

Leistungsbeschreibung

Linienbündel Kreis Höxter Süd

01.08.2027 – 31.07.2031



Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Ziele der Ausschreibung.....	4
1.1	Auftraggeber	4
1.2	Gegenstand der Vergabe	5
1.3	Ziele.....	6
2.	Betriebskonzept.....	7
2.1	Grundlage des Angebotes.....	7
2.2	Leistungsumfang	7
2.3	Betriebsdurchführung	7
2.3.1	Grundsätzliche Regelungen.....	7
2.3.2	Pünktlichkeit.....	9
2.3.3	Umgang mit betrieblichen Störungen	10
2.3.4	Allgemeine Anforderungen an das Fahrzeugmaterial.....	13
2.3.5	Fahrzeuganzahl und -kapazität	14
2.3.6	Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG).....	15
2.3.7	Datenlieferung zur Echtzeitinformation.....	15
2.3.8	Werbung	19
2.3.9	Sauberkeit und optischer Zustand der Fahrzeuge	19
2.3.10	Einsatz von Ersatzfahrzeugen	20
2.3.11	Anforderungen an das einzusetzende Personal / Tariftreueregelung	20
2.3.12	Einsatz von Begleitpersonal.....	24
2.4	Weiterentwicklung des ÖPNV im Bedienungsraum	24
3.	Infrastruktur	27
3.1	Zugang zu vorhandener Infrastruktur	27
3.2	Errichtung / Verlegung von Haltestellen.....	27
3.3	Wartung und Unterhaltung von Haltestellenstelen.....	28
3.4	Fahrgastinformationen.....	28
4.	Verbundanforderungen	30
5.	Tarif und Vertrieb	31



5.1	Tarif	31
5.2	Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE).....	31
5.3	Vertrieb.....	33
5.4	Einnahmenaufteilung.....	38
5.5	Regelungen zum Deutschlandticket.....	38
6.	Marketing.....	40
7.	Kommunikation.....	41
7.1	Kommunikation zwischen Auftragnehmer und Fahrgästen	41
7.2	Kommunikation zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber bzw. NVH	42
7.3	Kommunikation zwischen Auftragnehmer und Schulen	43
7.4	Kommunikation bei Abweichungen und besonderen Vorkommnissen im Betrieb	44
(1)	Für alle Abweichungen und besonderen Vorkommnisse im Betrieb ist Anlage 18 (Kommunikation bei Abweichungen und besonderen Vorkommnissen im Betrieb) anzuwenden.	44
8.	Berichts- und Informationspflichten.....	45
8.1	Allgemeines.....	45
8.2	Berichtspflichten bis zur Betriebsaufnahme	45
8.3	Berichtspflichten innerhalb von 48 Stunden	46
8.4	Quartalsweise Berichtspflichten.....	46
8.5	Jährliche Berichtspflichten	47
8.6	Weitere Berichtspflichten.....	47
8.7	Verstöße gegen die Berichtspflichten	47
9.	Angebotskalkulation	49
10.	Anlagen.....	53



1. Grundlagen und Ziele der Ausschreibung

1.1 Auftraggeber

Der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) hat am 10.07.2025 im Supplement des EU-Amtsblattes (Nummer der Bekanntmachung: 453560-2025) die gemäß Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung 1370/2007 vorgeschriebene Vorabbekanntmachung veröffentlicht. In den 3-Monatszeiträumen nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung ist kein eigenwirtschaftlicher Antrag bei der Bezirksregierung Detmold eingegangen.

Im Zuge der Auflösung des Zweckverbandes nph zum 01.02.2026, ist die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in den Kreisgebieten auf die jeweiligen Kreise Paderborn und Höxter übergegangen. Die Kreise Paderborn und Höxter sind seither auf Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes NRW zuständige Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihren jeweiligen Kreisgebieten.

Vor diesem Hintergrund schreibt der Kreis Höxter (Auftraggeber) nunmehr die Verkehrsleistungen im Linienbündel Kreis Höxter Süd in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren aus.

Die Durchführung des Vergabeverfahrens erfolgt durch die von den Kreisen Paderborn und Höxter gegründete Nahverkehrsgesellschaft Hochstift mbH (NVH), die insoweit im Namen und im Auftrag der Kreise handelt. Die NVH ist zentrale Vergabestelle und erste Ansprechpartnerin für sämtliche das Vergabeverfahren betreffende Angelegenheiten. Auch im Rahmen der späteren Leistungserbringung übernimmt die NVH koordinierende und operative Aufgaben gegenüber dem beauftragten Verkehrsunternehmen. Insoweit bleibt die NVH auch hier die erste Ansprechpartnerin für das Verkehrsunternehmen in allen Belangen. Die Auftraggeberstellung sowie die Aufgabenträgerschaft der Kreise bleiben hiervon unberührt.

Der im Rahmen des Wettbewerbs obsiegende Bieter wird im Folgenden als „Auftragnehmer“ bezeichnet.



1.2 Gegenstand der Vergabe

Die wettbewerbliche Vergabe umfasst ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen auf den im Folgenden genannten Linien:

- R22 Regionalbus Bad Karlshafen – Herstelle – Würgassen – Lauenförde – Beverungen – Blankenau – Wehrden – Amelunxen – Höxter
- R36 Regionalbus Lauenförde – Beverungen – Dalhausen – Borgholz – Natingen – Natzungen – Borgentreich
- 523 Schulverkehr Trendelburg – Helmarshausen – Herstelle – Beverungen
- 524 Schulverkehr Dalhausen – Tietelsen – Rothe – Natingen – Borgholz – Jakobsberg
- 533 Lokalbus Beverungen – Langenthal – Manrode – Muddenhagen – Bühne
- R34 Regionalbus Borgentreich – Bühne – Manrode – Körbecke – Daseburg – Warburg
- R35 Regionalbus Warburg – Dössel – Großeneder – Lütgeneder – Borgentreich
- R38 Regionalbus Warburg – Hohenwepel – Engar – Ikenhausen – Löwen – Peckelsheim
- 511 Schulverkehr Ossendorf – Bonenburg – Ikenhausen – Löwen – Peckelsheim
- 531 Schulverkehr Warburg – Hohenwepel – Daseburg – Dössel – Warburg
- 532 Schulverkehr Borgentreich – Bühne – Muddenhagen – Manrode
- 565 Schulverkehr und Bedarfsverkehr Peckelsheim – Eissen – Borgentreich
- R37 Regionalbus Scherfede – Rimbeck – Ossendorf – Warburg – Dössel – Großeneder – Lütgeneder – Borgentreich – Natzungen – Borgholz – Dalhausen – Beverungen – Lauenförde – Würgassen – Herstelle – Bad Karlshafen („Wisent-Linie“; Sonn- und Feiertags vom ersten Sonntag im Mai bis zum ersten Sonntag im Oktober)
- Teilweise Durchführung des Verkehrs als **Anruf-Linien-Fahrt** bei den Linien
 - 552
 - 533
 - 565A
- Teilweise Durchführung des Verkehrs als **Sektorenbetrieb** bei den Linien
 - R34



- R36
- R38
- Durchführung des Verkehrs an Samstagen mit **On-Demand-Verkehren** (außer Linie R22, R34 und R35)
- **Sonderverkehre:**
 - Oktoberwoche in Warburg (1. Woche im Oktober)

Fahrpläne der Linien sind in **Anlage 1 (Fahrpläne)** beigelegt. In **Anlage 1a (Fahrpläne im DINO-Format)** werden die Fahrpläne zudem als Importdaten zur Verfügung gestellt. Für den korrekten Import übernimmt der Auftraggeber keine Gewähr. Maßgeblich für die Angebotserstellung sind die in **Anlage 1 (Fahrpläne)** zur Verfügung gestellten Fahrpläne.

Alle vorgenannten Linienverkehre sind zum Stand der Ausschreibung ausschließlich auf der Grundlage von Konzessionen nach § 42 PBefG und § 44 PBefG zu erbringen.

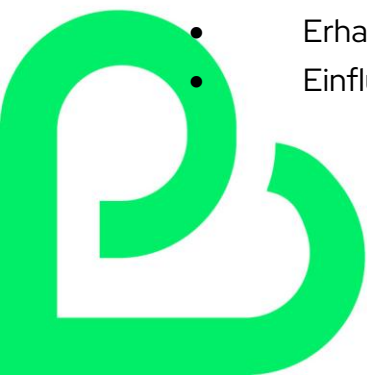
Die Pflicht zur Erbringung der Verkehrsleistungen beginnt mit der Betriebsaufnahme am 01.08.2027 und endet am 31.07.2031 (vier Jahre).

Der Auftraggeber behält sich im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vor, Linien aus anderen Linienbündeln in Abstimmung mit dem Auftragnehmer in die ÖPNV-Dienstleistungen des ausschreibungsgegenständlichen Linienbündels mit aufzunehmen. Ferner behält sich der Auftraggeber das Recht vor, Linienverkehre in Bedarfsverkehre sowie Bedarfsverkehre in Linienverkehre abzuändern.

1.3 Ziele

Mit dem zu vergebenden Vertrag verfolgt der Auftraggeber folgende Ziele:

- Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung auf den Buslinien des Linienbündels bei Begrenzung der finanziellen Belastung,
- Sicherstellung einer hohen Flexibilität in der Angebotsgestaltung,
- Sicherstellung der Schülerbeförderung,
- Sicherstellung einer durchgehenden und verlässlichen Fahrgastinformation,
- Erhöhung der Inanspruchnahme des Verkehrsangebotes,
- Erhalt der Kostentransparenz sowie
- Einfluss des Auftraggebers auf die Gestaltung der ÖPNV-Tarife.



2. Betriebskonzept

2.1 Grundlage des Angebotes

Grundlage für das Betriebskonzept sind neben Angaben in dieser Leistungsbeschreibung die weiteren Vergabeunterlagen, insbesondere **Anlage 1 (Fahrpläne)** und **Anlage 2 (Qualität)**, in denen die zu vergebende Leistung (Betriebsleistung) beschrieben ist.

2.2 Leistungsumfang

- (1) Der Auftragnehmer versichert in seinem Angebot, die in **Anlage 1 (Fahrpläne)** dargestellten Fahrpläne minutengenau umzusetzen. Zur Optimierung der Fahrzeugumläufe ist es zulässig, Fahrplanabweichungen im Rahmen eines Korridors von + 5 und - 5 Minuten durchzuführen, sofern die Rahmenbedingungen (insbesondere vorgegebene Umsteigebeziehungen, Schulbeginn- und Endzeiten, Taktverkehre, Kilometerleistungen) eingehalten werden. Diese Rahmenbedingungen sind in **Anlage 1 (Fahrpläne)** definiert. Die Haltestellen sind in der vorgegebenen Reihenfolge anzufahren. Die zu kalkulierenden Fahrzeiten können den Fahrplänen, die Kilometerleistungen der **Anlage 3 (Haltestellenabstände)** entnommen werden.
- (2) Zur Planung der Linien liegt in **Anlage 3 (Haltestellenabstände)** für jede Linie eine Liste der Haltestellenabstände vor, die Grundlage für das Angebot und für Zu-, Ab- und Umbestellungen des Auftraggebers ist. Sollten dem Bieter Fehler in der **Anlage 3 (Haltestellenabstände)** auffallen, so ist die Vergabestelle umgehend zu informieren. Fehlende Haltestellenabstände sind vor Angebotsabgabe von dem Bieter selbständig vor Ort zu erfassen.

