis gewünschte Angebotsänderungen (insbesondere Mehrleistungen) ist gemäß Absatz 4 zwischen den Vertragspartnern gesondert zu vereinbaren.

(4) Soweit in den Fällen der Absätze 2 oder 3 die Vereinbarung eines zusätzlichen Finanzierungsbeitrags des Kreises verhandelt wird, legt die Stadt dem Kreis die finanziellen und verkehrlichen Konsequenzen von Angebotsänderungen dar. Hinsichtlich der finanziellen Konsequenzen gelten die Regelungen zur Kostendeckungsrechnung aus § 4 entsprechend. Hierbei sind für Mehrleistungen von bis zu 10% die Kostensätze nach § 4a Abs. 1 anzusetzen. Innerhalb dieses Korridors ist bezüglich der Einnahmen anzunehmen, dass keine messbaren Mehrerlöse entstehen.

(5) Die Stadt informiert den Kreis jährlich über die Fahrgastentwicklung und über die wirtschaftliche Entwicklung der o.g. Verkehre.

tatsächliche Daten aber erst jeweils zwei Jahre später vorliegen, wurde diese ergänzende Regelung aufgenommen.

§ 6 ~~Abwicklung der~~ Finanzierung der Verkehrsleistungen

(1) Soweit die Stadt mit Verkehrsunternehmen oder anderen Dritten Regelungen zur Finanzierung der o.g. Verkehre getroffen hat oder künftig treffen wird, sehen diese Regelungen keine Zahlungsansprüche der Verkehrsunternehmen bzw. Dritten gegen den Kreis vor und führen auch nicht mittelbar zu solchen Zahlungsansprüchen.

Der Kreis beteiligt sich im Innenverhältnis gegenüber der Stadt an der Finanzierung der Verkehre mit einem jährlichen Pauschalbeitrag von 24.000 € (brutto). Dieser ist direkt an die moBiel GmbH, erstmalig anteilig für den Zeitraum ab 01.10.2016 zu zahlen.

Für die Zeit bis 30.09.2016 erhält die moBiel GmbH den Finanzierungsbeitrag vom Kreis auf Grundlage einer bis zum 30.09.2016 gültigen vertraglichen Vereinbarung zwischen der moBiel GmbH und dem Kreis.

(2) Im Innenverhältnis beteiligt sich der Kreis ~~darüber hinaus~~ an der Finanzierung der o.g. Verkehre nach Maßgabe von § 3 sowie im Fall des § 4 Abs. ~~67~~ (Vereinbarung einer Erhöhung des Finanzierungsbeitrags) und des § 5 Abs. 4 (Vereinbarung eines zusätzlichen Finanzierungsbeitrags). Für den Fall, dass der Stadt die Umsetzung des nach diesem Vertrag zu gewährleistenden Bedienungsniveaus im Einzelfall aus Rechtsgründen nicht möglich sein sollte, reduziert sich der Finanzierungsbeitrag des Kreises nach § 3 Abs. 1 bzw. nach § 4 Abs. ~~67 oder~~, § 5 Abs. 4 ~~oder~~ § 6 Abs. 1 dieses Vertrags ent-

Anpassung der Überschrift an Regelungs-
inhalt

Neue Regelung wegen Aufnahme der
Abend- und Nachtverkehre

Zur Erstellung der Kostendeckungsrech-
nung nach §4a ist dieser Zusatz erforder-
lich.

Ergänzende Klarstellung

Anpassung des Bezuges

Anpassung der Bezüge

sprechend dem Anteil der nicht bewirkten Bedienung.

(3) Der Kreis leitet eine Pauschale von 7.500 € von den Mitteln nach §11a ÖPNVG des Kreises an die Stadt weiter. Das Verkehrsunternehmen erhält auf Antrag entsprechend der allgemeinen Vorschrift des Kreises Herford die ihm zustehenden Ausgleichszahlungen [gemäß § 11a ÖPNV G](#) direkt vom Kreis.

(4) Die Stadt ist gegenüber dem Kreis verpflichtet, die pauschalen Mittel entsprechend § 11a Abs. 3 ÖPNVG zu verwenden. Die Stadt weist dem Kreis die Verwendung nach und beachtet hierbei die Vorgaben des ÖPNVG NRW und der im Finanzierungsbescheid des Landes enthaltenen Bestimmungen.

(5) Die Zahlung der pauschalen Mittel an die Stadt [gemäß Abs. 3](#) erfolgt jeweils zum 15.05. und zum 15.10. des Jahres entsprechend der Auszahlungsquote des Landes NRW.

