

Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Das Anforderungsprofil soll die grundsätzlich bestehenden und vom Fahrgast anerkannten Qualitäten im Öffentlichen Personennahverkehr im Bereich der Stadt Bielefeld sichern.

Die hier verbindlich vereinbarten Mindeststandards sind die Grundlage für die Erstellung des Konzeptes.

Grundsätzlich ist bei der Festlegung und Umsetzung der Qualitätsstandards das Prinzip der Wirtschaftlichkeit zu beachten.

1. Netzanforderungen

Ein attraktiver Nahverkehr für Bielefeld bedarf eines individuell auf das Stadtgebiet abgestimmten einheitlichen Netz- und Angebotskonzeptes aller Verkehrsmittel. Für das gesamte Stadtgebiet gilt es somit eine ausreichende Erschließung und Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen herzustellen. Die schnelle und möglichst direkte Erreichbarkeit der Innenstadt, der Versorgungszentren, der Schulen und Arbeitsplätze, Erholungsgebiete und Freizeitangebote sowie der Wohngebiete ist eine wichtige Grundvoraussetzung für einen kundenorientierten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Zudem ist die Attraktivität des ÖPNV stark von einem einheitlichen Stadtbahn- und Busverkehr sowie insbesondere von der Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität abhängig.

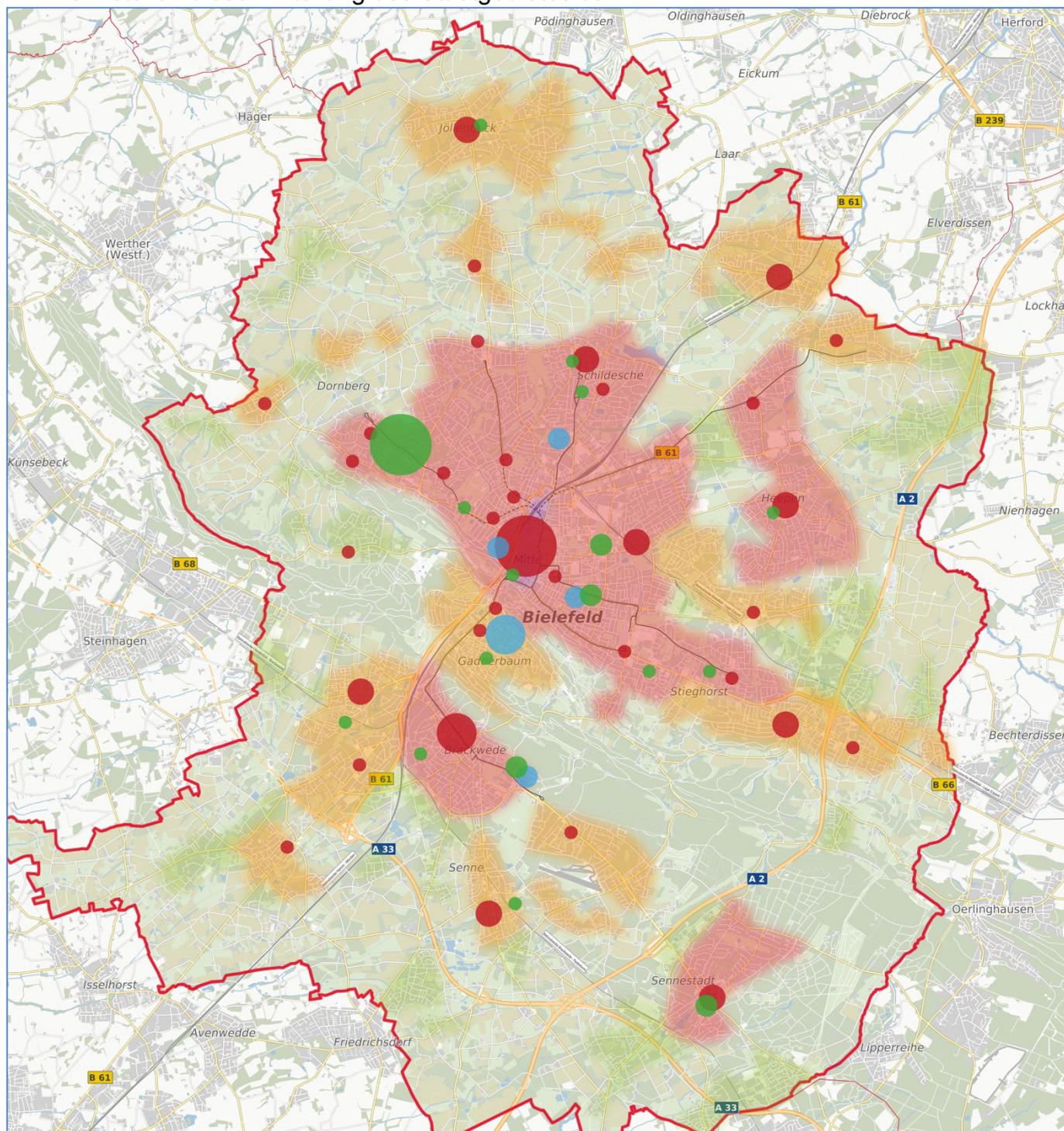
In Bielefeld ist ein einheitliches, in der Angebotsqualität abgestuftes Netz- und Angebotskonzept vorgesehen, welches die vorhandenen Verkehrsmittel Stadtbahn und Stadtbus mit dem Hauptnetz und den Ergänzungslinien, Regionalbus, Schulbus, Nachtbus sowie flexible Bedienungsformen (z.B. [9] Anruf-Sammeltaxi (AST), Anruf-Linienfahrten (ALF)) umfasst.

1.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Stark verdichtete Wohn-, Versorgungs- oder Arbeitsbereiche müssen anders als weniger dicht besiedelte Räume betrachtet werden. Hierzu unterteilt der NVP das Stadtgebiet in verschiedene Gebietskategorien, um daraus attraktive, aber auch gesamtwirtschaftlich sinnvolle Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsstandards nachvollziehbar ableiten zu können.

Die Einteilung des Stadtgebietes Bielefeld in verschiedene Siedlungskategorien basiert auf einer für den verkehrsplanerischen Blickwinkel sinnvollen Zuordnung. Siedlungsgebiete mit verdichteter Bebauung und hohen Einwohnerzahlen sind hervorgehoben, zudem sind Zentren der Nahversorgung (u.a. Einkaufen, medizinische Versorgung, Verwaltung), Arbeitsplatzschwerpunkte, sowie Ausbildungszentren ein wichtiger Bestandteil dieser Betrachtung.