2.3 Betriebsdurchführung

2.3.1 Grundsätzliche Regelungen

- (1) Die Durchführung der Verkehrsleistung durch den Auftragnehmer unterliegt

verbindlichen Qualitätsanforderungen, die im Rahmen der Vertragsunterlagen vorgegeben sind. Auf deren Nichteinhaltung kann der Auftraggeber mittels den in **Anlage 5 (Qualitätscontrolling)** definierten Mechanismen reagieren.

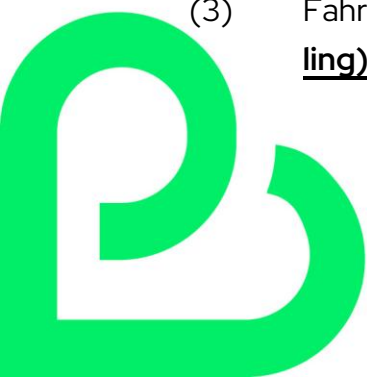
- (2) Der Auftragnehmer ist dazu verpflichtet, dem Auftraggeber sowie der NVH alle Informationen zur Beurteilung der Qualität der erbrachten Betriebsleistung im Rahmen der jeweiligen Berichtspflichten gemäß Ziffer 8 zur Verfügung zu stellen. Der Auftraggeber bzw. die NVH behält sich das Recht vor, die vom Auftragnehmer gemachten Aussagen durch Stichproben zu kontrollieren.
- (3) Die Einrichtung und Unterhaltung einer Betriebsleitung während der Verkehrszeiten zzgl. 30 Minuten Vor- und 30 Minuten Nachlauf, mit Funk- und/oder Telefonerreichbarkeit für das Fahrpersonal wird durch den Auftragnehmer sichergestellt. Wegen der besonderen Sorgfaltspflicht, die mit dem Angebot verbunden ist, führt der Auftragnehmer eine Betriebsstätte mit Sozialeinrichtungen, Werkstatt und Fahrzeugwaschanlage, die nicht weiter als 30 Straßenkilometer vom Netzmittelpunkt (Bezugspunkt = Borgentreich Busbahnhof) entfernt sein darf. Ersatz-/Reservefahrzeuge müssen so stationiert sein, dass sie bei Unfällen und Betriebsstörungen spätestens nach 45 Minuten an jedem Punkt des Bedienungsgebiets eingesetzt werden können. Bezüglich der Entfernung zum Betriebsmittelpunkt kann die Betriebsstätte durch eine Einsatzstelle ersetzt werden. Die Einsatzstelle hat die vorgenannten wesentlichen Merkmale zu erfüllen und darf sich im Eigentum eines Dritten befinden. Das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Flächen ist unzulässig.
- (4) Die Betriebsleitung/Leitstelle hat die Aufgaben aus der VDV-Schrift 731¹ (Betriebliche Anforderungen an ÖPNV-Leitstellen) zu den unter Abs. (3) genannten Zeiten durchzuführen. Die Betriebsleitung/Leitstelle ist dafür mit ausreichenden Personalkapazitäten zu besetzen: Es muss mindestens ein/e Mitarbeiter/in zu den Verkehrszeiten zzgl. 30 Minuten Vor- und 30 Minuten Nachlauf in der Leitstelle verfügbar sein. Insbesondere muss der Fokus der Betriebsleitung auf der Kundeninformation liegen.

¹<https://knowhow.vdv.de/documents/731/>

- (5) Die Betriebsleitung/Leitstelle kontrolliert aktiv, ob alle Umläufe – auch die Umläufe von Subunternehmern – angemeldet sind und spricht proaktiv Fahrpersonale an, bei denen keine rechtzeitige Anmeldung erfolgt ist.
- (6) Die Ressourcen der Betriebsleitung/Leitstelle können auch für weitere Verkehrsgebiete außerhalb dieses Verkehrsvertrags genutzt werden, sofern die obenstehenden Verpflichtungen eingehalten werden.

2.3.2 *Pünktlichkeit*

- (1) Der Auftragnehmer hat die pünktliche Betriebsdurchführung sicherzustellen. Hierzu sind während der Vertragsdurchführung die im Fahrplan vorgesehenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten verbindlich einzuhalten. Ziffer 2.2 Abs. (1) bleibt hiervon unberührt.
- (2) Sollte sich herausstellen, dass der Auftragnehmer die vorgegebenen Fahrzeiten in mehr als 80% aller Fahrten einer Lastrichtung je Tag ohne vorübergehende externe Beeinträchtigungen wie z.B. Schlechtwetter, Baustellen, o.ä. nicht einhalten kann, so hat er die NVH hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen und entsprechende Nachweise z.B. Aufzeichnungen über Abfahrts- und Ankunftszeiten als Auszüge aus dem auftragnehmereigenen ITCS über mindestens drei Wochen innerhalb von zwei Wochen nach der Inkenntnissetzung der NVH vorzulegen. Kommt die NVH nach eigener Prüfung zum gleichen Schluss, werden sich beide Seiten über die weitere Vorgehensweise verständigen. Im Streitfall haben sich beide Parteien über einen Gutachter zu einigen, der prüft, ob die vorgegeben Fahrzeiten einzuhalten sind oder nicht. Die Kosten für die Beauftragung des Gutachters werden geteilt. Die betroffenen Fahrten werden bis zum Abschluss einer neuen Vereinbarung (ggf. in Form einer Fahrplanänderung) zur Umsetzung der Maßnahmen nicht in die Pünktlichkeitswertung einbezogen. Dieselbe Vorgehensweise gilt für maßgebliche und dauerhafte Änderungen in der Infrastruktur (z.B. Veränderungen des Straßenquerschnitts), die mehr als drei Monate nach Betriebsaufnahme auftreten.
- (3) Fahrten, die als verspätet gelten, werden gemäß **Anlage 5 (Qualitätscontrolling)** in Abzug gebracht.



2.3.3 *Umgang mit betrieblichen Störungen*

- (1) Der Auftragnehmer hat jederzeit die vertrags- und ordnungsgemäße Durchführung des Betriebs sicherzustellen. Hierzu hat er geeignete organisatorische, personelle und technische Maßnahmen vorzuhalten.

Verkehrliche Störungen im Sinne dieses Vertrages sind alle planbaren oder nicht planbaren Ereignisse, die Auswirkungen auf die vertragsgegenständliche Leistungserbringung haben können. Hierzu zählen insbesondere Bauarbeiten, Straßensperrungen, Umleitungen, witterungsbedingte Einschränkungen, Fahrzeugausfälle, personelle Engpässe sowie sonstige betriebliche oder infrastrukturelle Einschränkungen.

Der Auftragnehmer hat im Falle verkehrlicher Störungen alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um Beeinträchtigungen der Fahrgäste zu minimieren und die vertraglich vereinbarten Leistungen möglichst vollständig aufrechtzuerhalten. Fahrplanvorgaben und definierte Anschlüsse sind hierbei vorrangig zu berücksichtigen.

- (2) Der Auftragnehmer hat ein jederzeit funktionsfähiges Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten. Dieses muss insbesondere geeignet sein, kurzfristig betriebliche Maßnahmen einzuleiten und erforderlichenfalls Ersatzfahrzeuge oder Ersatzverkehre einzusetzen.

Während der Betriebszeiten ist eine durchgehend erreichbare Kontaktstelle des Auftragnehmers vorzuhalten. Diese muss für den Auftraggeber und die NVH innerhalb von maximal 10 Minuten telefonisch erreichbar sein. E-Mail-Anfragen sind innerhalb von 10 Minuten zumindest durch eine qualifizierte Eingangsbestätigung oder einen Zwischenbescheid zu beantworten.

Die hierfür vorgesehenen Kontaktdaten sind dem Auftraggeber vor Betriebsbeginn mitzuteilen und aktuell zu halten.

Der Auftraggeber behält sich vor, die Einhaltung der Erreichbarkeitsanforderungen stichprobenartig zu überprüfen. Der Auftraggeber behält sich vor die Erreichbarkeit zu überprüfen und im Zweifelsfall zu pönalisieren.



- (3) Als Betriebsstörung gelten insbesondere:
- der vollständige oder teilweise Ausfall einer fahrplanmäßig geschuldeten Fahrt,
 - Verspätungen ab 15 Minuten,
 - Verspätungen, die zum Verlust fahrplanmäßiger Anschlüsse führen,
 - Geplante und ungeplante Fahrwegänderungen oder Haltestellenausfälle,
 - sonstige Ereignisse mit erheblichen Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung oder die Fahrgastinformation.
- (4) Bei planbaren Betriebsstörungen (Vorlauf ab Bekanntwerden der Störung mehr als vier Kalenderwochen) hat der Auftragnehmer frühzeitig alle erforderlichen betrieblichen Planungen vorzunehmen. Hierzu gehören insbesondere:
- Ersatzfahrpläne,
 - Umleitungsplanungen,
 - Ersatzhaltestellenkonzepte,
 - Fahrzeug- und Umlaufanpassungen,
 - Maßnahmen zur Fahrgastinformation.

Sofern Fahrplananpassungen erforderlich werden, erstellt der Auftragnehmer entsprechende Ersatzfahrpläne und stimmt diese spätestens vier Wochen vor Beginn der Maßnahme mit dem Auftraggeber und der NVH ab.

Sollten vier Wochen vor Beginn der Maßnahme keine prüffähigen Entwürfe vorliegen, behält sich die NVH vor, dies zu pönalisieren.

Sollte im Vorfeld eine Beteiligung (beispielsweise verkehrsrechtliche Anhörung) durch die die Störung auslösende Stelle (beispielsweise Straßen.NRW oder stellvertretend für andere Bauherren der Kreis Höxter) erfolgen, wird der Auftragnehmer innerhalb von 48 Stunden eine Rückmeldung vorbereiten, die er dem NVH zur Weiterleitung an die beteiligende Stelle zur Verfügung stellt.

Werden Maßnahmen mit einer Vorlaufzeit von weniger als vier Wochen bekannt, hat der Auftragnehmer die Planung unverzüglich nach Bekanntwerden einzuleiten.

Die Kommunikation und Abstimmung mit Verkehrsbehörden, Straßenbaulastträgern und sonstigen beteiligten Dritten obliegt dem Auftragnehmer, soweit dies für



die operative Umsetzung erforderlich ist. Die Entscheidung über die Umsetzung geänderter Fahrpläne trifft die NVH.

Die Kosten der regulär erforderlichen betrieblichen Planungsleistungen trägt der Auftragnehmer.

Die Anzeige geänderter Fahrpläne gegenüber der Genehmigungsbehörde erfolgt durch den Auftragnehmer.

- (5) Der Auftragnehmer hat den Auftraggeber, die NVH sowie die Fahrgäste rechtzeitig und fortlaufend über planbare Betriebsstörungen zu informieren. Die Information der Fahrgäste hat grundsätzlich spätestens drei Wochen vor Beginn der Maßnahme zu erfolgen. Bei kurzfristig bekanntwerdenden Maßnahmen ist die Information unverzüglich nach Bekanntwerden durchzuführen.

Die Fahrgastinformation umfasst insbesondere:

- Informationen zu Ursache und Dauer der Maßnahme,
- betroffene Linien, Fahrten und Haltestellen,
- Änderungen der Linienführung,
- Ersatzhaltestellen,
- alternative Fahrtmöglichkeiten.

Die Informationen sind über die vereinbarten Kommunikationskanäle sowie über das EMS bzw. ein kompatibles Ereignismanagementsystem bereitzustellen. Hierbei sind die Vorgaben gemäß **Anlage 19 (Leitfaden für EMS_Meldungen)** einzuhalten. Soweit möglich, sind die vorgegebenen Textbausteine zu verwenden.