[Die Zahlung des Betrages nach Abs. 1 an die moBiel GmbH erfolgt jeweils zum 01.10. für das betreffende Jahr.](#)

§ 7 Verfahrenskosten und Haftung für Schadensersatz- und Kostenerstattungsansprüche

(1) Die Kosten von Verfahren und Maßnahmen i.S.d. § 1 Abs. 2 bis 4 (Eigenkosten so-

Ergänzende Klarstellung

Ergänzende Klarstellung

Der Kreis zahlt den Finanzierungsbeitrag aus den Mitteln nach § 11 Abs. 2 ÖPNV G, die in monatlichen Raten vom Land ausbezahlt werden. Die Überweisung an moBiel zum Anfang des 4.Quartals ist angemessen.

wie ggf. Kosten externer Berater) einschließlich der Kosten etwaiger Rechtsschutzverfahren trägt die Stadt alleine.

(2) Die Stadt übernimmt mit der übertragenen Aufgabe alle bei deren Wahrnehmung ggf. eintretenden Schadensersatz- oder Kostenerstattungspflichten gegenüber Dritten und stellt den Kreis insoweit von jeder Haftung frei. Dies gilt auch für mögliche Kosten etwaiger Nachprüfungsverfahren bzw. sonstiger Rechtsschutzverfahren in allen Instanzen und ebenso für Ansprüche Dritter. Der Kreis ist insbesondere nicht verantwortlich für die Rechtmäßigkeit der von der Stadt getroffenen bzw. zu treffenden Maßnahmen der Sicherstellung der Verkehrsbedienung.

§ 8 Inkrafttreten und Laufzeit

(1) Die vorliegende Vereinbarung bedarf gem. § 24 GkG der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde und tritt am Tag nach der amtlichen Bekanntmachung gem. § 24 Abs. 4 GkG in Kraft. **Sie ersetzt die Vereinbarung vom 22.08.2011. ~~Die Abrechnungs- und Finanzierungsregelungen dieses Vertrags werden rückwirkend ab dem 01.01.2011 angewendet.~~**

(2) Die Laufzeit der Vereinbarung endet zum Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels E „Herford und Umgebung“ am 30.11.~~2018~~**2023**. Sie bleibt über das Ende der

Aktualisierung

Verlängerung der Geltungsdauer bis zum Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels E1 und der Geltungsdauer der Betrauung

Laufzeit hinaus Grundlage für evtl. noch bestehende Zahlungsverpflichtungen.

(3) Die ordentliche Kündigung ist ausgeschlossen. Eine außerordentliche Kündigung kann von beiden Parteien nur aus wichtigem Grund, den der kündigende Teil nicht zu vertreten hat und der diesem das Aufrechterhalten des Vertrages unzumutbar macht, erklärt werden; als wichtiger Grund ~~gilt~~ gelten insbesondere die Fälle des § 3 Abs. ~~Abs.~~ 5 und Abs. 6 sowie § 4 Abs. ~~6~~7 (Fall der Nicht-Einigung). Die außerordentliche Kündigung muss schriftlich unter Wahrung einer Frist von 8 Monaten zum Ende der Schul-Sommerferien oder zum Ende der Schul-Weihnachtsferien erfolgen.

§ 9 Schlussbestimmungen

(1) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Veränderungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis. Die Änderung oder Aufhebung dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bedarf außerdem der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

(2) Bei wesentlichen Änderungen der diesem Vertrag zugrunde liegenden Verhältnisse ist auf Antrag eines Vertragspartners über eine entsprechende Anpassung zu verhandeln. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen Vertragspartner insgesamt

Fehlerkorrektur

Anpassung des Bezuges

unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

~~(3) Dieser Vertrag wird erst nach Zustimmung der hierfür nach den Rechtsverhältnissen jedes Vertragspartners zuständigen Gremien und dann ggf. rückwirkend wirksam.~~

Für den Kreis Herford

Für die Stadt Bielefeld

Herford, den

Bielefeld, den

Jürgen Müller

Pit Clausen

Landrat

Oberbürgermeister

=====

~~Ralf Heemeier~~

=====

~~Gregor Moss~~

~~Kreisdirektor~~

~~Beigeordneter~~

Dieser Satz ist zu streichen, da die Wirksamkeit der Vereinbarung abschließend in § 8 Abs. 1 geregelt ist.

Nach § 64 Abs. 1 GO NRW bzw. § 43 Abs.1 KRO NRW muss die Vereinbarung vom Oberbürgermeister bzw. Landrat **oder** dem jeweiligen Vertreter unterschrieben werden.