Der NVP unterscheidet 4 Raumkategorien. Die nachfolgende Abbildung 1 und Tabelle 1 stellen diese Einteilung des Stadtgebietes dar:



Legende

Raumkategorien
gemäß Nahverkehrsplan III 2018

- Innenstadt
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte
- Gebiet mit geringer Nutzungsdichte

Zentrale Versorgungsbereiche
gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bielefeld (Stand 2009)

- Typ A - Hauptzentrum
- Typ B - Stadtbezirkszentrum mit Teilfunktion eines Hauptzentrums
- Typ C - Stadtbezirkszentrum, größeres Stadtteilzentrum
- Typ D und weitere aus NVP II - Stadtteilzentrum

Weitere Aufkommensschwerpunkte

- Bildungseinrichtungen
- Hochschulcampus
- Weitere Konzentration schulischer Einrichtungen
- Schwerpunkte solitärer Einrichtungen
- Bodelschwingsche Stiftungen Bethel
- Zentrale Krankenhäuser

Kartengrundlage: bielefeldKarte © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL) Aktualität: 09.11.2017

Abb. 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Aufkommensschwerpunkte

In der nachfolgenden Tabelle sind beispielhaft Stadtteile den 4 Raumkategorien und deren Merkmale zugeordnet:

Raumkategorien		Dazugehörige Stadtteile/ Siedlungen
Innenstadt	Hauptversorgungs- und Dienstleistungszentrum	<ul style="list-style-type: none"> Altstadt und City (Gebiet zwischen Kreuzstraße/Hbf und Ostwestfalendamm und Herforder Str.)
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Geschlossene Bebauung, meistens an die Innenstadt anschließend, hohe Konzentration an Einwohnern, Arbeitsplätzen, Ausbildungsplätzen, Einkaufs-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> östliche Innenstadt*, Gellershagen*, Schildesche*, Brackwede*, Heepen, Stieghorst, Senne-stadt, Sieker, Baumheide, Lohmannshof / Hochschulcampus <p><i>*Gebiete mit hoher Merkmalsausprägung</i></p>
Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	z.T. geschlossene Bebauung, einzelne Siedlungsbereiche, wenige oder schwach ausgeprägte Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Jöllenbeck, Brake, Oldentrup, Milse, Hillegossen, Windelsbleiche, Quelle, Großdornberg, Bethel / Gadderbaum Theesen, Vilsendorf, Baderbach, Ubbedissen, Buschkamp, Ummeln
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	einzelne Siedlungsbereiche, meist keine oder wenige Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Altenhagen, Gräfinhagen, Lämershagen, Dalbke, Heideblümchen, Eckardsheim, Windflöte, Südwestfeld, Hoberge-Uerentrup, Kirchdornberg, Wel-lensiek, Schröttinghausen

Tab. 1: Raumkategorien

Als Oberzentrum der Region erfüllt die Stadt Bielefeld auch Versorgungs- und Dienstleistungsaufgaben für die angrenzenden Städte und Gemeinden. Die Standards für den Regionalbusverkehr werden in Anlehnung an die bereits vorhandenen Vorgaben der geltenden Nahverkehrspläne der Nachbar-Aufgabenträger definiert. Folgende Nachbarorte gilt es dabei zu betrachten:

Kreis Herford	Herford (Zentrum, Eickum, Stedefreund, Elverdissen), Spenge, Enger
Kreis Lippe	Bad Salzuflen, Leopoldshöhe, Oerlinghausen
Kreis Gütersloh	Gütersloh (Zentrum, Isselhorst, Avenwedde, Friedrichsdorf), Schloß Holte-Stukenbrock, Verl, Steinhagen, Halle, Werther

Tab. 2: Angrenzende Nachbarorte

1.2 Erschließung

Es gilt, das Stadtgebiet so flächendeckend wie möglich mit dem ÖPNV zu erschließen. Leitvorstellungen zur Systematik der räumlichen Erschließung sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Angegeben sind dabei die Grenzwerte für die Luftlinienentfernungen zur Haltestelle bzw. die Haltestelleneinzugsgebiete, unterteilt nach Raumkategorie und Verkehrsmittel:

Raumkategorie	Verkehrsmittel		
	Bus	Stadtbahn	Eisenbahnregionalverkehr bzw. SPNV (nur <u>additiv</u> zu Bus und Stadtbahn)
Innenstadt	300m	400m	600m
Gebiet mit hoher Nutzungsichte	400m	500m	800m
Gebiet mit mittlerer Nutzungsichte	400m	500m	800m
Gebiet mit geringer Nutzungsichte	400m	(500m)	800m

Tab. 3: Erschließungsstandards/ Haltestelleneinzugsradien

Der 3. NVP setzt hohe Anforderungen an die Erschließungsqualität. Die Überlagerung der Einzugsbereiche verschiedener Verkehrsmittel ist zu beachten. In den Einzugsbereichen des Eisenbahnregionalverkehrs, der hauptsächlich schnelle Verbindungen ermöglicht, sollte es trotzdem Erschließungen durch Bus oder Stadtbahn geben.

Folgende Kriterien und Rahmenbedingungen werden zudem festgelegt:

- Es wird angestrebt, alle Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern gemäß den ausgewiesenen Standards zu erschließen.
- Neu entstehende Siedlungsgebiete sollen sich bei der Planung an bestehenden ÖV-Achsen orientieren und möglichst frühzeitig durch den ÖPNV erschlossen werden.
- Bei der Erschließung von Senioren- oder Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen sind geringere Haltestelleneinzugsbereiche anzustreben. Dies bedingt, dass in diesen Fällen an Stelle der Einzugsradien detaillierte Betrachtungen über die tatsächliche Fußwegeentfernung durchzuführen sind. Haltestellen sind generell möglichst direkt ans Fußwegenetz anzuschließen, dabei sind die tatsächlichen Fußwegeentfernungen zu berücksichtigen. Somit sind in allen Gebietskategorien bei besonderen örtlichen Gegebenheiten auch kürzere Luftlinien-Entfernungen sinnvoll.
- Die nächste Haltestelle sollte innerhalb einer akzeptablen Zugangszeit von maximal 10 Minuten Fußweg¹ erreichbar sein.