Darüber hinaus hat der Auftragnehmer sicherzustellen, dass das betroffene Fahrpersonal rechtzeitig über die Maßnahmen informiert wird und den Fahrgästen Auskunft erteilen kann.

Sofern Schulen, Kindergärten oder vergleichbare Einrichtungen betroffen sind, sind diese ebenfalls spätestens vier Wochen vor Beginn der Maßnahme, bei kurzfristig bekanntwerdenden Maßnahmen unverzüglich nach Bekanntwerden, zu informieren.

- (6) Bei längerfristigen planbaren Maßnahmen mit einer Dauer von mindestens sechs Monaten stellt der Auftraggeber dem Auftragnehmer erforderlichenfalls geänderte Aushangfahrpläne zur Verfügung.



Der Auftragnehmer hat diese spätestens bis zum auf die Übermittlung folgenden Arbeitstag an den betroffenen Haltestellen auszutauschen und nach Beendigung der Maßnahme wieder durch die regulären Aushangfahrpläne zu ersetzen.

Sofern keine geänderten Aushangfahrpläne erforderlich sind, erstellt der Auftragnehmer geeignete Informationsaushänge über die Maßnahme und bringt diese an allen betroffenen Haltestellen an. Nach Beendigung der Maßnahme sind die Aushänge unverzüglich zu entfernen.

- (7) Bei nicht planbaren Betriebsstörungen hat der Auftragnehmer den Auftraggeber, die NVH sowie die Fahrgäste unverzüglich nach Bekanntwerden der Störung zu informieren.

Die Information muss mindestens enthalten:

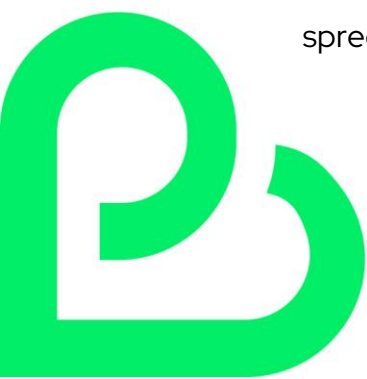
- Ursache der Störung,
- betroffene Linien, Fahrten und Haltestellen,
- voraussichtliche Dauer,
- betriebliche Auswirkungen,
- alternative Bedienungsmöglichkeiten.

Hierfür sind insbesondere EMS-Meldungen sowie Fahrt- und Haltausfallmeldungen gemäß VDV 454 AUS-Dienst zu verwenden. Die Fahrgastinformation ist mit höchster Priorität sicherzustellen. Die in Absatz (5) geregelten Anforderungen an Kommunikationswege und Datenbereitstellung gelten entsprechend.

Dauert eine zunächst nicht planbare Betriebsstörung länger als fünf Kalendertage an, gelten ergänzend die Anforderungen an planbare Betriebsstörungen gemäß Absatz (4) und (5). Darüber hinaus ist die Störung im Rahmen der vorgesehenen 48-Stunden-Meldung (siehe Ziffer 8) gegenüber der NVH zu dokumentieren.

2.3.4 Allgemeine Anforderungen an das Fahrzeugmaterial

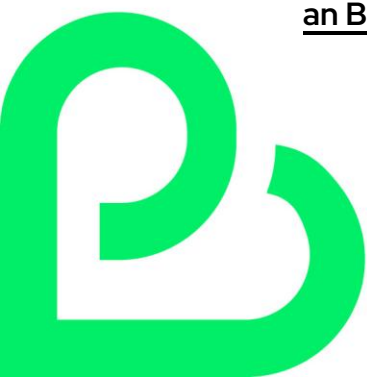
- (1) Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand befinden. Sie müssen den rechtlichen Bestimmungen insbesondere der StVG, StVO, StVZO, PBefG und der BOKraft sowie den UVV entsprechen.



- (2) In **Anlage 2 (Qualität)** ist die Fahrzeugausstattung definiert, die in Verbindung mit den Produktkategorien die Anforderungen an die Fahrzeuge ergeben.
- (3) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Fahrzeuge durch eine kontinuierliche und sorgfältige Instandhaltung sowie durch eine zeitnahe Reparatur bzw. den Austausch beschädigter bzw. verschlissener Inneneinrichtungsbestandteile auf dem vereinbarten Niveau zu halten und dieses über den gesamten Vertragszeitraum aufrecht zu erhalten.

2.3.5 Fahrzeuganzahl und -kapazität

- (1) Der Auftragnehmer hat die Anzahl der einzusetzenden Fahrzeuge zu bestimmen. Dies schließt Fahrzeuge eventueller Subunternehmer ein. Die in **Anlage 7 (Kalkulationsblatt)** unter Position P 1.2 genannten Fahrzeugmengen stehen je Gefäßgröße für Um- oder Zubestellungen zur Verfügung.
- (2) Der Auftragnehmer ist dazu verpflichtet, die im Fahrplan genannten Fahrzeugkategorien gemäß der in **Anlage 2 (Qualität)** festgelegten Fahrzeugqualitäten einzusetzen. Der Auftragnehmer darf ungeachtet der vorstehenden Regelungen Fahrzeuge verwenden, die gemäß CVD in die Kategorie emissionsfrei fallen.
- (3) Im laufenden Betrieb ist es möglich, statt eines im Angebot kalkulierten Fahrzeugs mehrere Fahrzeuge bei insgesamt mindestens gleicher Sitz- und Stehplatzzahl sowie Fahrzeugkategorie einzusetzen. Für die Fahrgastinformation ist es zwingend notwendig, die NVH über den tatsächlichen Fahrzeugeinsatz zu unterrichten, sodass in der Fahrplanauskunft bzw. den Fahrplanmedien ersichtlich ist, dass mehrere Fahrzeuge eingesetzt werden. Abgerechnet wird jedoch nur die bestellte Fahrzeugkategorie und -menge. Weitere Ausnahmen müssen mit der NVH abgestimmt werden.
- (4) Auf Fahrten, die gemäß **Anlage 15 (Anforderungen an Bedarfsverkehre)** erfolgen, müssen VANs gemäß den Qualitätsvorgaben der **Anlage 2 (Qualität)** eingesetzt werden, weitere Anforderungen sind in **Anlage 15 (Anforderungen an Bedarfsverkehre)** formuliert.



2.3.6 Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

- (1) Der Auftraggeber ist dazu verpflichtet, bei jedem gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahren das SaubFahrzeugBeschG anzuwenden.
- (2) Die Anwendung des SaubFahrzeugBeschG gemäß Abs. (1) ist aufgrund der in NRW geschlossenen Branchenvereinbarung in diesem Vergabeverfahren freiwillig.
- (3) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, während der Vertragslaufzeit, mindestens 65 % der eingesetzten Busse sauber oder emissionsfrei gemäß SaubFahrzeugBeschG zu betreiben. Um dies zu gewährleisten, müssen mindestens 65% der eingesetzten Fahrzeuge technisch geeignet sein, durch Gesetz oder Verordnung zugelassene synthetische oder paraffinische Kraftstoffe (nachfolgend "spK" wie bspw. HVO100) verwenden zu können. Darüber hinaus ist der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen jederzeit freiwillig möglich. Der Auftragnehmer muss der NVH mindestens einmal im Quartal Lieferbelege des Lieferanten für die spK oder alternative Tankstellenquittungen übermitteln. Die NVH behält sich vor unangekündigte Kraftstoffproben zu entnehmen. Die Nichterfüllung dieser Verpflichtung kann nach erfolgter Abmahnung zu einer außerordentlichen Kündigung des Verkehrsvertrages führen.

2.3.7 Datenlieferung zur Echtzeitinformation

- (1) Die NVH stellt einmalig zu Beginn der Ausschreibung die Soll-Fahrplandaten für die betriebliche Planung des Auftragnehmers (als Excel, PDF oder DINO-Export) aller Linien des vertragsgegenständlichen Verkehrs zur Verfügung. Sechs Wochen vor Betriebsbeginn und zwei Wochen vor jeder Änderung des Fahrplans, stellt der Auftragnehmer der NVH einen Export (das Austauschformat ist kurzfristig nach Zuschlagserteilung zwischen den Vertragsparteien abzustimmen) der geänderten Linien zur Verfügung.
Die NVH importiert die zur Verfügung gestellten Soll-Fahrplandaten des Auftragnehmers in das DIVA-System. Wöchentlich erfolgt durch die NVH ein DINO-



Export der Soll-Fahrplandaten durch die NVH, um die Hafas²-Auskunft mit den Soll-Fahrplandaten zu versorgen. Die EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) wird täglich automatisch mit den Soll-Fahrplandaten aus DIVA versorgt.

Das vorgenannte Vorgehen dient dazu die Fahrplanauskunftssysteme (EFA sowie Hafas) stetig aktuell zu halten und um Diskrepanzen zwischen den Soll-Fahrplänen aus DIVA und den ITCS-Systemen des Auftragnehmers möglichst auszuschließen. Dies erhöht die Informationsqualität gegenüber dem Kunden unmittelbar.

- (2) Der Auftragnehmer gewährleistet es, dass Echtzeitdaten von allen durchgeführten Fahrten des vertragsgegenständlichen Verkehrs über einen von der NVH oder dem im Verkehrsraum zuständigen ÖPNV/SPNV-Zweckverband beauftragten Anbieter zu Zwecken der Fahrgastinformation, Anschlusssicherung und Visualisierung der Öffentlichkeit bzw. den Betreibern von Anschlussverkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden. Die initialen Einrichtungsarbeiten zu den Echtzeitlieferungen sind vom Auftragnehmer oder einen Beauftragten Dritten auf Kosten des Auftragnehmers durchzuführen.
- (3) Die tagesaktuellen Soll-Fahrpläne (VDV 454 REF-AUS) und dispositive Maßnahmen (VDV 454 AUS) (hier sind insbesondere kurzfristige Störungen insbesondere Fahrt- und Haltausfälle gemäß Abschnitt 2.3.3 Absatz 3 gemeint) sind vom Auftragnehmer direkt an den Ist-Daten-Server des VRR (IDS) zu liefern.
- (4) Die Echtzeitdaten müssen von einem beim Auftragnehmer vorhandenen bzw. von diesem betriebenen oder beauftragten RBL- bzw. ITCS-System geliefert und gemäß VDV-Schnittstelle 454 (Version 3.1³) der Datendrehscheibe Ist-Daten-Server des VRR (IDS) oder einer anderen Stelle bereitgestellt werden. Die Echtzeitdatenlieferung erfolgt umlaufbezogen (zwecks Beauskunftung von Folgefahrten). Die zu liefernden Datenumfänge sind den VDV Schriften 454 und 453 mindestens in der Version 3.1 zu entnehmen. Es sind die folgenden Datenfelder über VDV 454 AUS/REF-AUS verpflichtend zu liefern:

² Hafas ist das Fahrplanauskunftssystem der DB AG

³ VDV 454/453 Version 3.1.0 v12 (VDV 453 inkl. 454 V3.1.0_v12.xsd)



- a. Liniennummer (alphanumerisch) für Kundeninformation (Feldname „LinienText“),
- b. Linien-ID (globale Linien-ID nach DTID Schlüssel),
- c. Haltestellen-ID (DHID)
- d. aus Richtung (erste Haltestelle im Fahrtverlauf plus Ortsangabe z.B. Paderborn Hauptbahnhof für Fahrten die dort beginnen),
- e. in Richtung (Zieltext, Ortsangabe und letzte Haltestelle im Fahrtverlauf, z.B. Bad Driburg, Bahnhof für Fahrten die dort enden),
- f. Mastscharfe Steiglieferung sowohl in numerischer, alphanumerischer oder reiner Buchstabenangabe, sodass u.a. alphanumerische Steige wie A1, A2, A3, B1, B2, B3, Steige wie C, D, E an den IDS geliefert werden sowie numerische Steigangaben (1,2,3.....) für die Kundeninformation auf Generalanzeigern, Anschlussbildschirmen, usw.,
- g. Umlaufnummer bzw. ID,
- h. RichtungsID (1/2),
- i. Fahrtausfall (ja/nein),
- j. Disposition (ja/nein),
- k. Prognose möglich (ja/nein),
- l. ProduktID,
- m. BetreiberID,
- n. Eindeutige FahrtID je Betriebstag und FahrtStartEnde.