Anlage 1: Anforderungen an das Bedienungsniveau (Anfangsniveau)

Anlage 2: Qualitätsstandards

Anlage 1

Anforderungen an das Bedienungsniveau der in die Delegationsvereinbarung aufgenommenen Linien (Anfangsniveau)

A Grundnetz

Linie 53: Herford Eickum – Bielefeld Jöllenbeck

Montag bis Freitag 8.30 Uhr bis 18.30 Uhr, 120- Minuten-Takt, Anschluss erster Ordnung an den Stadtbus Herford Richtung „Alter Markt“ in Eickum, Schule. Anschluss 2. Ordnung in Jöllenbeck, Dorf zum Regionalverkehr Bielefeld. Betrieb als ALF.

Linie 54: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Adlerdenkmal – Enger ZOB

Montag bis Freitag 05.30 Uhr bis 19.30 Uhr alle 30 Minuten und 19.30 Uhr bis 20.30 Uhr alle 60 Minuten, Samstag 06.30 Uhr bis 18.30 Uhr alle 60 Minuten und 18.30 Uhr bis 20.30 Uhr alle 120 Minuten sowie Sonntag 10.30 Uhr bis 20.30 Uhr alle 120 Minuten.

Als Verknüpfung 1. Ordnung wird die Anschlussbeziehung zwischen Jöllenbeck und der Stadtbahn (derzeit Babenhausen Süd) definiert. Als Verknüpfung 2. Ordnung werden die Anschlussbeziehungen am ZOB in Enger definiert. Zwischen Jöllenbeck und Babenhausen Süd ist eine Abstimmung mit der Linie 56 erforderlich.

Linie 56: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Spenge ZOB

Montag bis Freitag 5 Uhr bis 20 Uhr alle 30 Minuten und 20 Uhr bis 21 Uhr alle 60 Mi-

nuten, Samstag 7 Uhr bis 18 Uhr alle 60 Minuten und 18 Uhr bis 20 Uhr alle 120 Minuten sowie Sonntag 11.30 Uhr bis 19.30 Uhr alle 120 Minuten.

Als Verknüpfung 1. Ordnung wird die Anschlussbeziehung zwischen Jöllenbeck und der Stadtbahn (derzeit Babenhausen Süd) definiert. Als Verknüpfung 2. Ordnung werden die Anschlussbeziehungen am ZOB in Spenge definiert. Zwischen Jöllenbeck und Babenhausen Süd ist eine Abstimmung mit der Linie 54 erforderlich.

Hinweis: Hinzu kommen noch je eine Fahrt pro Richtung von Montag bis Freitag und eine Fahrt am Samstag der Linie 156 ab/bis Schildesche über Vilsendorf und Nagelsholz.

Linie 101: Schildesche – Blackenfeld – Brake – Stedefreund – Herford Alter Markt

Montag bis Freitag 6 Uhr bis 20.30 Uhr alle 60 Minuten sowie Samstag 8 Uhr bis 15 Uhr alle 60 Minuten; Sonntag kein Betrieb.

Als Verknüpfung 1. Ordnung werden die Anschlussbeziehungen in Herford Alter Markt definiert. Als Verknüpfung 2. Ordnung wird die Anschlussbeziehung zwischen Brake und der Stadtbahn (derzeit in Schildesche) definiert. Eine Bedienung des Blackenfeldes muss auch zukünftig gewährleistet bleiben.

Linie 352: Milse – Elverdissen – Herford Alter Markt

Montag bis Freitag 6 Uhr bis 20.30 Uhr alle 60 Minuten sowie Samstag 7 Uhr bis 14 Uhr alle 60 Minuten und 14 Uhr bis 16 Uhr alle 120 Minuten; Sonntag kein Betrieb.

Auf dem Abschnitt Herford Alter Markt - Elverdissen findet eine Abstimmung mit dem Stadtbus Herford statt. Als Verknüpfung 1. Ordnung werden die Anschlussbeziehungen in Herford Alter Markt definiert. Als Verknüpfung 2. Ordnung wird die Anschlussbeziehung zur Stadtbahn in Milse definiert.

B Abendverkehr

Linie 54: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Adlerdenkmal – Enger ZOB

Ergänzung

Freitag und Samstag vier Fahrtenpaare zwischen 20.57 Uhr und 0.47 Uhr.

Linie 56: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Spenge ZOB

Freitag und Samstag vier Fahrten Richtung Spenge und fünf Fahrten Richtung Babenhausen Süd zwischen 20.29 Uhr und 0.51 Uhr.

BC Linien des Schülerverkehrs

Linie 99: Milse – Stedefreund – Herford Bahnhof

Pro Richtung je eine Fahrt an Schultagen.

Linie 156: Schildesche – Vilsendorf – Adlerdenkmal – Jöllenbeck Dorf – Nagelsholz – Spenge ZOB

Pro Richtung je zwei Fahrten an Schultagen.

