

Amtsblatt

für den Regierungsbezirk Detmold

Bezirksregierung Detmold
Leopoldstraße 15 · 32756 Detmold
Postvertriebsstück Entgelt bezahlt
Deutsche Post AG

196. Jahrg.

Ausgegeben in Detmold am 22. August 2011

Nr. 34

Inhalt

B. Verordnungen, Verfügungen und Bekanntmachungen der Bezirksregierung

- 176 Kommunalaufsicht; Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadt Bielefeld und dem Kreis Herford über die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs bei Kreis-/Stadtgrenzen überschreitenden Linien, S. 197-205
- 177 Kommunalaufsicht; 7. Satzung zur Änderung der Verbandssatzung des Zweckverbandes „INFOKOM Gütersloh – Zweckverband für kommunale Informations- und Kommunikationstechnik –“, S. 205

C. Rechtsvorschriften und Bekanntmachungen anderer Behörden und Dienststellen

- 178 Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung (§ 10 LZG NRW) Zwangsmittelfestsetzung bzw. -androhung der KPB Minden-Lübbecke (Patric Schäfer), S. 206
- 179 Aufgebot einer Sparkassensurkunde, S. 206
- 180 desgl. eines Sparkassenzertifikates, S. 206

B. Verordnungen, Verfügungen und Bekanntmachungen der Bezirksregierung

176 **Kommunalaufsicht;** **hier: Öffentlich-rechtliche Vereinbarung** **zwischen der Stadt Bielefeld** **und dem Kreis Herford über die Sicherstellung** **des öffentlichen Personennahverkehrs** **bei Kreis-/Stadtgrenzen überschreitenden Linien**

Delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung gemäß §§ 23 Abs. 1 erste Alternative und Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NRW. S. 621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Mai 2009 (GV. NRW. S. 298, 326)

Zwischen der Stadt Bielefeld
– im Folgenden: die Stadt –
und

dem Kreis Herford
– im Folgenden: der Kreis –
wird folgende Vereinbarung über
die Sicherstellung des öffentlichen
Personennahverkehrs bei Kreis-/Stadtgrenzen
überschreitenden Linien geschlossen:

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. November 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 § 11 a ÖPNVG zugrunde, wodurch auch die bislang den Unternehmen zugeflossenen Mitteln nach § 45 a PBefG, die ab 2011 den Aufgabenträgern zufließen (§ 11 a ÖPNVG NRW), künftig territorial und nicht auf Linien zugeschieden 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 Jöllenberg

- Linie 54: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenberg Dorf – Adlerdenkmal – Enger ZOB
- Linie 56: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenberg Dorf Spenge ZOB
- Linie 101: Schildesche – Blackenfeld – Brake – Stedefreund – Herford „Alter Markt“
- Linie 352: Milse – Elverdissen – Herford „Alter Markt“

B Linien des Schülerverkehrs

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

Soweit diese Verkehre im Einvernehmen zwischen der Stadt und dem Kreis (vgl. § 3 Abs. 5 und 6, § 4 Abs. 6 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 Dienstleistungsaufträge 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;
- 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 zu 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 und Linien des Schülerverkehrs in Anlage 1 festgelegt.

a) Für das Grundnetz wird das Anfangsniveau 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

(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 zu Beginn dieser Vereinbarung 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. Dezember 2013 zu gewährleisten, ohne dass 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 hinaus geht.

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

(3) Soweit es vor dem 31. Dezember 2013 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. Dezember 2013 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. € für das Jahr 2011 bzw. 130 Mio. € ab 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. § 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 beförde-

rungsberechtigten Schüler vornehmen. In solchen Fällen gilt § 4 entsprechend.