Es ist mindestens eine Komplettfahrt-Meldung zu Beginn der Vorschauzeit zu liefern. Dispositive Maßnahmen sind auch außerhalb der Vorschauzeit zu übermitteln.

- (5) Die Linien und Haltestellen sind anhand der von der NVH vergebenen deutschlandweiten DTID sowie DHIDs an den IDS zu senden. Die ITCS-Systeme des Auftragnehmers sind soweit zu ertüchtigen, dass entsprechend alphanumerische Linien-IDS an den IDS gesendet werden können. Die entsprechenden Linien- und Haltestellen-ID-Nummern können auf Anfrage nach Zuschlagserteilung bei der NVH angefragt werden.
- (6) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Daten zur Standortvisualisierung der Busse zu liefern. Die dafür erforderlichen Standortdaten der Busse werden über die



VDV 453 VIS an die Ist-Datendrehscheibe des VRR übermittelt. Die NVH behält sich vor eine andere Datendrehscheibe zu benennen. Der Auftraggeber bzw. die NVH behält sich das Recht vor, die Standorte der Fahrzeuge zur Kundeninformation auf einem interaktiven Kartentool darzustellen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, bei einer Umsetzung mitzuwirken.

- (7) Der Auftragnehmer stellt der NVH bei Fahrplanänderungen (sowohl bei Störungen als auch Änderungen im Regelfahrplan) alle Fahrplandaten gem. VDV 452 oder im DINO-Format (ab Version 2.1) zur Verfügung. Dies bedeutet die kostenlose Überlassung der Daten zur uneingeschränkten Verwendung in Verbundfahrplänen, Regionalfahrplänen, ggf. Kursbüchern der DB AG bzw. anderer Verkehrsunternehmen, elektronischen Auskunftssystemen, Call-Centern und im Rahmen des Co-Marketings mit anderen Institutionen.
- (8) Das vom Auftragnehmer eingesetzte ITCS (bzw. RBL-System) muss es dem Auftraggeber bzw. der NVH oder einer beauftragten Serviceeinrichtung jederzeit mandantenbasiert ermöglichen, auf wichtige – die Qualität betreffende – Informationen browserbasiert zugreifen zu können. Kosten, die durch eine Nachrüstung des bestehenden ITCS oder weiterer Systeme hin zu einer mandantenbasierten Lösung auftreten, trägt der Auftragnehmer. Der Zugriff des Auftraggebers bzw. der NVH oder einer beauftragten Serviceeinrichtung auf das ITCS des Auftragnehmers muss folgende Kriterien erfüllen, die ebenfalls für sämtliche eingesetzte Subunternehmerleistungen gelten:
 - a. Online-Datenanalyse jeder Fahrt mit detailliertem Fahrtverlauf und Zeitstempel,
 - b. Pünktlichkeitsanalyse pro Tag über einen beliebigen Zeitbereich mit Kennung von Kursausfällen bzw. auch Teilausfällen,
 - c. Detaillierter Ausfalls- und Verspätungsreport (im xlsx-Format exportierbar),
 - d. Leserecht für Umlaufplanungen,
 - e. Einsatzplanung von Fahrzeugen (Kennzeichen, Umlaufnummer, A- oder B-Qualität sowie Solo- oder Gelenkbus),
 - f. Kartenansicht aller Fahrzeuge mit GPS-Standort, Linien- und Fahrtnummer sowie aktuelle Verspätungsanzeige. Nicht angemeldete und/oder ausfallende Umläufe werden gesondert mit einem auffälligen Warnsymbol



gekennzeichnet.

- g. Statistik über Echtzeitprognosen: Welche Fahrten hatten keine Echtzeitprognose, Grund
- (9) Der Zugriff auf das ITCS muss dem Auftraggeber bzw. der NVH zu jeder Zeit möglich sein. Für eventuell auftretende technische Probleme und deren Beseitigung, bezogen auf den Zugriff des Aufgabenträgers bzw. der NVH, ist der Auftragnehmer verantwortlich. Der NVH ist mindestens zwei Wochen vor Betriebsbeginn der Zugriff auf das System zu gewähren.
- (10) Die vorgenannten Anforderungen zu Ziffer 2.3.7 sind bis zur Betriebsaufnahme umzusetzen.
- (11) Der Auftragnehmer wirkt proaktiv bei der Verbesserung der Echtzeitinformationen in Fahrplanauskunftssystemen, Störungssystemen, DFI-Anlagen, Anschlussanzeigen sowie Visualisierungssystemen mit. Technische Ergänzungen der ITCS-Systeme sowie angeschlossener Systeme im Kundeninteresse, sind der NVH mit Angebot eines zu beauftragenden Dritten vorzulegen. Über die Durchführung von technischen Erweiterungen auf Kosten des Auftraggebers entscheidet der Auftraggeber bzw. die NVH in dessen Namen. Ein Beispiel hierfür ist die perspektivisch angedachte Einführung von deutschlandweit gültigen Fahrt-IDs (Globale DFID), basierend auf der DTID.

2.3.8 *Werbung*

- (1) Das Anbringen von Werbung im und am Fahrzeug richtet sich nach **Anlage 14 (Buswerbung)**. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung der NVH.

2.3.9 *Sauberkeit und optischer Zustand der Fahrzeuge*

- (1) Die Anforderungen an die Sauberkeit und den optischen Zustand (Vandalismus/Abnutzung) der Fahrzeuge regelt die **Anlage 2 (Qualität)**.
- (2) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Fahrzeuge durch eine kontinuierliche,

sorgfältige Reinigung sowie durch eine zeitnahe Grundreinigung je nach jahreszeitlicher Witterungsbedingung (bspw. Streusalz im Winter) sowie durch eine zeitnahe Reparatur bzw. den Austausch beschädigter bzw. verschlissener Inneneinrichtungsbestandteile auf dem vereinbarten Niveau zu halten und dieses über den gesamten Vertragszeitraum aufrecht zu erhalten.

2.3.10 Einsatz von Ersatzfahrzeugen

- (1) Um technisch bedingte, vom Fahrzeug ausgehende und den fahrplanmäßigen Umlauf der Fahrzeuge beeinträchtigende Betriebsstörungen zu vermeiden, sind zwei Fahrzeuge der Qualitätsstufe „NFB“ (vgl. **Anlage 2 (Qualität)**) als Ersatzfahrzeug vorzuhalten. Dieses muss so stationiert sein, dass es spätestens nach 45 Minuten an jedem Punkt des Bedienungsgebiets eingesetzt werden kann. Die Antriebsart wird nicht vorgegeben. Als Ersatzfahrzeug ist ein Fahrzeug vorzusehen, das ständig für die in diesem Vergabeverfahren zu vergebenden Betriebsleistungen zur Verfügung steht und bei störungsfreier Abwicklung der Leistungen zu keinem Zeitpunkt des Tages für die Betriebsleistungen eingesetzt wird.
- (2) Bei Ersatz der Fahrzeugkategorie ALF oder beim Sektorenbetrieb bzw. On-Demand am Wochenende ist ein Fahrzeug mit den Qualitätsvorgaben des Typs VAN vorzuhalten. Sollte ein untertägiger Fahrzeugwechsel erforderlich sein, um das Lademanagement zu optimieren, darf der Wechsel nur zu Zeiten realisiert werden, die außerhalb der Bedienungszeiten liegen.
- (3) Ein Hinweis des Auftragnehmers auf einen eventuell vorhandenen Fahrzeugpool erfüllt die hiesigen Vorgaben nicht. Die Ersatzfahrzeuge sind über den Berichtsbogen 1 zu melden und während der Verkehrszeiten nur im entsprechenden Linienbündel einzusetzen. Verstöße werden gemäß **Anlage 5 (Qualitätscontrolling)** pönalisiert.

2.3.11 Anforderungen an das einzusetzende Personal / Tariftreueregelung

- (1) Der Auftragnehmer garantiert, nur Fahrpersonal einzusetzen, das über alle gesetzlich erforderlichen Berechtigungen zum Führen von Fahrzeugen im Perso-



nenverkehr verfügt. Weiterhin muss die Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften für den Einsatz dieser Fahrpersonale garantiert werden, dies gilt insbesondere für alle Arbeitszeit- und Sozialvorschriften für Fahrpersonal im Straßenverkehr.

- (2) Der Auftragnehmer garantiert, nur Fahrpersonale einzusetzen, die über eine entsprechende Streckenkunde verfügen und regelmäßig nachgeschult werden.
- (3) Fahrpersonale sind verpflichtet, gegenüber den Fahrgästen rücksichtsvoll und deeskalierend aufzutreten. Dies gilt insbesondere gegenüber minderjährigen Schülerinnen und Schülern. Diese sind auch bei vergessenem Fahrausweis zu befördern. In diesem Fall ist der Name des Schülers/der Schülerin zu notieren und aufzubewahren, bis der Nachweis über eine gültige Fahrtberechtigung erbracht wurde. Nur bei zwei oder mehr Verstößen innerhalb von vier Wochen ist ein erhöhtes Beförderungsentgelt zu erheben. Grundsätzlich werden keine Vorwürfe oder Anschuldigungen an den Fahrgast gerichtet.
- (4) Der Auftragnehmer hat die Pflichten, die ihm von dem Auftraggeber auf der Grundlage des Tariftreue- und Vergabegesetzes Nordrhein-Westfalen (TVgG-NRW) auferlegt worden sind bzw. kraft Gesetzes bestehen, während der gesamten Vertragslaufzeit zu erfüllen; insoweit gelten für die Erfüllung der Verpflichtungen zur Tariftreue und Mindestentlohnung nach dem TVgG-NRW insbesondere die besonderen Vertragsbedingungen nach **Anlage 8 (besondere Vertragsbedingungen)**. Die für den Auftragnehmer geltenden relevanten repräsentativen Tarifverträge gemäß TVgG NRW i.V.m. RepTVVO NRW sind:
 - Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) in der jeweils gültigen Fassung (Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen (KAV NW) und Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und Deutsche Angestellten Gewerkschaft (DAG) [heute: Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di] zusammen mit
 - Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) in der jeweils gültigen Fassung (Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen (KAV NW) und DBB-Tarifunion);
 - Manteltarifvertrag für die Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes



des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils gültigen Fassung (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di) zusammen mit

- Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils gültigen Fassung (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di) zusammen mit
- Gehaltstarifvertrag für die kaufmännischen und technischen Angestellten sowie die Auszubildenden des privaten Omnibusgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils gültigen Fassung (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di) zusammen mit
- Ergänzungstarifvertrag zum Manteltarifvertrag für die Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils gültigen Fassung, Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils gültigen Fassung und Gehaltstarifvertrag für die kaufmännischen und technischen Angestellten des privaten Omnibusgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen in der jeweils gültigen Fassung (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) und Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di).