Hinweise:

Je eine Fahrt pro Richtung von Montag bis Freitag an allen Tagen und eine Fahrt am Samstag werden betrieblich der Linie 56 hinzugerechnet da sie auf den Fahrplan der Linie 56 abgestimmt sind.

Linie 353: Hiddenhausen – Schildesche

Pro Richtung je eine Fahrt an Schultagen.

D Linien des Nachtverkehrs

Linie N 8: Bielefeld- Jöllenbeck- Enger – Spenge – Jöllenbeck – Bielefeld

Samstags, Sonn- und Feiertags sowie an Wochenfeiertagen 1.05 Uhr bis 4.05 Uhr ab Jahnplatz bis 5.20 Uhr an Jöllenbeck mit Anschluss nach Bielefeld

Ergänzung

Linie N 12: Bielefeld – Herford – Hiddenhausen – Bünde – Hiddenhausen – Herford - Bielefeld

Samstags, Sonn- und Feiertags sowie an Wochenfeiertagen 0-58 Uhr ab Bünde Richtung Bielefeld bis 5.05 Uhr an Ennigloh Nord (4 Fahrten pro Nacht).

Anlage 2:

Qualitätsstandards

Qualität ist im ÖPNV neben dem Linienkonzept ein entscheidendes Kriterium für die Attraktivität des Verkehrsangebotes. Steigende Attraktivität führt zu höheren Fahrgastzahlen, zu steigenden Einnahmen und damit zu einer Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Entscheidend für den Erfolg des Linienverkehrs ist damit seine Ausrichtung auf die Ansprüche der Kunden.

Ziel des Kreises Herford sowie der Stadt Bielefeld ist, bereits bestehende kundengerechte Leistungen im heutigen ÖPNV-Angebot in seinen qualitativen Ausprägungen auch in Zukunft sicherzustellen und weiter auszubauen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, legt dieses Kapitel neben Aussagen zum rein quantitativen Umfang einzelner Linien auch qualitative Standards für die Erbringung der Verkehrsleistung fest. Damit wird das öffentliche Verkehrsinteresse hinsichtlich der Anforderungen an die angestrebte Qualität der Verkehrsleistung konkretisiert und für jede Linie eindeutig und ausreichend präzise dargestellt. Die delegierten Linien nach Anlage 1 werden gemäß des Nahverkehrsplanes der Kreise Herford und Minden-Lübbecke im Linienlos E1 zusammengefasst. Für die Qualitätsstandards wird daher im Folgenden vom Linienlos E1 gesprochen.

Bei der Festlegung der qualitativen und quantitativen Anforderungen wurden die bestehenden Vorgaben der Nahverkehrspläne der Kreise Minden-Lübbecke und Herford sowie der Stadt Bielefeld berücksichtigt. Darüber hinaus wird das in der Betrauung der moBiel GmbH mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Durchführung von Verkehrsleistungen in der Stadt Bielefeld vereinbarte Leistungs- und Qualitätsniveau eingehalten.

Die Qualität der Verkehrsleistung ist in verschiedene Qualitätsmerkmale unterschieden. Diese Merkmale werden in **Kapitel 1** dieser Anlage definiert.

Bei der Bemessung der notwendigen Qualitätsausprägung werden die Verkehrsaufgabe der Linien und die damit verbundene Qualitätsstufe berücksichtigt. Die Standards der verschiedenen Qualitätsstufen werden in **Kapitel 2** dieser Anlage beschrieben.

Im **Kapitel 3** dieser Anlage werden die Linien des Loses E1 den in Kapitel 2 dieser Anlage beschriebenen Qualitätsstufen zugeordnet.

1. Qualitätsmerkmale

Beförderungsqualität für Fahrgäste bemisst sich insbesondere an den nachfolgend genannten Qualitätsmerkmalen:

- Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit
- Fahrzeugsauberkeit
- Fahrzeugausstattung
- Fahrzeugwerbung
- Fahrpersonal
- Fahrzeugalter

Anhand dieser Qualitätsmerkmale wird die Qualität der (erbrachten) Betriebsleistung ermittelt. Die Bewertung erfolgt in Qualitätsstufen (**siehe Kapitel 2**).

1.1. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit

Das Verkehrsunternehmen verspricht im Fahrplan Abfahrt- und Ankunftszeiten. Der Fahrgast erwartet, dass die ausgewiesenen Zeiten eingehalten werden und er somit pünktlich von der Start-Haltestelle abfährt und pünktlich an seiner Ankunfts-Haltestelle ankommt.