¹ Es wird von einer mittleren Gehgeschwindigkeit von ca. 5km/h ausgegangen [9]

1.3 Verbindung

Im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives ÖPNV-System stehen auch die gute Erreichbarkeit aller relevanten Ziele sowie die schnelle Überwindung der Distanzen. Hierzu gehören gute Verbindungsqualitäten zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren, öffentlichen Einrichtungen, Krankenanstalten, Altenheimen, u.a. [8] sowie zu den Nachbarstädten und -kommunen. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden. Auf kurzen Entfernungen sollen Umstiege vermieden werden. Die Linien sollen möglichst direkt und für den Fahrgast plausibel geführt werden.

Die Verbindungsstandards definieren die Vorgaben der Verbindungen zwischen den Stadtteilen untereinander im Hinblick auf die Gewährleistung von Direkt- oder Umstiegsverbindungen und sind in folgender Tabelle festgeschrieben:

<i>von</i> \ <i>nach</i>	Innenstadt	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte
Innenstadt	direkt	direkt*	direkt*	1 Umstieg
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	direkt*	1 Umstieg*	1 Umstieg*	2 Umstiege*
Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	direkt*	1 Umstieg*	2 Umstiege*	2 Umstiege*
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	1 Umstieg*	2 Umstiege*	2 Umstiege*	2 Umstiege*
Ein Umstieg Stadtbahn / Stadtbahn zählt nicht als Umstieg [9]				
* ein Umstieg Stadtbahn / Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig.				

Tab. 4: Verbindungsstandards

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Bielefeld unter wirtschaftlichen, gesamtverkehrlichen und Kapazitäts Gesichtspunkten die Stadtbahnlinien durch Vermeidung von Parallelverkehr zu stärken. Ein Umstieg vom Bus zur Stadtbahn und umgekehrt gilt somit als hinnehmbar und wird ähnlich einer direkten Verbindung gewertet, wenn eine hohe Umsteigequalität und Attraktivität der Verbindung sichergestellt und nachgewiesen [6] werden kann.

Dies bedeutet vor allem eine ausreichende Umstiegszeit laut Fahrplan sowie kurze und direkte Umstiegswege zwischen den Haltepositionen:

Umstiegsart	Umstiegsweg
Stadtbahn/Stadtbahn	Kurze, barrierefreie Fußwege, möglichst an einem Bahnsteig (Tür zu Tür)
Stadtbahn/Bus	Kurze, barrierefreie Fußwege, möglichst an einer Plattform (Tür zu Tür)
Bus/Bus	Barrierefreie [6, 7] Fußwege unter 100m
Bus/SPNV	Barrierefreie Fußwege unter 150m [7]

Tab. 5: Umstiegsstandards

Durch die Einrichtung und den Ausbau dezentraler Verknüpfungspunkte soll die Effizienz des Liniennetzes verbessert werden.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist ein Umsteigen als akzeptabel zu bewerten, wenn der Umstieg an der Umsteigehaltestelle auch hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur sicher, barrierefrei und wettergeschützt [7] ist. Bei geringen Verspätungen muss zudem eine Sicherung der Anschlüsse von der Stadtbahn zum Bus, beispielsweise durch das betrieblich angeordnete und technisch durch das Betriebsleitsystem unterstützte Warten der Anschlussbusse, wahrgenommen werden.

Zugunsten eines höheren auf das Stadtzentrum bezogenen Leistungsangebots kann im Abendverkehr (Schwachverkehrszeit) auf Vorgaben der Verbindungsqualität verzichtet werden. Durch den Wegfall von schwach nachgefragten Tangentiallinien im Abendverkehr entstehen dann zum Teil zusätzliche Umsteigenotwendigkeiten.

Bei Verbindungen über die Grenzen des Stadtgebietes in die Zentren der Nachbarorte ist ein Umstieg auf dem Weg in die Bielefelder Innenstadt zulässig, entweder mit Anschluss zur Stadtbahn oder zu ähnlich hoch frequentierten Stadtbuslinien.

1.4 Bedienung

Die Bedienungsqualität definiert die Fahrzeugfolgezeiten (Taktzeiten) zu verschiedenen Tageszeiten und zwischen bzw. innerhalb der verschiedenen Stadtteile. Anhand der Bedienungshäufigkeit – oder auch Fahrzeugfolgezeit bzw. Takt – wird die zeitliche Verfügbarkeit des vom Fahrgast gewählten Verkehrsmittels eingestuft. Für die Definition des Bedienungsstandards wird neben der Differenzierung nach Gebietskategorien auch nach regionaler und innerstädtischer Bedienungsaufgabe sowie nach Tages- und Tagesrandlagenverkehr (Abend- / Wochenendverkehr) unterschieden.

Dabei unterscheidet man zwischen der Bedienung im Tagesverkehr, den sog. Normalverkehrszeiten (NVZ) und im Abendverkehr, den sog. Schwachverkehrszeiten (SVZ). Zusätzlich wird in der sog. Hauptverkehrszeit (HVZ) auf der Grundlage der Normalverkehrszeit auf den Stadtbahn- und einigen wichtigen Buslinien eine nachfrageorientierte Angebotsverdichtung aufgrund des verstärkten Fahrgastaufkommens im Berufsverkehr notwendig.

Folgende Verkehrszeiten werden bei der Beschreibung der Bedienungsqualität berücksichtigt:

Verkehrszeitart	Tagesart	Zeitraumen
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Montag – Freitag	ca. 5 – 6 Uhr
	<u>Samstag</u>	<u>ca. 5 – 6 Uhr [7, 9, 10]</u>
	<u>Sonntag/Feiertag</u>	<u>ca. 5 – 9 Uhr [7, 9, 10]</u>
Normalverkehrszeit (NVZ)	Montag – Samstag	ca. 6 – 20:30 Uhr
	Sonntag, Feiertag	ca. 9 – 20:30 Uhr
Hauptverkehrszeit (HVZ)	Montag – Freitag	ca. 6 – 9 Uhr ca. 15 – 18 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Täglich	ca. 20:30 – 00:30 Uhr
<u>Nachtverkehrszeit</u>	<u>Nächte Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen</u>	<u>ca. 1 – 5 Uhr [7]</u>

Tab. 6: Verkehrszeiten

Zwischen den im Kapitel "Raumstruktur" definierten Gebieten werden folgende Mindeststandards im Stadtverkehr definiert:

Bedienzeit	<i>nach</i>		Innenstadt	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte
	<i>von</i>					
Montag – Samstag Tagesverkehr (NVZ) (ohne HVZ-Verdichtung)	Innenstadt		5	10	20	30
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		10	10	20*/30**	30
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		20	20*/30**	20*/30**	30
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		30	30	30	30
Sonntag Tagesverkehr (NVZ)	Innenstadt		7,5	15	30	60
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30*/60**	60
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30*/60**	30*/60**	60
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		60	60	60	60
Täglich Abendverkehr (SVZ)	Innenstadt		7,5	15	30 + ☎	60 + ☎
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30 + ☎ *	60 + ☎ *
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30 + ☎	30 + ☎ *	30 + ☎ *	60 + ☎ *
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		60 + ☎	60 + ☎ *	60 + ☎ *	60 + ☎ *

☎ Flexible Bedienungsformen. Die Angabe 30 bzw. 60 bezieht sich auf den Mindest-Grundtakt der Bus- oder Stadtbahnlinie bis zum Verknüpfungspunkt mit der flexiblen Bedienungsform (z.B. AST). Die Bedienung in der Fläche übernimmt die flexible Bedienungsform (z.B. AST) in der Mindest-Taktung der zugehörigen Bus- oder Stadtbahnlinie. [7]

* Verbindung über die Innenstadt.

** direkte Verbindung über tangentielle Buslinien

Tab. 7: Bedienstandards Stadtverkehr (Taktangabe in Minuten)

Die Taktzeiten geben die Fahrzeugfolgezeiten in Minuten wieder. Bei Linienüberlagerungen bzw. Erreichbarkeit über verschiedene Linienwege ist die Anzahl der Fahrten pro Stunde maßgebend.

Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bielefeld soll durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Regionalbusverkehr gewährleistet werden. Zur Vermeidung

von Parallelverkehr ist dieser schwerpunktmäßig an die Umsteigepunkte zur Stadtbahn zu führen. Ein Umstieg Stadtbahn / Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig. Dabei ist eine hohe Umsteigequalität und die Attraktivität der Verbindung sicherzustellen und nachzuweisen. [9] Der Bedienungsstandard für den Regionalbusverkehr wird in Anlehnung an die bereits vorhandenen Vorgaben der geltenden Nahverkehrspläne der Nachbar-Aufgabenträger festgelegt.

Zwischen der Bielefelder Innenstadt und den Nachbarortszentren werden folgende Mindeststandards im Regionalverkehr definiert:

Bedienzeit	Zwischen Innenstadt und Nachbarortszentrum
Montag – Samstag Tagesverkehr (NVZ) (ohne HVZ-Verdichtung)	30
Sonntag Tagesverkehr (NVZ)	60
Täglich Abendverkehr (SVZ)	60

Tab. 8: Bedienstandards Regionalbusverkehr (Taktangabe in Minuten)

Zusätzlich bestehen Angebote im SPNV auf folgenden Relationen:

- Bielefeld – Herford (4 Fahrten/Stunde).
- Bielefeld – Oerlinghausen, Bahnhof Asemissen (2 Fahrten/Stunde).
- Bielefeld – Schloß Holte-Stukenbrock (30/60-Minuten-Takt).
- Bielefeld – Gütersloh (3 Fahrten/Stunde).
- Bielefeld – Halle (30/60-Minuten-Takt).

2. Barrierefreiheit

2.1 Rechtliche Grundlage und Ausgangssituation

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), in Kraft getreten am 01.01.2013, sieht in §8 Abs. 3 Satz 3 vor: "Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen".

Aus dem Wortlaut des §8 Abs.3 Satz 3 geht die Intention des Gesetzgebers hervor, dass bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans das *Ziel zu berücksichtigen* ist, bis 01.01.2022 *für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen*. Damit wird die Verpflichtung formuliert, im Rahmen der Nahverkehrsplanung das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 in die Umsetzungsmaßnahmen aufzunehmen. Das ist nicht gleichbedeutend mit der Verpflichtung, bis 2022 alle Barrieren im ÖPNV auch tatsächlich ausgeräumt zu haben.

Dieser Sachverhalt wird durch den folgenden Satz 4 unterstrichen: "Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden". Damit werden vom Gesetzgeber ausdrücklich Ausnahmen zugelassen, sofern diese benannt und begründet sind. Die Forderung nach der Her-

stellung der Barrierefreiheit gilt also nicht ausnahmslos. Diese Ausnahmeregelung gilt über den 01.01.2022 hinaus. Die Ausnahmeregelungen sind mit dem Beirat für Behindertenfragen abzusprechen. [1]

Weiterhin wird in §62 Abs. 2 den Bundesländern die Möglichkeit eingeräumt, für das anzustrebende Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit einen anderen Zeitpunkt festzulegen: "Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in §8 Abs. 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt [01. Januar 2022] abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen". Derzeit hat das Land Nordrhein-Westfalen von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht.

Das Konzept zur Erlangung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 sowie konkrete und begründete Ausnahmen davon müssen im 3. Nahverkehrsplan formuliert werden.

Der Gesetzgeber schreibt in §8 Abs. 3 Satz 6 vor, dass Vertreter der Menschen mit Behinderungen frühzeitig zu beteiligen sind: "Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören".

2.2 Mindeststandards der Barrierefreiheit

Das Bielefelder Stadtbahnnetz ist als Hochflursystem ausgebildet. Der barrierefreie Zugang zu den Hochflurstadtbahnen geschieht an den Hochbahnsteigen über Rampeanlagen oder Aufzüge. Alle Stadtbahnhaltestellen sind mit Hochbahnsteigen und barrierefreien Zugängen auszustatten. [7]

Im Busnetz werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Sämtliche Haltestellen werden im Rahmen des Straßenausbaus und der Straßensanierung als barrierefreie Niederflursystemhaltestellen ausgebaut. Darüber hinaus werden Förderprogramme des Landes genutzt, um weitere Haltestellen barrierefrei auszubauen. [7, 10]

Sowohl die Bushaltestellen als auch die Hochbahnsteige der Stadtbahn und die Zuwegungen zu diesen Haltestellen zeichnen sich durch folgende Merkmale (Mindestanforderungen) aus:

- Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips. [7]
- stufenlose Erreichbarkeit der Haltestellen.
- ebene, trittsichere und erschütterungsfrei berollbare, aus rutschhemmenden Materialien hergestellte Beläge der Zuwegungen und Haltestellen.
- Geländer an Treppenanlagen und Rampen. [1]
- optische und taktile Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Fahrgäste.
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstühle und Rollatoren auf den Zuwegungen und Warteflächen.
- ausreichende Beleuchtung der Zuwegung und der Haltestellen.