- (5) Weitere Qualitätsanforderungen an das einzusetzende Fahrpersonal regelt **Anlage 2 (Qualität)**. Der Auftraggeber bzw. die NVH behält sich vor, die Qualitätsanforderungen zu überprüfen. Dies, sowie ein Verstoß gegen diese Regelungen werden in der **Anlage 5 (Qualitätscontrolling)** geregelt und pönalisiert.
- (6) Verschuldet ein/e Fahrer/in im ausgeschriebenen Liniennetz einen Verkehrsunfall oder liegen dem Auftraggeber bzw. der NVH z. B. aufgrund eigener Feststellungen oder von Kundenbeschwerden Anhaltspunkte dafür vor, dass ein/e Fahrer/in die Vorgaben dieser Ziffer bzw. der **Anlage 2 (Qualität)** nicht einhält, so hat der Auftragnehmer der NVH auf dessen Aufforderung unverzüglich Name,



Vorname, ggf. Geburtsname sowie das Geburtsdatum des/der Fahrers/in mitzuteilen und für ihn/sie die Erfüllung aller erforderlichen Qualifikationen zum Führen von Omnibussen im Linienverkehr durch Vorlage entsprechender Dokumente nachzuweisen.

- (7) Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes kann der Auftraggeber bzw. die NVH Fahrerinnen oder Fahrer ablehnen und den (weiteren) Einsatz dieses Fahrpersonals für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen (erforderlichenfalls auch mit sofortiger Wirkung) untersagen. Ein wichtiger Grund liegt vor, wenn dem Auftraggeber – unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen – die Fortsetzung des Einsatzes des betreffenden Fahrpersonals nicht zugemutet werden kann. In die Abwägung einzubeziehen ist u. a. auch die Möglichkeit des Auftragnehmers, das betroffene Fahrpersonal anderweitig in seinem Unternehmen einzusetzen. Ein wichtiger Grund, dessen tatbestandliches Vorliegen in jedem Einzelfall aufgrund einer gesicherten, auf objektiven Erkenntnissen zu stützenden Entscheidungsgrundlage durch den Auftraggeber festzustellen ist, kann insbesondere z. B. gegeben sein, wenn
- a. in dieser Leistungsbeschreibung genannte Anforderungen an das Fahrpersonal wiederholt oder in anderer Weise nicht erfüllt werden,
 - b. anderweitige Pflichtverstöße in grober und/oder wiederholter Form gegen vertragliche und / oder gesetzliche Vorgaben vorliegen,
 - c. eine wiederholte Nichtbeachtung von vorgegebenen Anschlussbeziehungen vorliegen,
 - d. wiederholtes ungebührliches / unangemessenes Verhalten gegenüber den Fahrgästen zu verzeichnen ist,
 - e. bzgl. der Fahrerin/des Fahrers wiederholte berechnigte, einen weiteren Einsatz nicht mehr zumutbar erscheinen lassende, Kundenbeschwerden eingehen.

Vor der Entscheidung über die Ablehnung hat der Auftraggeber bzw. die NVH den Auftragnehmer anzuhören und diesem die Gelegenheit zur Klärung des Sachverhalts mit dem betreffenden Fahrpersonal zu geben, es sei denn, dass aufgrund der Eigenart des wichtigen Grundes ein unverzügliches Abberufen des Fahrers/der Fahrerin objektiv erforderlich erscheint.



- (8) Der Auftragnehmer garantiert die Einhaltung aller vorstehenden Anforderungen auch für den Einsatz von Fahrpersonalen der Subunternehmer.

2.3.12 Einsatz von Begleitpersonal

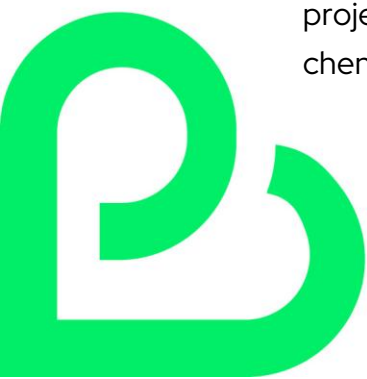
Der Auftraggeber bzw. die NVH kann verlangen, dass auf einzelnen Fahrten Begleitpersonal eingesetzt wird. Dies wird vom Auftraggeber bzw. der NVH auf Basis der Servicepauschale (Ziffer 9 Absatz (16)) bestellt und entsprechend eingeteilt. Der Auftragnehmer wird rechtzeitig vor dem Einsatz des Begleitpersonals von der NVH informiert. Die Vergütung erfolgt gemäß des vom Auftragnehmer in einem Wettbewerbsverfahren ermittelten und in Abstimmung mit der NVH bezuschlagten Angebots einer entsprechenden Fachfirma. Der Einsatz von zusätzlichem Wachschatz ist nicht Bestandteil der **Anlage 7 (Kalkulationsblatt)**.

2.4 Weiterentwicklung des ÖPNV im Bedienungsraum

- (1) Der Auftragnehmer und die NVH werden sich während des Fahrplanjahres über fahrplantechnische Änderungswünsche und geplante Fahrplanänderungen Dritter laufend unterrichten. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, das Fahrplanangebot auf Wunsch des Auftraggebers bzw. der NVH anzupassen. Der Auftragnehmer ist dazu verpflichtet, den Auftraggeber bzw. die NVH auf negative Auswirkungen der Änderungswünsche textlich hinzuweisen.
- (2) Das Fahrtenangebot im Ausschreibungsgebiet ist vor Betriebsaufnahme und während der Vertragsdurchführung an Änderungen im Schülerverkehr anzupassen. Entsprechende Planungen werden durch die NVH vorgenommen und sind frühzeitig vor der Umsetzung mit dem Auftragnehmer abzustimmen.
- (3) An Tagen der Zeugnisausgabe, vor den Weihnachtsferien, Karneval o.ä. kann es zu abweichenden Schulzeiten gegenüber normalen Schultagen kommen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, den Schulstandorten, die sich rechtzeitig (mind. sechs Wochen vorher) beim Auftragnehmer melden, ausreichend alternative Fahrtoptionen anzubieten. Diese zusätzlichen Leistungen sind mit in das Angebot einzukalkulieren. Als Richtwert kann es zu insgesamt sechs solchen Tagen pro Schuljahr kommen.



- (4) Bei außerplanmäßigen Ereignissen, die eine deutlich frühere Rückfahrt kurzfristig erforderlich machen, ist der Auftragnehmer dazu angehalten, den Schulen eine bestmögliche Rückfahrt unter der Voraussetzung zu ermöglichen, dass dies nicht zu Mehrkosten beim Auftragnehmer führt und spätere Fahrten entfallen bzw. gekürzt werden können.
- (5) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Auswirkungen von Änderungen zum Linienverkehr (u.a. auf Fahrzeugumläufe), die nach Angebotsabgabe durch die NVH an den Auftragnehmer herangetragen werden, innerhalb von 5 Werktagen zu prüfen und der NVH eine textliche Rückmeldung mit den Prüfergebnissen zu geben.
- (6) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, im Falle der Gründung eines weiteren Bürgerbusvereins in einer Kommune im vertragsgegenständlichen Linienbündel, diesem auf seinen Wunsch hin beratend beizustehen und sich mindestens bis zum Ende der Laufzeit dieses Vertrages als Partner zur Verfügung zu stellen. Die im Falle einer Gründung abzuschließenden Verträge zwischen dem Auftragnehmer und dem Bürgerbusverein sowie zwischen dem Auftragnehmer und der Stadt sind als Muster in den **Anlagen 4a, 4b und 4c (Vertragswerk Bürgerbus)** beigelegt.
- (7) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, auf Vorgabe des Auftraggebers bzw. der NVH an Terminen, die die betriebliche Durchführung betreffen (bspw. zur Schülerbeförderung, Baustellenumleitungen etc.) teilzunehmen. Ebenso muss der Auftragnehmer an Terminen, Arbeitskreisen u. ä. zu Mobilitätsprojekten und -konzepten des ÖPNV im Linienbündel oder in Teilbereichen des Linienbündels, im angemessenen Rahmen teilnehmen und mitarbeiten. Die Kosten werden nicht separat erstattet.
- (8) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, den Auftraggeber bzw. die NVH betrieblich bei der Einwerbung von Fördergeldern zu beraten sowie bei der Umsetzung von Änderungen des Angebots im Rahmen von Forschungs- und / oder Förderprojekten zu unterstützen. Daraus entstehende Mehrkosten werden entsprechend der in **Anlage 7 (Kalkulationsblatt)** angegebenen Kosten vergütet (gem.



Preisbestandteil P 2.1NFB Mo.-Fr.) und über die Servicepauschale abgerechnet. Der Auftraggeber verpflichtet sich, den Auftragnehmer bei entsprechenden Vorhaben in die Planung und Durchführung einzubinden.

- (9) Der Auftraggeber bzw. die NVH kann zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Bedienungsgebiet Erhebungen durchführen lassen. Näheres regelt **Anlage 16 (Erhebungen)**.



3. Infrastruktur

3.1 Zugang zu vorhandener Infrastruktur

- (1) Die über die Haltestellenstelen hinausgehende vorhandene Haltestelleninfrastruktur (Wartehalle, Unterstand, Bordstein etc.) ist vom Auftragnehmer zu nutzen.
- (2) Die im vertragsgegenständlichen Linienbündel befindlichen Haltestellenstelen befinden sich im Eigentum der NVH. Im Rahmen des Verkehrsvertrages werden die Haltestellenstelen dem Auftragnehmer unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Weiteres regelt der Verkehrsvertrag.

3.2 Errichtung / Verlegung von Haltestellen

- (1) Die Einrichtung und Verlegung von Haltestellen ist im Rahmen der Weiterentwicklung des Fahrplanangebots (s. Ziffer 2.4, Abs. (1)) zulässig. Zuständig für die über die Haltestellenstelen hinausgehende Haltestelleneinrichtung (Wartehalle, Unterstand, Bordstein etc.) ist der örtliche Baulastträger.
- (2) Die Neuerrichtung und Verlegung von Haltestellen sind mit dem örtlichen Baulastträger abzustimmen. Vom Auftragnehmer sind die für die Erfüllung der Pflichten gemäß § 32 BOKraft entstehenden Kosten zu tragen. Für Neueinrichtungen von Haltestellen, die durch den Auftraggeber oder die NVH veranlasst werden, tragen diese die Kosten für Material und Aufbau, soweit diese nicht von Dritten getragen werden.
- (3) Der Auftragnehmer hat bei einer von ihm initiierten Verlegung von Haltestellen die Kosten für das Umsetzen der entsprechenden Infrastruktur zu tragen. Die Einrichtung oder Verlegung von Haltestellen muss sich der Auftragnehmer zuvor von der NVH genehmigen lassen.
- (4) Veränderungen der derzeitigen Haltestelleninfrastruktur sind durch den Auftragnehmer rechtzeitig mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie der



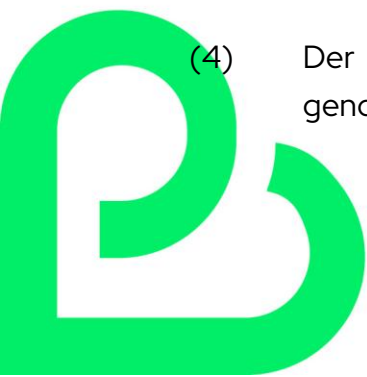
zuständigen Genehmigungsbehörde abzustimmen.