In der Praxis lassen sich jedoch auch bei sorgfältiger Produktplanung Verspätungen nicht völlig ausschließen. Neben unvorhersehbaren Störungsfällen beim Betrieb gibt es fahrgast- und fremdbedingte Einflüsse, die zu kleineren oder größeren Verspätungen führen.

Die Verbindung der relevanten Kundenanforderungen

- rechtzeitige Abfahrt sowie
- rechtzeitige Ankunft am Ziel (z.B. Takt-/Verknüpfungspunkt)

mit den vorgenannten Praxisbedingungen erfolgt über die Definition des Pünktlichkeitsgrades.

Pünktlichkeitsgrad

Die Bestimmung der Pünktlichkeit der erbrachten Verkehrsleistung erfolgt mit Hilfe des Pünktlichkeitsgrades. Der Pünktlichkeitsgrad ist das Verhältnis aller pünktlichen Fahrten zu allen verkehrenden Fahrten mal 100%.

Hierzu werden je Richtung die Ankunftszeiten aller verkehrenden Busse der gleichen Linie an folgenden Messpunkten betrachtet. *Messpunkte* sind

- alle Taktknoten (Betrachtung der Ankunftszeiten)
Taktknoten im Linienlos E1: Herford Alter Markt

Fahrten im Grundnetz, die den Anschluss Bus-Bus in Herford Alter Markt (gemäß **Anlage 1**) sicherstellen müssen, gelten als verspätet, wenn die Zeit zwischen Ankunft der Linie und Abfahrt der Anschlusslinie (Taktlage zur Minute 45) weniger als 3 Minuten beträgt.

Beispiel: Bei der Taktlage zur Minute 45 und einem Übergang zur Anschlusslinie von 3 Minuten, hat die Ankunft spätestens zur Minute 42 zu erfolgen.

- Verknüpfungspunkte 1. Ordnung (Betrachtung der Ankunftszeiten)

Verknüpfungspunkt 1. Ordnung im Los E1: Eickum, Schule

Fahrten im Grundnetz, die den Anschluss Bus-Bus in Eickum, Schule (gemäß **Anlage 1**) sicherstellen müssen, gelten als verspätet, wenn die Zeit zwischen Ankunft der Linie und Abfahrt der Anschlusslinie weniger als 3 Minuten beträgt.

Beispiel: Bei der Taktlage zur Minute 45 und einem Übergang zur Anschlusslinie von 3 Minuten, hat die Ankunft spätestens zur Minute 42 zu erfolgen.

- ausgewählte Messpunkte (Betrachtung Ankunfts- und Abfahrtszeiten)
ausgewählte Messpunkte im Los E1: Spenge, ZOB

Enger, ZOB

Enger, Gymnasium

Herford, Bahnhof

Hiddenhausen- Eilshausen, Kreuzung

Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit über drei Minuten bezogen auf die erste Sekunde der im Fahrplan angegebenen Abfahrts- bzw. Ankunftszeit abweicht.

1.2 Fahrzeugsauberkeit

Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist wesentlich für die Akzeptanz und das Image des ÖPNV. Stark verschmutzte Fahrzeuge im Innenraum und gerade im Sitzbereich sind für den Fahrgast eine Zumutung und fördern nicht die Bereitschaft zur wiederholten Nutzung des ÖPNV. Darüber hinaus ist ein äußerlich sauberes Erscheinungsbild der Fahrzeuge nicht zu unterschätzen.

Die eingesetzten Fahrzeuge sind stets in einem sauberen Zustand in Dienst zu stellen. Das Fahrzeuginnere (Fußboden, Wände und Decke, Sitze) ist frei von Flecken, klebrigen Rückständen und Schmierereien zu halten. Die Fahrgastsitze müssen zudem trocken und frei von abfärbenden Mitteln sein. In den Fahrzeugen ist das Rauchen zu verbieten.

Grobe Verunreinigungen (anstößige, ekelerregende Verunreinigungen wie z.B. Erbrochenes), die während des Betriebes auftreten, sowie Verunreinigungen, die das Betreten des Fahrzeuges oder die Benutzung der Sitze beeinträchtigen (z.B. Auslaufende Getränke), sind möglichst kurzfristig, in der Regel innerhalb von 60 Minuten, zu entfernen.

Grobmüll (z.B. leere Flaschen und Dosen) ist nach den betrieblichen und örtlichen Gegebenheiten nach jedem Umlauf zu entfernen.

Das Äußere des Fahrzeuges hat ebenso stets einen ansehnlichen, sauberen und gleichmäßig gepflegten Eindruck zu erwecken. Die Reinigungsintervalle müssen so angelegt sein, dass die erwartete Sauberkeit erreicht wird. Außergewöhnliche Verschmutzungen sind unverzüglich zu beseitigen.