§ 4

Finanzierungs- und Bedienungsgarantie ab 1. Januar 2014

(1) Für die Zeit ab dem 1. Januar 2014 gilt: 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 § 11 a ÖPNVG NRW sowie mit den Beförderungserlösen und gesetzlichen Ausgleichsmitteln rechnerisch nicht mehr kostendeckend sicher gestellt werden (sog. Kostendeckungsrechnung), ist die Stadt berechtigt, das Bedienungslevel bis zur rechnerischen Kostendeckungsgrenze abzusenken, sofern nicht der Kreis seine Finanzierungsbeiträge entsprechend erhöht. Solange keine rechnerische Kostenunterdeckung eintritt, gilt die Finanzierungs- und Bedienungsgarantie nach § 3 fort. § 3 Absätze 5 und 6 gelten entsprechend.

(2) Die für die Kostendeckungsrechnung maßgeblichen Kosten sind gemäß § 4 a Abs. 1 zu ermitteln. Die Einnahmen sind für die Kostendeckungsrechnung nach der Modellrechnung gemäß § 4 a 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 eines Jahres für das Vorjahr zu erstellen und für das Folgejahr hochzurechnen, erstmalig im August 2011.

(4) Überschreitet 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. 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 zur Aufrechterhaltung des Bedienungslevels voraussichtlich leisten müsste bzw.
- b) welche Leistungsreduzierungen erfolgen müssten, um ohne Finanzierungsbeitrag 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 § 4 a Abs. 1 anzusetzen. Innerhalb des Korridors von 10% Leistungsreduzierung ist bezüglich des anzusetzenden Einnahmenbetrags (§ 4 a Abs. 2) anzunehmen, dass die Einnahmen nicht sinken. Jenseits des genannten Korridors legt die Stadt ein Kostenangebot und eine methodisch fundierte nachvollziehbare Einnahmenprognose vor.

(6) Ab Vorlage der Kostendeckungsrechnung durch die Stadt haben Stadt und Kreis eine Frist von 4 Monaten, um eine einvernehmliche Entscheidung über etwaige Anpassungen des Bedienungslevels bzw. über eine Mitfinanzierung durch den Kreis 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.

§ 4 a

Regelung zur Kosten- und Einnahmenermittlung

(1) Die Vertragspartner vereinbaren, dass die Kostendeckungsrechnung (§ 4) auf einem fortzuschreibenden Kostensatz des Jahres 2010 beruht.

a) Kostensatz:

Für das Kalenderjahr 2010 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 2,40 €/Fahrplankilometer ermittelt und vereinbart. Dieser Kostensatz gilt sowohl für die Linien des Grundnetzes auch für das Schulbusnetz nach § 1 Abs. 1 dieser Vereinbarung.

b) Fortschreibung und Überprüfung:

Dieser Kostensatz wird ab dem Jahr 2011 jährlich gemäß dem Verbraucherpreisindex des statistischen Bundesamtes, Abteilung 7, Verkehr, fortgeschrieben. Eine Überprüfung der Angemessenheit des fortgeschriebenen Kostensatzes können beide Vertragspartner verlangen, frühestens jedoch ab 2014 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2014.

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. 6 der Vereinbarung) bemisst sich der Anteil der auf den Kreis entfallenden Kosten nach den im Kreisgebiet anfallenden Fahrplankilometern.

(2) Für die Ermittlung der Kostenunterdeckung (§ 4) wird das folgende Berechnungsmodell zur Einnahmenermittlung angewandt:

a) Zugrundeliegende Annahmen und Grundsätze der Modellrechnung:

- Die Gesamteinnahmen in dem von der Vereinbarung umfassten Teilnetz müssen bei Vertragsschluss mindestens den Kosten in diesem Teilnetz entsprechen, da zu diesem Zeitpunkt ein gemäß § 3 ein kostendeckender Verkehr gefahren wird.
- Der Kostensatz pro Fahrplankilometer beträgt gemäß Abs. 1 in 2010 2,40 € und wird ab 2011 mit einem Index hochgerechnet.
- Zur Ermittlung der gesamten Einnahmen werden folgende statistisch erfassbare Einnahmen des Jahres 2010 zugrunde gelegt:
- Fahrscheinverkäufe, d.h. Verkäufe über den Fahrschein drucker, die Monatskarten im Abo (Sechserabos/Firmentickets), Schülerkostenträgerkarten (Monatskarten und Schulwegtickets) und die Schülermonatstickets der Selbstzahler (im Fahrzeug und an Verkaufsstellen), die nach Schulrelationen (Wohnort – Schulort) aufgeteilt werden,
- sowie sonstige Einnahmen (Schwerbehindertenausgleich nach §§ 145 ff. SGB IX, §-45a-PBefG-Mittel bzw. Mittel nach § 11 a ÖPNVG ab 2011). Erfasst werden die Einnahmen, die auf Herforder Kreisgebiet entstehen.