Die Gestaltung der Haltestellen und der Fahrzeuge ist dahingehend aufeinander abzustimmen, dass geringe vertikale und horizontale Spaltbreiten zwischen Eingangstür und Bordstein bzw. Bahnsteigkante zu überwinden sind.

Zudem sind alle neu anzuschaffenden Fahrzeuge mit nachfolgenden Standards auszurüsten:

- Niederflurbusse / low entry-Fahrzeuge mit kneeling-Technik (einseitige Absenkung) und Klapprampe.
- mindestens einer Sondernutzungsfläche (Fläche für Rollstuhl / Kinderwagen / Personen mit Gepäck) mit den Mindestmaßen 90 x 130 cm. Bei Stadtbahnen sind diese Flächen möglichst an jeder Tür vorzusehen.
- optisch kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung im Fahrzeuginnern.
- akustische und optische Fahrgastinformation.

3. Fahrzeuge

Alle im Bereich der Stadt Bielefeld eingesetzten Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) genügen. Fahrzeuge und Infrastruktur sind aufeinander abzustimmen und daher stets im Zusammenhang zu sehen.

Zu den über die gesetzliche Verpflichtung zur Barrierefreiheit definierten Standards hinaus legt der NVP weitere Anforderungen an die im Linienverkehr eingesetzten Stadtbahnen und Busse fest:

Alle Fahrzeuge müssen als Produkte des Bielefelder Stadtverkehrs erkennbar und gekennzeichnet sein. Die Werbung auf seitlichen Fahrzeugscheiben soll grundsätzlich die Sicht der Fahrgäste nicht beeinträchtigen.

Es werden zudem hohe Anforderungen an die Fahrzeugqualität und -Sauberkeit der Busse und Stadtbahnen gestellt. Diese Standards werden im Zuge des Qualitätsmanagements definiert.

Alle Fahrzeuge (Stadtbahn und Bus) müssen mit den erforderlichen Datenkomponenten und Sprechfunkkomponenten zur betrieblichen Steuerung durch die Leitstelle in Bielefeld ausgestattet sein.

3.1 Stadtbahnen

Als Mindestqualität für neu anzuschaffende Stadtbahnfahrzeuge wird festgelegt:

- Die Erreichbarkeit des Fahrers für den Fahrgast über Sprechstellen vom zweiten oder dritten Wagen aus ist sicherzustellen. Sprechstellen befinden sich in jedem Türbereich. [7]
- Informationseinrichtungen zur optischen und akustischen Anzeige der nächsten Haltestelle. Informationsmonitore zur optischen Anzeige der Anschlüsse an der nächsten Haltestelle im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und weiterer Verkehrsinformationen sind verpflichtend. [1, 8]
- Temperierung der Fahrgastinnenräume.
- Mülleimer im Fahrgastraum.

- Große Anzahl an Außentüren und große Gangbreiten für schnellen Fahrgastwechsel vergleichbar zu den Vamos-Fahrzeugen.
- Videoausstattung (Kameras, Ringspeichergeräte).
- Brandmeldeanlage.
- LED Innenbeleuchtung.
- Ansagen über die Verkehrszentrale müssen auch für einzelne Fahrzeuge möglich sein, z.B. für die Information im Störfall.

3.2 Busse

Als Mindestqualität für neu anzuschaffende Busse wird festgelegt:

- Es sind Fahrzeuge nach dem jeweils aktuell geltendem Umweltstandard anzuschaffen, derzeit gilt Euro 6 in Verbindung mit einem CRT-Filterssystem.
- Es ist ausschließlich schwefelfreier Kraftstoff zu nutzen.
- Emissionsarme Fahrzeugtechniken sind unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einzusetzen.
- Die Außenfahrgeräusche dürfen höchstens 80 dB(A) betragen.
- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Busse sollte 6 Jahre nicht überschreiten.
- Der ausschließliche Einsatz von Niederflurbussen / low entry-Fahrzeugen mit den im Kapitel Barrierefreiheit festgelegten Ausstattungsstandards ist erforderlich.
- Informationseinrichtungen zur optischen und akustischen Anzeige der nächsten Haltestelle. Informationsmonitore zur optischen Anzeige der Anschlüsse an der nächsten Haltestelle im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und weiterer Verkehrsinformationen sind verpflichtend. [1,8]
- Eine Ausstattung mit Einrichtungen zur Prüfung elektronischer Fahrausweise für häufig nachgefragte Tickets ist verpflichtend.
- Eine Einrichtung zum Verkauf aller ab der Tarifzone Bielefeld angebotenen Tickets im Westfalentarif (außer Abos) [7, 9] ist verpflichtend.
- Temperierung der Fahrgastinnenräume.
- Videoausstattung (Kameras, Ringspeichergeräte).
- Ansagen über die Verkehrszentrale müssen auch für einzelne Fahrzeuge möglich sein, z.B. für die Information im Störfall.

Für die Unterauftragnehmer gelten bezüglich der Fahrzeuge grundsätzlich dieselben Qualitätsstandards wie für den Auftraggeber.

4. Infrastruktur

Die Lage und Anordnung der Haltestellen soll verkehrstechnisch sicher und sozial kontrolliert sein. Ebenso ist eine ausreichend beleuchtete, breite und sichere Ein-, Ausstiegs- und Aufenthaltsfläche sowie Zuwegung zu gewährleisten.

An alle Haltestellen wird eine hohe Anforderung an die Stationsqualität gestellt. Es sind die Sauberkeit und die Funktionsfähigkeit der Anlagen (insbesondere die regelmäßige Instandhaltung und die unverzügliche Reparatur im Störfall) durch den jeweils Verantwortlichen sicher zu stellen. Der Betreiber sorgt für ein ansprechendes Erscheinungsbild der Haltestellen. Diese Standards werden im Zuge des Qualitätsmanagements definiert.

Neben den gesetzlichen Vorgaben, Richtlinien und Empfehlungen sowie den Vorgaben für die Barrierefreiheit werden für Bielefeld folgende Standards festgeschrieben:

4.1 Stadtbahnhaltestellen

Haltestellen der Stadtbahn sind auf die eingesetzten Hochflurfahrzeuge abgestimmt. Der Hochbahnsteig hat eine einheitliche Höhe 86 cm über Schienenoberkante. Für Langzüge und Vamos ist eine Haltestellenlänge von ca. 70 m erforderlich. Die Länge des Hochbahnsteigs soll bei Neubauten grundsätzlich die Bedienung aller Fahrgasttüren gewährleisten. [10]

Die Haltestellen sollen als Hochbahnsteige barrierefrei erreichbar (im Tunnel über Aufzüge, an der Oberfläche über Rampenanlagen) und mit einem optischen und taktilen Leitsystem ausgestattet sein (s. Kapitel 2: Barrierefreiheit).