3.3 Wartung und Unterhaltung von Haltestellenstelen

- (1) Zu den Haltestellenstelen im Sinne dieser Ziffer gehören der Mast, das Haltestellenschild und die Fahrplankästen.
- (2) Die Wartung und Unterhaltung der Haltestellenstelen regelt § 8 des Verkehrsvertrages.
- (3) Bei Beschädigungen einer Haltestellenstele, welche die Funktion massiv einschränken, hat der Auftragnehmer unverzüglich für einen provisorischen Ersatz zu sorgen. Entsprechende Ersatzstelen werden dem Auftragnehmer gestellt.

3.4 Fahrgastinformationen

- (1) Der Auftragnehmer ist für die Bereitstellung der Fahrgastinformationen an Haltestellen in Form von Fahrplanmedien zuständig (§ 32 BOKraft, § 45 Abs. 3 StVO, § 40 Abs. 4 PBefG). Die Fahrplanaushänge werden von der NVH in digitaler Form zur Verfügung gestellt.
- (2) Die Produktion der Fahrplanaushänge und deren Verteilung an den Haltestellen sind vom Auftragnehmer zu zahlen und insofern bei der Kalkulation des Angebots zu berücksichtigen.
- (3) Die Aushänge sind vom Auftragnehmer aktuell zu halten und zu pflegen. Einmal pro Kalenderjahr ist der Austausch aller Aushangfahrpläne im betreffenden Verkehrsgebiet durch den Auftragnehmer unentgeltlich durchzuführen. Fehlende oder beschädigte Aushangfahrpläne sind durch den Auftragnehmer unverzüglich bereitzustellen oder zu ersetzen. Gleiches gilt für fehlende oder beschädigte Fahrplankästen mit geeigneten Ausmaßen. Vor einer Betriebsaufnahme sind die Aushangfahrpläne von der NVH frühzeitig (12 Werktage vorher) an den Auftragnehmer zu übermitteln und von diesem zu Betriebsaufnahme auszuhängen.
- (4) Der Auftragnehmer unterhält eine Internetpräsentation, die mindestens folgende Eigenschaften/Inhalte aufweist:



- a. leicht zu merkende URL (bspw. www.unternehmensname.de),
 - b. moderne und seriöse Gestaltung,
 - c. intuitiv und schnell zu bedienen,
 - d. Vorstellung des Unternehmens mit Kontaktdaten, Kontaktformular und Downloadmöglichkeit/Verlinkung für alle Fahrpläne des Linienbündels (druckoptimiert),
 - e. aktuelle Linienstörungen, Darstellung der EMS-Meldungen
 - f. Verweis zu Tarifgemeinschaften und Fahrplanauskunftsmedien. Die Ansicht muss für gängige Endgeräte (PC, Tablet, Handy) und Browser optimiert sein.
 - g. Die Internetpräsentation muss hinsichtlich Struktur, Layout, Verhalten und Inhalt barrierefrei sein.
- (5) Bei verkehrlichen Störungen sind die Pflichten zur Fahrgastinformation aus Ziffer 2.3.3 einzuhalten.
- (6) Bei der Erstellung und der Bereitstellung der Fahrgastinformationen sind die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu berücksichtigen.
- (7) Alle Fahrplanaushänge (analog und digital) sind mit den Kontaktdaten der HochstiftBewegt Kundenhotline 05251/1233-66, der zugehörigen Mailadresse kundenservice@hochstiftbewegt.de sowie dem Internetauftritt www.hochstiftbewegt.de auszustatten.



4. Verbundanforderungen

- (1) Der Auftragnehmer wird sich für die Wahrnehmung bestimmter Verbundaufgaben eines vom Auftraggeber bzw. der NVH zu benennenden Dritten bedienen und mit diesem nach Weisung des Auftraggebers bzw. der NVH einen Dienstleistungsvertrag abschließen, auf dessen Grundlage der Dritte im Namen des Auftragnehmers die Bereiche Tarif und ggf. Einnahmenaufteilung bearbeitet. Der Dienstleistungsvertrag muss Mitwirkungsmöglichkeiten für den Auftraggeber bzw. die NVH vorsehen, soweit er das Erlörisiko trägt. Die aus der Leistungserbringung entstehenden Kosten erstattet dementsprechend der Auftraggeber im Rahmen der Servicepauschale. Die Verhandlung des Dienstleistungsvertrages obliegt der NVH.
- (2) Der Auftragnehmer hat zudem den Einnahmenaufteilungsvertrag (**Anlage 9b (Einnahmenaufteilungsvertrag Hochstift)**) mit der VPH abzuschließen. Änderungen des Einnahmenaufteilungsvertrages sind mit dem Auftraggeber, vertreten durch die NVH, abzustimmen, soweit er das Erlörisiko trägt.
- (3) Der Auftragnehmer bevollmächtigt die NVH, seine Rechte aus einem Dienstleistungsvertrag (Abs. 1) und dem Einnahmenaufteilungsvertrag (Abs. 2) einschließlich Kündigungsrechten auszuüben. Nach Weisung des Auftraggebers bzw. der NVH wird er neue Dienstleistungs- und/oder Einnahmenaufteilungsverträge mit vom Auftraggeber benannten Dritten oder der NVH abschließen. Abs. 1 Satz 2 bis 4 und Abs. 2 Satz 2 sind zu berücksichtigen oder anzuwenden. Die NVH behält sich die eigenständige Teilnahme und die Wahrnehmung des eigenen Stimmrechts vor.



5. Tarif und Vertrieb

5.1 Tarif

- (1) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die jeweils gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des „Westfalentarif“ und des „NRW-Tarif“ in ihrer jeweils aktuell gültigen Fassung anzuwenden. Diese sind auf den Internetseiten www.westfalentarif.de bzw. www.kcm-nrw.de einsehbar. Darüber hinaus gelten die gesetzlichen Bestimmungen zum Beförderungsentgelt gem. § 39 Abs. 1 PBefG.
- (2) Der Auftragnehmer ermächtigt den Auftraggeber bzw. die NVH oder eine sonstige von diesem zu bestimmende Institution unwiderruflich, in seinem Namen die im Rahmen der jeweils angewandten Verbund- und Gemeinschaftstarife erforderlichen Tarifanträge zu stellen.
- (3) Die Beförderung von Fahrgästen ohne bzw. ohne gültigen analogen oder elektronischen Fahrausweis ist unzulässig. Der Auftragnehmer hat im Sinne der Einnahmensicherung für entsprechende Prüfungen zu sorgen, damit kein Kunde ohne gültigen Fahrausweis die Beförderungsleistung in Anspruch nimmt.
- (4) Der Einstieg erfolgt als kontrollierter Vordereinstieg beim Fahrer. Wenn ein hohes Fahrgastaufkommen an einzelnen Haltestellen den pünktlichen Betrieb bei einem kontrollierten Einstieg nicht ermöglicht, kann hiervon im Einzelfall abgesehen werden.
- (5) Der Auftraggeber bzw. die NVH ist ermächtigt, bei Bedarf Kontrollpersonal in den Bussen einzusetzen, ohne dass dies im Vorfeld mit dem Auftragnehmer abgestimmt werden muss.

5.2 Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)

- (1) Sollten trotz sorgfältiger Prüfung bei Kontrollen während der Fahrt Kunden ohne gültigen Fahrausweis im Fahrzeug angetroffen werden, sind diese zur Zahlung eines „erhöhten Beförderungsentgeltes“ (EBE) zu veranlassen.



- (2) Die Höhe des EBE richtet sich nach den jeweils gültigen Beförderungsbedingungen. Die Einnahmen aus dem EBE verbleiben beim Auftragnehmer und wirken sich nicht mindernd auf dessen Zuwendungsanspruch aus, außer die Kontrolle wurde vom Auftraggeber initiiert und bezahlt.
- (3) Die personenbezogenen Daten sind gem. der geltenden DSGVO (Datenschutzgrundverordnung) elektronisch zu erfassen, um eine systematische Forderungsverfolgung zu ermöglichen (entweder 1. Mahnung nach 24 Tagen, 2. Mahnung nach 31 Tagen, danach Inkasso oder Hinweis auf dem EBE-Beleg gemäß § 286 Abs. 3 BGB, nach Ablauf der Frist von 30 Tagen Inkasso) und um Mehrfachtäter auch im Falle sofortiger Begleichung des EBE feststellen zu können. Nach der dritten Feststellung ist gegen den Fahrgast ein Strafantrag zu stellen. Die gesetzlichen Mahn- und Gerichtskosten des Auftragnehmers, die zur Durchsetzung der Forderungen aus dem EBE anfallen, werden dem Auftragnehmer nach Zustimmung des Auftraggebers bzw. der NVH auf Nachweis erstattet. Darüber hinausgehende Kosten des Auftragnehmers werden nicht erstattet.
- (4) Das EBE ist zu ermäßigen, wenn der erfasste Fahrgast dem Auftragnehmer innerhalb von zwei Wochen nach dem Vorfall nachweist, dass er im Besitz eines für die Fahrt gültigen persönlichen Fahrausweises war.
- (5) Minderjährige sind unter allen Umständen zu befördern. Der Auftragnehmer fordert im Nachgang unter Kontaktaufnahme mit den Erziehungsberechtigten das Fahrgeld bzw. das EBE ein (vgl. Ziffer 2.3.11 Abs. (3)). Die Forderung nach einem EBE ist in diesen Fällen sorgfältig abzuwägen und sollte verhältnismäßig sein (z.B. im Wiederholungsfall). Die aktuelle Rechtsprechung ist auf jeden Fall zu beachten.
- (6) Im Sinne der Einnahmensicherung führt der Auftragnehmer nach Aufforderung des Auftraggebers regelmäßige Fahrausweiskontrollen unter zusätzlichem Einsatz von dafür geeignetem Prüfpersonal sowie entsprechend geeigneter Kontrollgeräte in den Fahrzeugen des Linienbündels mit dem Ziel durch, Täuschungs- und Betrugsversuche möglichst konsequent zu verhindern, aufzudecken und zu sanktionieren. Die Kontrollen erstrecken sich über zwei dafür geeignete Zeiträume pro Jahr von jeweils zwei Wochen á sechs Werktagen mit jeweils



acht Arbeitsstunden zwischen 06 und 22 Uhr. Die Kontrollen sind vorwiegend auf den Linien und Fahrten durchzuführen, bei denen ein relativ hohes Aufkommen von tatsächlichen oder potentiellen Betrugsfällen vorliegt. Sie beinhalten den Einsatz von mindestens einem Prüfer je Linie. Um eine sorgfältige und gründliche Umsetzung auf besonders stark genutzten Linien zu gewährleisten, sind hier 2 Prüfer pro Fahrzeug einzusetzen. Die Kontrolle digitaler Fahrausweise bezieht sich mindestens auf das Deutschlandticket in all seinen Varianten und Ausgabeformen wie Chipkarten und Handy-Barcodes (VDV und UIC-Standard). Die Kontrolle anderer Tickets des Westfalentarifs und NRW Tarifs erfolgt mindestens in Form einer Sichtprüfung. Die Auswertungsergebnisse der jeweiligen Kontrollzeiträume sind der NVH spätestens nach sechs Wochen in aufbereiteter Form zu übermitteln. Die zu kontrollierenden Linien bzw. Fahrten, die Prüfzeiträume und die Mindestanforderungen hinsichtlich Auswertungsumfang und -tiefe sowie das durchführende Dienstleistungspersonal bzw. -unternehmen sind nach Abstimmung mit der NVH festzulegen. Die Kosten hierfür werden über die Servicepauschale erstattet.