b) Erläuterung zur Errechnung des Hochrechnungsfaktors und der Einnahmen

- Da die vorgenannten statistisch erfassbaren Einnahmen nur einen Teil der gesamten kostendeckenden Einnahmen darstellen und da von der Annahme ausgegangen wurde, dass bei Abschluss die Vereinbarung gemäß § 3 die Gesamteinnahmen im o.g. Teilnetz mindestens den ermittelten Kosten im o.g. Teilnetz entsprechen, müssen die statistisch erfassten Fahrscheinverkäufe (ohne Ausgleichsleistungen) 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 im Herforder Kreisgebiet durch einen Hochrechnungsfaktor auf 100% der Kosten des Jahres 2010 im Herforder Kreisgebiet unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen des Jahres 2010 im Herforder Kreis-

gebiet 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 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 Ausgleichszahlungen nach SGB IX und den Schülerbeförderungsmitteln (§45a PBefG für 2010 und § 11a ÖPNVG ab 2011) zusammen. Hierbei ist jeweils der von der Stadt 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 voraussichtlich im August 2011 berechnet und in den Folgejahren voraussichtlich jeweils im Januar zur Hochrechnung der statistischen Fahrscheinverkäufe auf 100 % angewandt.
- Eine Überprüfung der Angemessenheit des Hochrechnungsfaktors können beide Vertragspartner verlangen, frühestens jedoch ab 2014 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2014.

c) Modellrechnung und Prüfung der Kostendeckung
Folgende Modellrechnung wird aufgestellt:

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

Der Hochrechnungsfaktor wird in 2010 wie folgt ermittelt:

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

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

$$F_{HF2011} \times (2,40 \text{ €} \times \text{Index}) < E_{HF2011} \times \text{Hochrechnungsfaktor aus 2010} + A_{HF2010}$$

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.

Für den Fall einer Mitfinanzierung durch den Kreis (§ 4 Abs. 6 der Vereinbarung) 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. 1 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.

(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 Kostenätze 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.

§ 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.

(2) Im Innenverhältnis beteiligt sich der Kreis an der Finanzierung der o.g. Verkehre nach Maßgabe von § 3 sowie im Fall des § 4 Abs. 6 (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. 6 oder § 5 Abs. 4 dieses Vertrags entsprechend dem Anteil der nicht bewirkten Bedienung.

(3) Der Kreis leitet eine Pauschale von 7500 € 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 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 erfolgt jeweils zum 15. Mai und zum 15. Oktober des Jahres entsprechend der Auszahlungsquote des Landes NRW.

§ 7

Verfahrenskosten und Haftung für Schadensersatz- und Kostenerstattungsansprüche

(1) Die Kosten von Verfahren und Maßnahmen i.S.d. § 1 Abs. 2 bis 4 (Eigenkosten sowie 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. Die Abrechnungs- und Finanzierungsregelungen dieses Vertrags werden rückwirkend ab dem 1. Januar 2011 angewendet.

(2) Die Laufzeit der Vereinbarung endet zum Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels E „Herford und Umgebung“ am 30. November 2018. Sie bleibt über das Ende der 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 insbesondere die Fälle des § 3 Abs. 5 und Abs. 6 sowie § 4 Abs. 6 (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 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.