• Tunnelhaltestellen

- Es sind Sitzgelegenheiten und Informationsvitriolen zu installieren. Als statische Informationsmedien sind Haltestellenfahrplan, Netzplan, Umgebungsplan und Tarifinformationen vorzuhalten. Die Fahrplan-Aushänge können auch als elektronische Fahrpläne bereitgestellt werden.
- Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle Tunnelhaltestellen mit Ticketautomaten (inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation) auszustatten.
- Auf den Bahnsteigen sind Lautsprecheranlagen und Anzeigen mit dynamischen Abfahrtsinformationen zu betreiben. Diese Informationen müssen bei neu gebauten oder erneuerten Anlagen auch als Sprachausgabe abrufbar sein. [1]
- Darüber hinaus sind Zugzielanzeiger, Notrufeinrichtungen, Nothalt-Einrichtungen und Videoaufzeichnung zu installieren und zu betreiben.
- Es ist eine ausreichende Beleuchtung, Beschilderung und Wegweisung sicherzustellen.
- WLAN/Hotspots sind unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte vorzusehen.
- Sicherheits- und Servicepersonal ist innerhalb der Betriebszeit des ÖPNV, insbesondere in den Tunnelhaltestellen und in Stadtbahnfahrzeugen, einzusetzen. [6]

• Oberirdische Haltestellen

- An Hochbahnsteigen sind Wetterschutzdächer mit Sitzgelegenheiten und Informationsvitriolen Bestandteil der Grundausrüstung.
- Als statische Informationsmedien sind Haltestellenfahrplan, Netzplan, Umgebungsplan und Tarifinformationen vorzuhalten. Die Fahrplan-Aushänge können auch als elektronische Fahrpläne bereitgestellt werden.
- Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten auszustatten. Die Ticketautomaten neuer Bauart sind mit Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation zu versehen. [7, 10] Die Ausstattung mit Kamera und Notruffunktion ist an diesen Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen. In Einzelfällen bleibt ein Automat älterer Bauart bestehen. [7, 10] Alle Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation müssen barrierefrei zugänglich sein. [1]

- Weiterhin sind an Schwerpunkthaltestellen zusätzliche Lautsprecheranlagen und zusätzliche Anzeigen mit dynamischen Abfahrtsinformationen zu betreiben. Diese Informationen müssen bei neu gebauten oder erneuerten Anlagen auch als Sprachausgabe abrufbar sein. [1]
- Es ist eine ausreichende Beleuchtung, Beschilderung und Wegweisung sicherzustellen.

4.2 Bushaltestellen

Bei allen Haltestellen steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Zu den Grundanforderungen zählt eine ebene, in der Regel gepflasterte und (entsprechend dem Fahrgastaufkommen) ausreichend bemessene Aufstellfläche mit sicheren, beleuchteten und barrierefreien Zuwegungen (einschließlich Überquerungsmöglichkeiten). Bushaltestellen sind für den Betrieb von Niederflurfahrzeugen mit entsprechenden Bussystem-Hochbordsteinen sowie optischen und taktilen Leitsystemen barrierefrei auf einer Länge von mindestens 18 m und mindestens 18 cm Bordhöhe auszubilden (s. Kapitel Barrierefreiheit).

Alle Bushaltestellen sind generell mit Haltestellenfahrplänen auszustatten. Diese können auch als elektronische Fahrpläne bereitgestellt werden und können je nach Bedarf durch dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI-Anzeigen [1], DFI light als Display am Haltestellenmast [1] etc.) ergänzt werden. Diese Informationen müssen bei Einsatz von DFI/DFI light auch per Sprachausgabe abrufbar sein, z.B über einen Taster am Mast. [1]

Bei der Haltestellenausstattung ist nach verschiedenen Standards zu unterscheiden:

- Als Mindestausstattung sind ein Haltestellenschild mit gut lesbaren Linien- und Zielbezeichnungen einschließlich eines am Mast angebrachten und gegebenenfalls beleuchteten Informationskastens vorzusehen.
- Haltestellen mit einem höheren Fahrgastaufkommen (ab ca. 50 Einsteiger / Tag) sind in der Regel mit einem Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten auszustatten. Fahrgastunterstände sind transparent auszugestalten, zu beleuchten und mit einer integrierten Informationsvitrine für Fahrplan, Netzplan und Tarifinformationen zu versehen.
- An aufkommensstarken Haltestellen (in der Regel ab 100 Einsteigern/Tag) ist ein separat aufgestellter Papierkorb im abgestimmten Haltestellendesign notwendig.
- Darüber hinaus sind Schwerpunkthaltestellen (z.B. zentrale Haltestellen in den Stadtbezirken, Umstiegshaltestellen) bedarfsweise mit Ticketautomaten (inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation) auszustatten.

4.3 Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen

Besondere Anforderungen sind zusätzlich zu den vorgenannten Ausstattungsmerkmalen für Bus- und Stadtbahnhaltestellen an Verknüpfungspunkte zu stellen, damit das Umsteigen z. B. zwischen Bus und Stadtbahn für den Fahrgast möglichst komfortabel ist. Anzustreben sind niveaugleiche, kurze und witterungsgeschützte Umsteigewege, vorzugsweise als Tür-zu-Tür-Umstieg. Die einzelnen Haltestellen sind durch taktile und kontrastreiche Leitsysteme miteinander zu verbinden. [1]

Neben den bereits für die Schwerpunkthaltestellen genannten Ausstattungselementen sollten an wichtigen Verknüpfungspunkten weitere Infrastruktureinrichtungen wie

kleinere Geschäfte (z.B. Kiosk), zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der sozialen Kontrolle zur Vermeidung von Angsträumen [4] vorhanden sein.

Weiterhin sind an wichtigen Verknüpfungshaltestellen Ticketautomaten aufzustellen (inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation). Es sind statische Anschlusspläne für die wichtigsten Verbindungen vorzuhalten. Weiterhin sind Monitore bzw. Anzeigen zur dynamischen Anschluss- bzw. Fahrtinformation zu betreiben.