Der Auftraggeber bzw. die NVH behält sich zudem das Recht vor, die jährlichen Fahrausweiskontrollen nach Absprache mit dem Auftragnehmer zu erweitern bzw. teilweise oder vollständig auszusetzen. Abweichend von Ziffer 5.2 Abs. (2) stehen die in diesem Zusammenhang erhobenen EBE dem Auftraggeber zu und werden dementsprechend als Beförderungserlöse gem. § 14 Abs. (1) lit. e) i. V. m. § 14 Abs. (4) des Verkehrsvertrags betrachtet. Die Kosten werden entsprechend über die Servicepauschale vom Auftraggeber erstattet.

5.3 Vertrieb

- (1) Der Auftragnehmer führt den Fahrkartenvertrieb durch, soweit sich aus den Regelungen dieses Abschnitts nichts anderes ergibt.
- (2) Der Auftragnehmer muss alle Fahrausweise des WestfalenTarif sowie des NRW-Tarif in der jeweils gültigen Fassung über die von ihm genutzten Vertriebssysteme verkaufen und vertreiben können; ebenso alle Fahrausweise der genehmigten Übergangstarife und tariflicher Sonderangebote. Soweit es sich nicht um Abo-, Schulwegkostenträger-, Semester- oder elektronische Tickets handelt, ist der Vertrieb aller Tickets durch das Fahrpersonal in den Fahrzeugen sicher zu



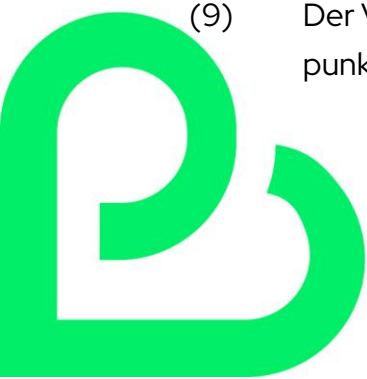
stellen. Die Vertriebspflicht im WestfalenTarif ist auf Tickets beschränkt, die im Bedienungsgebiet des Linienbündels gelten. Die Vertriebspflicht für die Relationspreistickets des NRW-Tarifs ist auf Relationen beschränkt, die im Bedienungsgebiet des Linienbündels ihren Start- oder Endpunkt haben.

- (3) Daneben darf der Auftragnehmer auch Fahrkarten des WestfalenTarif und NRW-Tarif im Abonnement vertreiben, sofern diese für das Bedienungsgebiet des vertragsgegenständlichen Linienbündels gelten. Er räumt diesbezüglich dem Auftraggeber ein nicht ausschließliches Vertriebsrecht ein, das er der NVH übertragen kann. Der Auftraggeber oder der Dritte übernimmt damit die Funktion des Kundenvertragspartners; er schließt die Verträge im Namen der Verkehrsunternehmen ab. Sofern der Auftraggeber dieses Vertriebsrecht wahrnimmt, finden die Regelungen der **Anlage 10 b (Vertriebsleitfaden WestfalenTarif)** Anwendung. Der Auftraggeber ist gegenüber dem Auftragnehmer verantwortlich für den ordnungsgemäßen Umgang mit den Daten der Kunden des Verkehrsunternehmens und wird dazu mit dem Auftragnehmer einen Vertrag über die Verarbeitung auftragsbezogener Daten nach beigefügter **Anlage 20 (Vertrag über die Verarbeitung auftragsbezogener Daten)** abschließen. Der Vertrieb durch den Auftraggeber darf erst starten, wenn zuvor genannter Vertrag unterzeichnet ist.
- (4) Der Auftragnehmer wird sich für die Wahrnehmung von Vertriebsaufgaben und die Übernahme der Rolle des Kundenvertragspartners gemäß Vorgabe des Auftraggebers eines geeigneten Dienstleisters, z. B. der NVH, bedienen. Er wird mit diesem nach Weisung des Auftraggebers einen Dienstleistungsvertrag oder mehrere Dienstleistungsverträge abschließen, auf dessen oder deren Grundlage der Dritte im Namen des Auftragnehmers den Vertrieb von Schülerfahrkarten und/oder Semestertickets durchführt. Solche Dienstleistungsverträge müssen vorsehen, dass der Dienstleister verantwortlich für den ordnungsgemäßen Umgang mit den Daten der Kunden des Verkehrsunternehmens ist und dazu mit dem Auftragnehmer einen Vertrag gemäß **Anlage 20 (Vertrag über die Verarbeitung auftragsbezogener Daten)** abschließt, sowie dass der Auftragnehmer die entsprechenden Einnahmen erhält. Der Vertrieb des Auftraggebers darf erst dann starten, wenn der zuvor genannte Vertrag unterzeichnet ist. Die aus der



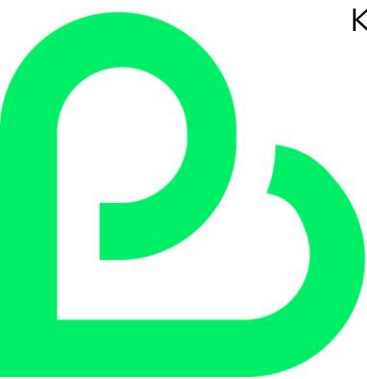
Leistungserbringung entstehenden Kosten erstattet der Auftraggeber im Rahmen der Servicepauschale. Die Verhandlung der Dienstleistungsverträge obliegt der NVH. Der Auftraggeber und die NVH sind gegenüber dem Auftragnehmer verantwortlich für die ordnungsgemäße Auswahl, Überwachung und Kontrolle des Dienstleisters und stellen den Auftragnehmer von allen Ansprüchen frei, die Kunden oder sonstige Dritte im Zusammenhang mit Nicht- oder Schlechtleistungen des Dienstleisters gegen den Auftragnehmer erheben. Die Freistellung schließt ausdrücklich Vertragsstrafen oder Erlösminderungen aufgrund von verspäteten oder fehlerhaften Einnahmemeldungen ein.

- (5) Der Auftragnehmer bevollmächtigt die NVH, seine Rechte aus Dienstleistungsverträgen (Abs. (4)) einschließlich Kündigungsrechten auszuüben. Nach Weisung des Auftraggebers wird er neue Dienstleistungsverträge mit von Auftraggeber benannten Dritten oder der NVH abschließen.
- (6) Der Vertrieb von Schülerfahrausweisen wird durch einen geeigneten Vertriebsdienstleister durchgeführt. Der Auftragnehmer hingegen hat nur dafür Sorge zu tragen, dass er die Einnahmen aus dem Verkauf der Schülerfahrausweise erzielt. Der Auftraggeber bzw. die NVH übernimmt, soweit zulässig, das Vertreten des Auftragnehmers in den entsprechenden Arbeitskreisen.
- (7) Der Auftragnehmer verpflichtet sich insbesondere zum Vertrieb der im Bedienungsbereich des jeweiligen Linienbündels nutzbaren Abo-Tickets des Westfalen-Tarifs. Er bedient sich zum Vertrieb der Abo-Tickets eines geeigneten Vertriebsdienstleisters. Der Auftragnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass er die Einnahmen aus dem Verkauf der Abo-Tickets erzielt. Der Auftraggeber bzw. die NVH übernimmt, soweit zulässig, das Vertreten des Auftragnehmers in den entsprechenden Arbeitskreisen.
- (8) Ein Verkauf von Fahrausweisen über stationäre Fahrausweisautomaten ist ausdrücklich nicht vorgesehen.
- (9) Der Vertriebsleitfaden für den Westfalen-Tarif ist samt Anlagen in seiner zum Zeitpunkt der Ausschreibung gültigen Fassung anzuwenden und in der **Anlage 10b**



(Vertriebsleitfaden Westfalentarif) beigelegt. Die fortlaufend aktuell gültige Version ist über die WT GmbH zu beziehen. Der Auftragnehmer ist dazu verpflichtet, sich hieraus ergebende Änderungen der vertrieblichen Anforderungen mit Zustimmung des Auftraggebers bzw. der NVH umzusetzen. Darüberhinausgehende Vertriebsanforderungen sind auf Weisung des Auftraggebers bzw. der NVH und im Einklang mit den grundsätzlichen Vorgaben des WT-Vertriebsleitfadens ebenfalls umzusetzen. Die Kostenverantwortung für damit ursächlich und direkt zusammenhängende Mehraufwendungen liegt dann beim Auftraggeber. Dokumente zur vertrieblich-technischen Umsetzung des NRW-Tarifs sind auch über die Internetseite www.kcd-nrw.de zu beziehen.

- (10) In Bezug auf das Elektronische Fahrgeldmanagement (EFM) sind die folgenden Anforderungen zu berücksichtigen:
- a. **((eTicket Deutschland (VDV KA):** Das Vertriebssystem des Auftragnehmers muss in der Lage sein, elektronische Tickets, sog. ((eTickets, die auf Chipkarten gemäß VDV KA Standard oder als statische Berechtigungen per VDV-Barcode ausgegeben wurden, elektronisch prüfen zu können. Die Prüfbarkeit ist mindestens für ((eTickets aus dem WestfalenTarif (inkl. Deutschlandticket) sowie aus dem NRW-Tarif auf allen Linien im Bediengebiet sicherzustellen. Die Fahrzeuge des Auftragnehmers müssen mit einem System ausgestattet sein, mit dem es die Rolle des Dienstleisters gem. der VDV-KA (DL) bzw. ((etiCore realisiert. Eine Anbindung des eingesetzten Einstiegskontrollsystems an die zentralen Systeme von ((eTicket Deutschland ist auf Anforderung des Auftraggebers nachzuweisen. Eine vollumfängliche Verarbeitung der KOSE-Sperrlisten inkl. Sperrnachweis zur Sperrung von Tickets und Chipkarten ist sicherzustellen. Entsprechend sind alle Kontrollgeräte mit gültigen Secure Applikation Modulen (SAM) auszurüsten. Der Auftragnehmer stellt die Zertifizierung der einzelnen ((eTicket-Komponenten wie etwa Terminals und Hintergrundsysteme durch den Systemhersteller sicher. Das Prüfkonzert bzw. die Vorgaben der PV-KM Dokumentation zum WestfalenTarif sind in ihrer aktuell verfügbaren Version als Teil des bzw. im Einklang mit dem Vertriebsleitfaden WestfalenTarif (Anlage 10b (Vertriebsleitfaden Westfalentarif)) anzuwenden. Die Verarbeitung des proprietären WTB-PKM bzw. des Kontrollmoduls nach KA-Standard ist entsprechend sicherzustellen.