Herford, den 25. Juli 2011

Für den Kreis Herford

Christian Manz
Landrat

Ralf Heemeier
Kreisdirektor

Bielefeld, den 25. Juli 2011

Für die Stadt Bielefeld

Pit Clausen
Oberbürgermeister

Gregor Moss
Beigeordneter

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 5.30 Uhr bis 19.30 Uhr alle 30 Minuten und 19.30 Uhr bis 20.30 Uhr alle 60 Minuten, Samstag 6.30 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 Minuten, 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 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.

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 Anschlussicherheit
- 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 Anschlussicherheit

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.

Großmüll (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
 - Niederflertechnik
 - mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
 - im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen
 - 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 Stadtlinienvkehr über 10 m Länge
 - ausreichende Anzahl von farblich abgesetzten Haltewunsch-tasten in einer Höhe, die von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
 - für nicht Stadtbusse Haltewunsch-tasten, 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 farblich abgesetzten Haltewunsch-tasten
- 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 festgelegten 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.

Schadstoffe	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:

	Emissionsgrenzwert 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),
- Tarifenkenntnisse: 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, Tarifenkenntnisse, 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 eingeschränkter 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 niedrigeren 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 abweichen: <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 – Fahrscheinentwerter – 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
Fahrzeugalter	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; Niederflertechnik 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 – Jöllenberg
54	Standard	Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenberg Dorf – Adlerdenkmal – Spenge ZOB
56	Standard	Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenberg 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 – Jöllenberg Dorf – Nagelsholz – Spenge
353	Toleranz	Hiddenhausen – Schildesche

Genehmigung und Bekanntmachung

Vorstehende öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadt Bielefeld und dem Kreis Herford vom 25. Juli 2011 über die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs bei Kreis-/Stadtgrenzen überschreitenden Linien habe ich mit Verfügung vom heutigen Tage gem. § 24 Abs. 2 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NRW. S. 621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Mai 2009 (GV. NRW. S. 298, 326) genehmigt.

Die Vereinbarung und meine Genehmigung werden hiermit gem. § 24 Abs. 3 GkG bekannt gemacht.

Detmold, den 12. August 2011
31.13 04 (1,2)

Bezirksregierung Detmold
Im Auftrag
Mellwig

177

**Kommunalaufsicht;
hier: 7. Satzung zur Änderung der
Verbandssatzung des Zweckverbandes
„INFOKOM Gütersloh – Zweckverband für kommunale
Informations- und Kommunikationstechnik –“
Vom 25. November 2010**

Gemäß § 20 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NRW. S. 621) zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Mai 2009 (GV. NRW. S. 298), wird die Verbandsatzung des Zweckverbandes „INFOKOM Gütersloh – Zweckverband für kommunale Informations- und Kommunikationstechnik“ vom 5. März 1981 (Abl. Reg. Det. 1981 S. 69), zuletzt geändert durch Satzung vom 25. November 2010 (Abl. Reg. Det. 2011 S. 32) auf Beschluss der Verbandsversammlung vom 25. November 2010 wie folgt geändert:

Artikel I

1. § 1 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

(1) Der Kreis Gütersloh und die kreisangehörigen Gemeinden Borgholzhausen, Gütersloh, Halle (Westf.), Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz, Langenberg, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Schloß Holte-Stukenbrock, Steinhagen, Verl, Versmold und Werther bilden zur automatisierten Bearbeitung ihrer Aufgaben einen Zweckverband nach dem Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit.

Artikel II

Diese Änderungssatzung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Gütersloh, den 10. August 2011

Feldmann

Vorsitzender
der Verbandsversammlung

Bekanntmachung

Die vorstehende 7. Satzung vom 25. November 2010 zur Änderung der Verbandssatzung des Zweckverbandes INFOKOM Gütersloh – Zweckverband für kommunale Informations- und Kommunikationstechnik – vom 5. März 1981 (Abl. Reg. Dt. 1981 S. 69), zuletzt geändert durch Satzung vom 25. November 2010 (Abl. Reg. Dt. 2011 S. 32/33) wird hiermit gem. § 20 Abs. 4 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NRW. S. 621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Mai 2009 (GV. NRW. S. 298, 326), bekannt gemacht.