An wichtigen Verknüpfungspunkten sind intermodale Angebote zu berücksichtigen. Dies umfasst folgende Aspekte:

- eine geeignete Infrastruktur zur sicheren und zur witterungsgeschützten Abstellung von Fahrrädern.
- Anlagen für Park+Ride, Kiss+Ride, Taxi- und Anschluss an flexible Bedienungsformen [9].
- Flächen für innovative Mobilitätsformen (z.B. zusätzliche Infrastruktur für E-Ladesäulen etc.).

Diese Aspekte sind grundsätzlich bei der Neuplanung und für bestehende Stationen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Flächenverfügbarkeit anzuwenden.

5. Betrieb

Die Leistungen des ÖPNV sind in einer hohen Qualität und Zuverlässigkeit zu erbringen. Zur Koordination des Betriebsablaufes, zur Sicherung der Anschlüsse, zur schnellstmöglichen Wiederherstellung des planmäßigen Betriebs nach einer Störung etc. ist eine stets ausreichend besetzte Leitstelle vorzuhalten.

- Störungsmanagement
 - Die Leitstelle des Betreibers ist 24 Stunden am Tag, 7 Tage in der Woche, also rund um die Uhr besetzt.
 - Ein automatisiertes Meldungsmanagement / Störungsmanagement ist zur Erfassung und Auswertung von Störfällen einzurichten.
 - Im Falle von Verzögerungen im Betriebsablauf / Störungen sind die Fahrgäste durch den Fahrer, über die Leitstelle oder [9] auf unterschiedlichen Kanälen bestmöglich zu informieren.
- Baustellen- und Betriebsmanagement
 - Zur Koordination der betrieblichen Belange z.B. im Falle von Baustellen, Umleitungen, für Befahrbarkeitsprüfungen, Fahrerinformation etc. muss das Verkehrsunternehmen ein Baustellen- und Betriebsmanagement vorhalten. Eine Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Baustellenmanagement der Stadt Bielefeld ist erforderlich. [7, 10]
- RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) / ITCS (intermodal Transport Control System) und Anschlusssicherheit
 - Alle Stadtbahnen und Busse des Betreibers sowie sämtliche im Auftrag fahrenden Unternehmen sind mit den ITCS-Komponenten auszurüsten.
- Anschluss-Sicherung
 - Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Leitstelle und im Fahrdienst sind angehalten, im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten für alle gemäß Nahverkehrsplan definierten Anschlüsse die Anschlusssicherung zu realisieren. Eine verkehrsträgerübergreifende, technische Anschluss-Sicherung über das Betriebsleitsystem ist anzustreben.

- Pünktlichkeit, Verfügbarkeit
 - Eine max. Verspätung von 5 Minuten ist im Jahresdurchschnitt von 90% der Stadtbahnfahrten sowie von 85% der Busfahrten einzuhalten.
 - 85 % aller vorgesehenen Anschlüsse müssen erreicht werden.
 - Zur Vermeidung von Fahrtausfällen ist eine angemessene Fahrzeugreserve sowie Reservefahrpersonal vorzuhalten.
 - Durch die Einrichtung von Busspuren und Busschleusen und die Ausweitung der Beschleunigung an Lichtsignalanlagen ist die Pünktlichkeit zu optimieren.

6. Personal

Das Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonal steht im Kundenkontakt. Generell sind ein gepflegtes Erscheinungsbild und das Tragen von Dienstkleidung verpflichtend.

Ein freundliches, hilfsbereites und kommunikatives Auftreten ist unabdingbar. Das Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonal muss sicher im Gebrauch der deutschen Sprache in Wort und Schrift sein. Zur Ausübung des Berufes sind

- Netz- und Ortskenntnisse (Bielefeld und Nachbarkommunen),
 - Tarifkenntnisse (Westfalentarif),
 - Kenntnisse der Infrastruktur (Barrierefreiheit, Rampen, Aufzüge und Fahrtreppen etc.) sowie
 - Kenntnisse über Fahrzeuge (Ausstattung, Sicherheitseinrichtungen, Betriebszustände etc.)
- verpflichtend.

Das Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonal muss Auskunft in leicht verständlicher Sprache geben können und bei Bedarf Auskünfte auf elektronischem Wege (z.B. Smartphone, nach Stand der Technik) [9] bzw. über die Leitstelle einholen können.

Die entsprechenden Fachkenntnisse des Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonals sind durch regelmäßige Qualifikationsmaßnahmen und Schulungen nachzuweisen. Dazu gehören auch Schulungen des Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, zur Mobilitätsberatung sowie im Konfliktmanagement.

7. Information, Vertrieb, Kommunikation, Service

Grundsätzliche Zielsetzung ist es, die Fahrgäste und alle Bürger kontinuierlich, verständlich, merkbar und barrierefrei über die Angebote des ÖPNV und des Mobilitätsverbundes zu informieren. Darüber hinaus ist für eine zunehmend positive Haltung zum ÖPNV in Bielefeld mit allen dem Marketing-Mix zur Verfügung stehenden Instrumenten zu sorgen. Zielgruppe sind auch Medien, politische Gremien, Verwaltung und andere gesellschaftspolitische Vereinigungen.

7.1 Information

Eine persönliche Beratung erfolgt in Kundenzentren des Betreibers. In Fahrzeugen und an Haltestellen soll dieser Sicherheits- und Servicekräfte einsetzen, um einen gesicherten Betriebsablauf zu gewährleisten und um Ansprechpartner und Hilfe für die Fahrgäste vor Ort zu sein.

Es ist ein Fahrgastinformationskonzept/-system zu betreiben, bei dem die Fahrgäste über die aktuelle Fahrplansituation und über aktuelle Störungsmeldungen / Baustellen etc. informiert werden. Hierzu sind mehrere Kanäle zu nutzen (Webpräsenz (responsiv), Ticketautomaten, Fahrzeugmonitore, Apps, social media, persönlich).

Die Ticketautomaten müssen an relevanten Stadtbahnhaltestellen die Ausgabe von Fahrplanauskünften, Verbindungshinweisen und dynamischen Fahrgastinformationen ermöglichen.

Weitere aktuelle, dynamische Informationen zu den nächsten Fahrten und Anschlüssen erhalten die Kunden über Monitore bzw. Anzeigen an Haltestellen und in Fahrzeugen.

Über die reinen Fahrplan- und tarifbezogenen Informationen hinaus sind den Kunden bzw. potenziellen Nutzern des ÖPNV auch zielgruppengerechte bzw. anlassbezogene Angebote/Zugänge zu Informationen aufbereitet auf der Website bereitzustellen.