1.3 Fahrzeugausstattung

Um attraktive und kundenfreundliche Fahrzeuge zu gewährleisten, sind die folgenden Kriterien für die Fahrzeugausstattung festgelegt:

Kategorie Standardlinienbus u.a.

Kategorie Standardlinienbus, Midibus, Gelenkbus, Großraumbus und entsprechende:

- Außenfahrgeräusche von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetrieben von maximal 83 dB(A); nach ISO 362 und DIN ISO 5130
- mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite 1250 mm +/- 50 mm)
- 2 Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz
- Niederflurtechnik
- mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstu-

fen

- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Vollmatrixanzeigen (Rollbandanlagen nur in Ausnahmefällen)
- Linienbeschilderung außen:
 - Liniennummer: Bug, rechts, Heck und links
 - Fahrtziel: Bug
 - Streckenverlauf: rechts
- geeignete optische Linienverlaufsanzeige im Fahrzeug
- geeignete optische und akustische Informationseinrichtung zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; es wird empfohlen, digitale Ansagegeräte mit geräuschabhängiger Lautstärkenregelung und optischen Haltestellenanzeigen einzubauen.
- optische Anzeige „Wagen hält“
- liniengerechte Bestuhlung mit Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Festhaltungsmöglichkeiten:
 - in Stadtbussen senkrechte Haltestangen, farblich abgesetzt, mindestens an jeder 2. Fahrgastsitzreihe (möglichst versetzt)
 - Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist
 - waagerechte Haltestangen für Fahrzeuge im Stadtlinienverkehr über 10 m Länge
- ausreichende Anzahl von farbig abgesetzten Haltewunschtasten in einer Höhe, die von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
- für nicht Stadtbusse Haltewunschtasten, farblich abgesetzt, im Türbereich
- eine Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077)
- Fahrscheindrucker mit der Möglichkeit zur Ausgabe von relationsbezogenen Fahrscheinen

- Fahrscheinentwerfer
- DIN-A3-Info-Rahmen

Kategorie 2: Kleinbus

- Außenfahrgeräusche von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetrieben von maximal 83 dB(A); nach ISO 362 und DIN ISO 5130
- mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite 1250 mm +/- 50 mm)
- 1 Einstieg mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz.
- mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist.
- eine Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077)
- Vollmatrixanzeigen (Rollbandanlagen nur in Ausnahmefällen)
- Linienbeschilderung außen:
 - Liniennummer: Bug, Heck, rechts
 - Fahrtziel: Bug
 - Streckenverlauf: rechts
- optische Anzeige „Wagen hält“
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- ausreichende Anzahl von farbig abgesetzten Haltewunschtaasten

- Fahrscheindrucker
- Fahrscheinentwerfer

Die Fahrzeugausstattung sowie das maximale Alter der Fahrzeuge innerhalb der verschiedenen Qualitätsstufen sind in **Kapitel 2** festgelegt.

1.4 Umweltstandards

Die Definition von Umweltstandards im Nahverkehrsplan dient durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation und den Klimaschutz der Allgemeinheit und somit dem öffentlichen Verkehrsinteresse. Der Standard des NVP entspricht den Vorgaben der Europäischen Union. Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs führt zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung und zu monetären Einsparungen im Betrieb. Zur Reduzierung der Abgasbelastung durch den ÖPNV ist bei Fahrzeugneubeschaffungen die Einhaltung der in Tabelle Schadstoffemissionswerte genannten Grenzwerte für Schadstoffemission erforderlich. Die Werte entsprechen den Empfehlungen des Umweltbundesamtes und der Europäischen Union. Sie entsprechen für Stickoxide und Partikel dem EEV- Standard (Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nach Richtlinie 1999/96 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L44).

a) Abgase

Für alle zwischen 2001 und 2004 erstmals zugelassenen Fahrzeuge sieht der NVP grundsätzlich die Erfüllung der Euro 3 – Norm vor. Für alle zwischen 2005 und 2007 erstmals zugelassene Fahrzeuge sieht der NVP grundsätzlich die Erfüllung der Euro 4-Norm vor. Für alle ab 2008 erstmals zugelassenen Fahrzeuge sieht der NVP grundsätzlich die Erfüllung der Euro 5-Norm vor. Für künftige Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes ist ab 2012 die Erfüllung des EEV-Standards für Stickoxide und Partikel vorgesehen. Es wird nur schwefelfreier Kraftstoff genutzt.

Dadurch leiten sich zur Erfüllung des NVPs folgende Umweltstandards für die in **Kapitel 2** fest-

gelegten Qualitätsstufen ab:

Standardqualität: 50% der eingesetzten Fahrzeuge erfüllen ab 2011 mindestens Euro 3-Norm (2013: 70%, 2015 90%, 2017: 100%). Alle ab 2012 neu zugelassenen Fahrzeuge erfüllen die EEV-Norm.