Detmold, den 15. August 2011
31.13 02 (50)

Bezirksregierung Detmold
Im Auftrag
Mellwig

C. Rechtsvorschriften und Bekanntmachungen anderer Behörden und Dienststellen

178 **Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung (§ 10 LZG NRW) Zwangsmittelfestsetzung bzw. -androhung der KPB Minden-Lübbecke (Patric Schäfer)**

Die Kreispolizeibehörde Minden-Lübbecke stellt mit dieser Bekanntmachung ein Schriftstück (Verfügung vom 11. August 2011, Aktenzeichen: VL 1.1 - 57.03.37/Oe, Festsetzung von Zwangsgeld, erneute Vorladung zur erkennungsdienstlichen Behandlung sowie Androhung von unmittelbarem Zwang) an Herrn Patric Schäfer, geb. am 3. April 1980 in Minden, letzte bekannte Anschrift: Rodenbecker Straße 105, 32423 Minden, gem. § 10 LZG NRW öffentlich zu.

Wegen des unbekanntes Aufenthaltes der vorgenannten Person ist eine Zustellung auf andere Art nicht möglich. Das Schriftstück kann bei der Kreispolizeibehörde Minden-Lübbecke, Marienstraße 82, 32425 Minden, in Raum 505 (5. Etage), während der allgemeinen Öffnungszeiten eingesehen werden. Durch diese öffentliche Zustellung können Fristen in Gang gesetzt werden, nach deren Ablauf Rechtsverluste drohen können.

Minden, den 11. August 2011

Der Landrat als
Kreispolizeibehörde Minden-Lübbecke

ABl. Reg. Dt. 2011, S. 206

179 **Aufgebot einer Sparkassenurkunde**

Die Sparkassenurkunde Nr. 3 209 104 649, ausgestellt von der Sparkasse Herford als Rechtsnachfolger der ehemaligen

Kreissparkasse Herford und Stadtparkasse Herford, ist abhanden gekommen.

Der Inhaber der Sparkassenurkunde wird aufgefordert, seine Rechte binnen drei Monaten unter Vorlage der Sparkassenurkunde anzumelden.

Wird die Sparkassenurkunde nicht vorgelegt, wird sie für kraftlos erklärt.

Herford, den 12. August 2011

Sparkasse im Kreis Herford
Der Vorstand

ABl. Reg. Dt. 2011, S. 206

180 **Aufgebot eines Sparkassenzertifikates**

Das Sparkassenzertifikat Nr. 306 326 570 ist in Verlust geraten.

Der Inhaber des vorbezeichneten Sparkassenzertifikates wird hiermit aufgefordert, binnen drei Monaten seine Rechte unter Vorlegung des Sparkassenzertifikates anzumelden, da dieses anderenfalls für kraftlos erklärt wird.

Dieses Aufgebot erfolgt im Sinne der sparkassenrechtlichen Vorschriften.

Brakel, den 11. August 2011

Sparkasse Höxter
Der Vorstand

ABl. Reg. Dt. 2011, S. 206

Ständige Beilage: Öffentlicher Anzeiger · Einzelpreis dieser Nummer 0,66 €

Gebühren für die zweigespaltene Zeile oder deren Raum 0,92 € – Bezugsgebühren: jährlich 20,45 €

Einzelpreis des Öffentlichen Anzeigers 0,51 € – Bezug und Lieferung des Amtsblattes durch Merkur Druck GmbH + Co.

Postfach 22 53, 32712 Detmold, Am Gelskamp 20, 32758 Detmold

Einzelpreis nur gegen Voreinsendung des Betrages zuzüglich Versandkosten auf das Postbankkonto Hannover Nr. 164916-309

In den vorgenannten Preisen sind 7 % Mehrwertsteuer enthalten – Erscheint wöchentlich

Redaktionsschluss: Dienstag 17.00 Uhr

Herausgeber: Bezirksregierung Detmold, Leopoldstraße 15, 32756 Detmold – Druck: Merkur Druck, Detmold

ISSN 0003-2298