In den Beratungszentren des Betreibers ist eine Verkehrsträger übergreifende Beratung zur multimodalen Verkehrsmittelwahl sicherzustellen. [10]

7.2 Tarif und Vertrieb

In Bielefeld werden der „WestfalenTarif“ und der „NRW-Tarif“ als Gemeinschaftstarif angewendet.

Die Fahrgäste sollen ihre Tickets und Abonnements in den zentralen Kundenzentren des Betreibers erwerben können. In den Stadtteilen sind Vorverkaufsstellen für den Ticketverkauf einzurichten. Ein Abo-Vertrieb und elektronische Vertriebswege sind vorzuhalten.

Der Betreiber muss die Vertriebsstruktur neben rund 100 Automaten an den Stadtbahnhaltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten im Busnetz entsprechend vorhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Sämtliche Busse verfügen über Ticketdrucker zum Verkauf aller ab der Tarifzone Bielefeld angebotenen Tickets im Westfalentarif (außer Abos). [7, 9]

8. Mitwirkung des Betreibers

Der Betreiber organisiert den Einbezug repräsentativer Meinungsbildner mit mindestens halbjährlichen Treffen, in dem diese über ihre betrieblichen Erfahrungen berichten und Anregungen und Verbesserungsvorschläge machen können. Bei fahrgast-

spezifischen Unternehmensentscheidungen sind diese repräsentativen Meinungsbildner mit einzubeziehen.

Der Betreiber hält Kontaktpersonen im Unternehmen aus den Bereichen Marketing, Vertrieb und Verkehrsplanung als Ansprechpartner für den Aufgabenträger vor. Er unterhält ein Beschwerdemanagementsystem.

Das Verkehrsunternehmen betreibt ein Qualitätsmanagement-System, das sich an den Vorgaben der EN 13816 orientiert und unternimmt eigenverantwortlich Maßnahmen in der Qualitätssicherung. Die Einhaltung der Qualitätsvorgaben wird auch für Unterauftragnehmer überwacht.

Der Betreiber verpflichtet sich im Rahmen der Marktforschung zur jährlichen Teilnahme am bundesweiten Benchmarks zum Nachweis von Qualitätskriterien wie z.B. Erscheinungsbild, Sauberkeit (Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrpersonal), Sicherheit, Freundlichkeit und Kompetenz des Personals etc.). Darüber hinaus sind wiederkehrend Marktanalysen hinsichtlich der Potenziale für den ÖPNV und marktgerechte Angebote und Dienstleistungen durchzuführen.

In den Gremien auf Landesebene, der WestfalenTarif GmbH und der OWL Verkehr GmbH vertritt der Betreiber die Interessen eines ökonomisch leistungsfähigen ÖPNV in Bielefeld.

9. Qualitätskriterien und Sozialstandards für das Fahr- und Servicepersonal [7, 10]

Damit ein hochwertiger ÖPNV in Bielefeld angeboten werden kann, sind hohe Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal zu stellen.

Die folgenden Qualitätskriterien und Sozialstandards sind einzuhalten:

- Verpflichtung des Betreibers, allen Beschäftigten die Arbeitsbedingungen und Entgelte nach dem Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe Nordrhein-Westfalen (TV-N NW) in der jeweils geltenden Fassung zu gewähren, soweit der persönliche und räumliche Geltungsbereich dieses Tarifvertrages reicht.
- Verpflichtung des Betreibers zur Einhaltung sämtlicher einschlägigen Vorgaben des Tariftreue- und Vergabegesetzes Nordrhein-Westfalen (TVgG NRW) in der jeweils geltenden Fassung.
- Anwendung darüber hinausgehender betrieblicher Regelungen und Betriebsvereinbarungen, insbesondere zu Themen wie Pausenregelung, Arbeitsunterbrechungen, Dienstplänen etc.
- Gewährleistung einer betrieblichen Altersversorgung für alle Beschäftigten, VBL oder gleichwertig.
- Durchführung von Ausbildungen nach dem Berufsbildungsgesetz für alle Bereiche, insbesondere Fahrbetrieb, Werkstatt, Verwaltung und damit Sicherstellung einer geregelten Nachfolge- bzw. Nachbesetzungsplanung.
- Die erforderliche Qualifikation der Beschäftigten, insbesondere im Fahrbetrieb und in den technischen Bereichen, erfolgt durch entsprechende Qualifikationsmaßnahmen auf Kosten des Arbeitgebers (inkl. Vergütung der Mitarbeiter).
- Einhaltung einer Unter- / Fremdvergabequote von maximal 25%.

- Weitergabe der Verpflichtungen zur Einhaltung der Qualitätskriterien und Sozialstandards, insbesondere der Anwendung eines einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrages gem. TVgG NRW bei einer Untervergabe an Subunternehmer.
- Sicherstellung des Bestandes der zwei Betriebshöfe im Stadtgebiet Bielefeld, einschließlich der dazugehörigen Sozial- und Pausenräume.
- Gewährleistung des Bestandes der vorhandenen Sozialräume an den Endstationen (Toiletten und Pausenräume).
- Einrichtung entsprechender Sozialräume an den Endstationen bei Übernahme neuer Linien bzw. bei Erweiterung des Netzes.
- Verpflichtung eines neuen Betreibers (z.B. im Falle eines eigenwirtschaftlichen Antrages) zur Übernahme der Beschäftigten vom bisherigen Betreiber mit sämtlichen sich aus dem bisherigen Anstellungsverhältnis ergebenden Rechten und Pflichten (Besitzstandswahrung).

Die in die Endfassung des Anforderungsprofils aufgenommenen Anregungen und Ergänzungen sind besonders markiert (grau unterlegt und unterstrichen). Die im Text verwendeten Ziffern werden wie folgt zugeordnet:

- [1] Beirat für Behindertenfragen
- [2] ADFC Bielefeld e.V.
- [3] Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld
- [4] Stadt Bielefeld - Gleichstellungsstelle
- [5] Stadt Bielefeld – Amt für Schule
- [6] Bürgerinitiative Pro Bus Heepen, Bielefeld
- [7] Bielefeld pro Nahverkehr e.V.
- [8] Seniorenrat
- [9] moBiel GmbH - Kundenbeirat
- [10] ACE Autoclub Europa e.V.
- [11] v. Bodelschwingsche Stiftungen Bethel - Immobilienmanagement
- [12] moBiel GmbH
- [13] Stadt Bielefeld - Bauamt
- [14] Stadt Bielefeld - Umweltamt