Toleranzqualität: keine Vorgaben.

Schadstoff- fe	EEV- Standard	Europäische Grenzwertstufen		
		EURO 3 ab 2001	EURO 4 ab 2005	EURO 5 ab 2008
Stickoxide	2	5,0	3,5	2,0
Partikel	0,02	0,10	0,03	0,03

Tabelle 1: Schadstoffemissionswerte [g/kWh]

b) Lärm

Kriterien zur Beschaffung lärmarmen Busse sind in der Europäischen Richtlinie 92/97 EWG festgelegt. Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass diese Werte deutlich unterschritten werden können. Neu beschaffte Omnibusse können deshalb grundsätzlich die in der Tabelle Fahrzeuggeräuschwerte aufgeführten EWG- Richtwerte einhalten – diese setzen daher grundsätzlich den Standard (Grenzwert) für den Nahverkehrsplan:

	Emissions- grenzwert nach Richtlinie 92/97	EWG-Richtwert

Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 75 bis 150 kW	78 dB(A)	75 dB(A)		
Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 150 kW und mehr	80 dB(A)	78 dB(A)		

Tabelle 2: Fahrzeuggeräuschwerte

c) Recyclebarkeit

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge ist darauf zu achten, dass möglichst viele am und im Fahrzeug befindliche Werk- und Rohstoffe wieder verwendet werden können.

1.5 Fahrzeugwerbung

Werbung in und an den Fahrzeugen ist grundsätzlich als Innenwerbung an den Fenstern, über Monitore sowie in Werberahmen und als Außenwerbung in Form von Rumpfwerbung, Heckwerbung, Ganzflächenwerbung sowie TrafficBoard möglich. Die Werbeinhalte dürfen dabei nicht gegen die Interessen der Kreise Minden-Lübbecke, Herford und der Stadt Bielefeld sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden oder gegen die allgemein anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen. Zudem ist Werbung für alkoholische Getränke, Zigaretten und für Automobile sowie jugendgefährdende Werbung nicht zulässig.

Die Zulässigkeit der verschiedenen Werbeformen an und in den Fahrzeugen in den jeweiligen Qualitätsstufen ist in **Kapitel 2** festgelegt.

1.6 Personal

Das Fahrpersonal hat durch die Fahrgastbeförderung regelmäßig Kontakt zum Fahrgast und ist für diesen Ansprechpartner in Fragen des ÖPNV. Das eingesetzte Fahrpersonal soll daher die folgenden Anforderungen erfüllen:

- gute Deutschkenntnisse im Bereich der Verständigung über Sprache und die Fähigkeit, einfache Texte zu lesen,
- fachliche Qualifizierung (Kenntnisse des Verkehrsraumes sowie der relevanten Vorschriften des Unternehmens sowie des Verbundes),
- Tarifkenntnisse: Der Sechser
- Netz- und Ortskenntnisse: Bedienungsgebiet Kreis Herford
- kundenorientiertes und hilfsbereites Handeln,
- fortlaufende Schulungen durch den Betreiber, mindestens einmal jährlich zu den Themen: Netz- und Ortskenntnisse, Tarifkenntnisse, Fahrbetrieb/Verhalten im Verkehr, Kommunikation mit dem Kunden, besondere Serviceleistungen, situationsabhängiges und eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden,
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild.

Das Fahrpersonal hat neben der reinen Fahrgastbeförderung folgende Aufgaben:

- Prüfung der Fahrausweise,
- Verkauf von Fahrausweisen im Bus,
- allgemeine Betreuung der Kunden, insbesondere Auskunftserteilung,

- in der Mobilität eingeschränkten Personen beim Ein- und Aussteigen (in das/aus dem Fahrzeug) Hilfe zu leisten,
- Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Bus.

Bei relevanten Störungen, von denen die Fahrgäste betroffen sind, ist diesen die Störung und deren Ursache sowie nach Möglichkeit eine alternative Fahrtmöglichkeit mitzuteilen.

Die materielle Ausstattung des Personals muss sicherstellen, dass die betrieblichen und die Fahrgastbetreuungsaufgaben in vollem Umfang jederzeit gewährleistet sind. Bestandteile der notwendigen Ausstattung des Fahrpersonals sind insbesondere:

- Dienstkleidung mit Namensschild,
- Mobiltelefon oder Funkgerät,
- Unterlagen zur Fahrgastinformation (Fahrpläne, Tarifinformation und -bestimmungen etc.).

Die Anwendung der Personalstandards innerhalb der verschiedenen Qualitätsstufen ist in **Kapitel 2** festgelegt.

2. Qualitätsstufen

Den aufgeführten Qualitätsmerkmalen sind zwei Qualitätsstufen zugeordnet. Die Qualitätsstufen setzen sich aus den Qualitätsmerkmalen zusammen, wobei diese hinsichtlich des geforderten Qualitätsniveaus unterschieden werden. Die Einzelmerkmale je Qualitätsstufe verstehen sich als Mindeststandards. Wird auch nur eines der Merkmale unterschritten, ist die erbrachte Qualität der nächst niedrigen Qualitätsstufe zuzuordnen, sofern es deren Qualitätsanforderungen erfüllt.

2.1 Standard-Qualität

Qualitätsmerkmalen	Qualitätsniveau	Vorgaben
Pünktlichkeit	90%	Kapitel 1.1
Sauberkeit	Anforderungen sind zu gewährleisten	Kapitel 1.2
Fahrzeugausstattung	Anforderungen sind zu gewährleisten	Kapitel 1.3
Umweltstandards	Anforderungen sind zu gewährleisten	Kapitel 1.4
Fahrzeugwerbung	erlaubt	Kapitel 1.5
Fahrpersonal	Anforderungen sind zu gewährleisten	Kapitel 1.6
Fahrzeugalter	max. 15 Jahre (Erstzulassung)	
Durchschnittliches Fahrzeugalter	8 Jahre	

2.2 Toleranz-Qualität

Qualitätsmerkmalen	Qualitätsniveau	Vorgaben
Pünktlichkeit	90%	Kapitel 1.1
Sauberkeitsgrad	Anforderungen sind zu gewährleisten	Kapitel 1.2
Fahrzeugausstattung	Es kann von folgenden Kriterien in der Vorgabe abgewichen werden: <ul style="list-style-type: none"> • mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe • Linienbeschilderung außen mit Liniennummer links • geeignete optische Linienverlaufsanzeige im Fahrzeug • geeignete optische Informationseinrichtung zur Ankündigung der nächsten Haltestelle • Fahrscheindrucker • Fahrscheinentwerfer • DIN-A3-Info-Rahmen 	Kapitel 1.3
Umweltstandards	keine Vorgabe	Kapitel 1.4
Fahrzeugwerbung	erlaubt	Kapitel 1.5
Fahrpersonal	Anforderungen sind zu gewährleisten	Kapitel 1.6
Fahrzeualter	max. 20 Jahre (Erstzulassung)	
2.3 Bedarfsverkehre/ TaxiBus		

Einzelne Linien und Linienabschnitte werden als Bedarfsverkehre (hier TaxiBus genannt) betrieben. Der TaxiBus verkehrt liniengebunden mit haltestellenbezogener Bedienung zum Ein- und Aussteigen.

Die mit TaxiBus bedarfsgerecht durchgeführten Fahrten sind in den Fahrplänen gekennzeichnet.

Folgende Qualitätsvorgaben sind hierbei einzuhalten:

- folgende Fahrzeugtypen können im Bedarfsverkehr (TaxiBus) eingesetzt werden:
 - Pkw 5-Sitzer
 - Großraumtaxi (7-Sitzer)
 - Kleinbus (9-Sitzer; Niederflurtechnik nicht zwingend erforderlich)
- Linienbeschilderung außen:
 - Liniennummer: Bug
- Fahrzeughöchstalter: 6 Jahre
- Fahrzeugwerbung ist gemäß Kapitel 1.5 zulässig
- Es gelten die Anforderungen an das Personal gemäß Kapitel 1.6. Es kann von folgenden Kriterien in der Vorgabe abgewichen werden:
 - Dienstkleidung mit Namensschild

3. Qualitätsstufen der Linien in dem Los E1

Linie	Qualitätsstufe	Linienweg		
53	TaxiBus	Eickum – Jöllenbeck		
54	Standard	Babenhausem Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Adlerdenkmal – Enger ZOB		
56	Standard	Babenhausem Süd – Theesen – Jöllenbeck Dorf – Spenge ZOB		
101	Standard	Schildesche – Blackenfeld – Brake – Stedefreund – Herford Alter Markt		
352	Standard	Milse – Elverdissen – Herford Alter Markt		
99	Toleranz	Milse – Stedefreund – Herford Bahnhof		
156	Toleranz	Schildesche – Vilsendorf – Adlerdenkmal - Jöllenbeck Dorf – Nagelsholz - Spenge		
353	Toleranz	Hiddenhausen – Schildesche		
N8	Standard	Bielefeld – Enger – Spenge		Ergänzung
N12	Standard	Bielefeld – Herford – Hiddenhausen – Bünde		