- b. **Motics:** Mit Betriebsstart ist die Prüffähigkeit des neuen Barcode-Sicherheitsstandards Mobile Ticketing Crypto Service (motics) mindestens in der Ausbaustufe 0 ebenfalls durch den Auftragnehmer sicherzustellen. Das vom Auftragnehmer eingesetzte System sollte grundsätzlich um die weiteren Ausbaustufen des motics erweiterbar sein.
 - c. **Internationaler Eisenbahnverband (UIC):** Die Kontrollgeräte des Auftragnehmers müssen durch Anbindung an die Sperrlisten des zentralen Sicherheitssportals der DTVG (Deutschlandtarifverbund GmbH) eine einheitliche, kryptografisch gesicherte Ticket-Kontrolle gem. dem aktuell erforderlichen UIC-Standard (insbesondere gem. UIC 918-3 und 918-9 sowie 918-3* und 918-9*) gewährleisten. Hierdurch ist u.a. die Prüfung von Deutschlandtickets und sog. City-Tickets (City-Option von Fernverkehrstickets) der Deutschen Bahn in Echtzeit sicher zu stellen.
 - d. **((etiCORE:** Der Auftragnehmer stellt die Prüfung elektronischer Tickets gem. dem VDV-Standard „((etiCORE“ unter Einhaltung der entsprechenden Vorgaben des VDV eTicket Service (VDV eTS) als absehbar erforderliche Erweiterung der Prüf- bzw. Kontrollsysteme sicher. Die entsprechende Ertüchtigung des eingesetzten Kontrollsystems hat bis zum westfalen-bzw. NRW-weit vereinbarten Umsetzungstermin, spätestens aber bis zum 01.05.2028 zu erfolgen.
- (11) Der Auftragnehmer gewährleistet den Ticketverkauf per Bargeldzahlung in den Fahrzeugen. Das Fahrpersonal muss Wechselgeld im Rahmen des Möglichen an den Kunden zurückgeben, dabei müssen Geldbeträge bis 10 Euro über dem Verkaufspreis des jeweiligen Tickets gewechselt werden können. Darüber hinaus gelten die Vorgaben zu Zahlungsmitteln und Wechselgeld gemäß den Tarifbestimmungen des Westfalentarifs. Fahrzeuge sind gemäß **Anlage 2 (Qualität)** mit Kartenzahlungsgeräten auszustatten.
- (12) Die steuerliche Behandlung (Umsatzsteuer) der auf den vertragsgegenständlichen Linien erzielten Fahrgelderträge obliegt dem Auftragnehmer. Dies gilt auch, soweit dem Auftragnehmer Bruttofahrgeldeinnahmen anderer Verkehrsunternehmen oder Vertriebspartner zugeschrieben werden bzw. von diesen abgefordert werden (vgl. Ziffer 5.4).



- (13) Der Auftragnehmer hat dem Auftraggeber bzw. den von ihm beauftragten Dritten nach Bedarf bis zu drei Fahrausweise für dienstliche Zwecke auszustellen, die zur freien Fahrt auf den Linien des Linienbündels berechtigen.
- (14) Der Auftragnehmer nimmt regelmäßig an vertrieblichen Arbeitskreisen teil. Der Auftragnehmer vertritt dabei, soweit zulässig, insofern die Interessen des Auftraggebers, als dass die diskutierten Themen und zu fassende Beschlüsse das in dieser Leistungsbeschreibung beschriebene Verkehrsangebot betreffen. Das Recht zur Teilnahme und Stimmabgabe in Vertriebs-Arbeitskreisen behält sich der Auftraggeber jedoch grundsätzlich vor.

5.4 Einnahmenaufteilung

- (1) Der Auftragnehmer wird Abrechnungsvertragspartner der Einnahmenaufteilung für den WestfalenTarif sowie für den NRW-Tarif. Er übernimmt alle damit verbundenen Rechte und Pflichten, die aus den Einnahmenaufteilungsverträgen resultieren. Die Verträge, denen der Auftragnehmer beitreten muss, sind in den Anlagen
 - a. Anlage 9b (EA-Vertrag Hochstift),
 - b. Anlage 10a (EA-Vertrag Westfalentarif)

in der zum Zeitpunkt der Ausschreibung gültigen Fassung beigelegt.

Alle Verträge zur Einnahmenaufteilung sowie deren Anlagen und Anhänge in ihrer jeweils aktuell gültigen Fassung sind vom Auftragnehmer laufend über die jeweilige Clearingstelle (D-TIX GmbH & Co. KG; KCM, WT GmbH, VPH mbH) zu beziehen und eigenständig auf Vollständigkeit und Aktualität zu prüfen.

- (2) Der Auftragnehmer wird die Rolle eines „AVP-VU-brutto“ gemäß Nr. 5 (Fall 5.1) der Anlage 6 des in Absatz 1 lit. b) genannten Vertrags Anlage 10a (EA-Vertrag Westfalentarif) übernehmen.

5.5 Regelungen zum Deutschlandticket



Solange der Auftraggeber die Anwendung des Deutschlandtickets als Höchsttarif in seinem Zuständigkeitsgebiet vorgibt, obliegt dem Auftragnehmer die Einhaltung der Regelungen zum Deutschlandticket gemäß der **Anlage 17 (Regelungen zum Deutschlandticket)**.



6. Marketing

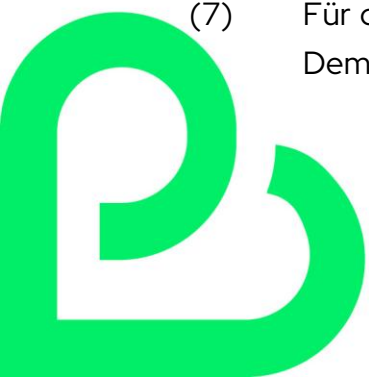
- (1) Der Auftraggeber verpflichtet den Auftragnehmer zu einer engen und partnerschaftlichen Zusammenarbeit in allen Fragen der Öffentlichkeitsarbeit.
- (2) Das Unternehmensmarketing des Auftragnehmers in Bezug auf das vertragsgegenständliche Linienbündel darf dem Marketing des Auftraggebers bzw. der NVH nicht entgegenstehen, muss das vorgegebene Corporate Design des Auftraggebers bzw. der NVH berücksichtigen und immer in Absprache mit den Marketingverantwortlichen der NVH erfolgen.
- (3) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, an Marketingmaßnahmen zur Bewerbung des Angebotes mitzuwirken. Sie werden nur nach Absprache mit der NVH durch den Auftragnehmer umgesetzt. Die NVH entscheidet hier über Art und Umfang der Marketingmaßnahmen und ist mit der Entscheidungsfindung betraut. Diese Marketingmaßnahmen werden über die Servicepauschale (vgl. Ziffer 9 Absatz (16)) abgerechnet.
- (4) Die möglicherweise anfallenden Personalkosten des Auftragnehmers für Marketingmaßnahmen (z.B. Infostandbetreuung, Promotionaktionen) werden erstattet (gem. Preisbestandteil P 2.1 NFB Mo.-Fr.). Die Abrechnung erfolgt über die Servicepauschale.
- (5) Alle Marketingmaßnahmen werden gemeinsam zwischen Auftragnehmer und NVH abgestimmt. Auch Marketingmaßnahmen, die durch den Auftraggeber bzw. die NVH bei Dritten (z.B. Radio Hochstift, Zeitungsanzeigen u.ä.) in Auftrag gegeben werden, können anteilig nach Anweisung durch die NVH durch den Auftragnehmer aus der erhaltenen Servicepauschale bezahlt werden.
- (6) Der Auftraggeber bzw. die NVH kann zur Vermarktung des Verkehrsangebots Erhebungen durchführen lassen. Näheres regelt **Anlage 16 (Erhebungen)**.



7. Kommunikation

7.1 Kommunikation zwischen Auftragnehmer und Fahrgästen

- (1) Der Kunde muss mindestens die folgenden Möglichkeiten haben, mit dem Auftragnehmer in Kontakt zu treten:
 - a. mündlich über eine Kundenhotline (Festnetz-Rufnummer oder 0800-Servicerufnummer) mindestens zu den Zeiten, in der dem Auftragnehmer die Betriebs- und Beförderungspflicht gemäß §§ 21 und 22 PBefG obliegt und
 - b. schriftlich über Post- oder E-Mail-Adresse.
- (2) Alle beim Auftragnehmer eingehenden Beschwerden sind der NVH unmittelbar nach deren Bekanntwerden weiterzuleiten. Eine Antwort an den Kunden erfolgt durch die NVH.
- (3) Die Kontaktdaten sind mindestens in den Bussen und auf der vom Auftragnehmer zu betreibenden Internetpräsentation zu veröffentlichen.
- (4) Für Kunden, die gem. Ziffer 7.5 Abs. 4 der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW einen gültigen personenbezogenen Zeitfahrausweis vorzeigen müssen, besteht die Möglichkeit, dies beim Fahrpersonal oder auf elektronischem Wege erledigen zu können.
- (5) Für Kunden muss die Wahl bestehen, Erstattungen oder Umtausch von Fahrkarten gem. Ziffer 8 Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW oder die Erstattung von Wechselgeld gem. Ziffer 7.2 Abs. 2 der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW bei der Verwaltung des Unternehmens vorzunehmen und dies auf postalischem Wege erledigen zu können.
- (6) Kunden sind frühzeitig über geplante Störungen im Linienverkehr zu unterrichten. Näheres regelt Ziffer 2.3.3.
- (7) Für die Kommunikation ist das Kommunikationskonzept der NVH anzuwenden. Demnach übernimmt die NVH die Kommunikation mit den öffentlichen Medien



und gibt für ihre administrativen Tätigkeitsfelder Pressemitteilungen heraus oder führt Pressekonferenzen durch. Die NVH informiert ebenfalls über Änderungen im Verkehrsangebot der Linienbündel. Dazu erfolgt eine Abstimmung mit dem Auftragnehmer, der sich seinerseits verpflichtet, keine eigene nicht abgestimmte Pressekommunikation durchzuführen. Pressekommunikation, die den Betrieb des Verkehrsunternehmens betrifft, ist vom Auftragnehmer unmittelbar nach Bekanntwerden des Störungsereignisses durchzuführen (Beispiel: kurzfristig auftretende Schnee- und Eisglätte, Unfälle, weitere unplanbare Ereignisse). Die NVH ist darüber textlich zu informieren.

7.2 Kommunikation zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber bzw. NVH

- (1) Die NVH sowie der Auftragnehmer sind dazu verpflichtet, die für eine ordnungsgemäße Vertragsabwicklung notwendigen Daten und Informationen frühzeitig auszutauschen. Hierzu gehören insbesondere Informationen zu Fahrplänen und betrieblichen Ausnahmesituationen sowie weitere für die Fahrgäste relevante Daten. Außerdem ist die NVH über Fahrtausfälle zu informieren. Ein Kommunikationsschema ist in **Anlage 18 (Kommunikation bei Abweichungen und besonderen Vorkommnissen im Betrieb)** dargestellt.
- (2) Sollten bei der NVH Kundenresonanzen eingehen, die die Mitarbeit des Auftragnehmers erfordern, wird dieser per Mail darüber in Kenntnis gesetzt. Der Auftragnehmer verpflichtet sich diese Anfragen innerhalb von 24 h nach Erhalt zu beantworten. Der Auftraggeber behält sich vor, bei Überschreitung der 24 h-Frist, einen Verstoß zu pönalisieren.
- (3) Sofern die Form und der Umfang des Informationsaustausches nicht schon durch die Regelungen der vorliegenden Leistungsbeschreibung festgelegt sind, werden sich die NVH sowie der Auftragnehmer im Einzelnen darüber verständigen. Die Weitergabe von Daten aus Absatz (1) erfolgt ohne weitere Absprache nur an die NVH. Die Weitergabe an Dritte erfolgt, soweit im Vertrag nichts anderes geregelt ist, nur in Absprache zwischen der NVH und dem Auftragnehmer.
- (4) Der Auftragnehmer ist dazu verpflichtet, der NVH mindestens einen Mitarbeiter zu benennen, der für jegliche Anliegen der Betriebsdurchführung zur Verfügung



steht. Diese Person(en) ist/sind der NVH vor Betriebsaufnahme mit den jeweiligen Kontaktdaten (Telefonnummer, E-Mail-Adresse) schriftlich mitzuteilen. Änderungen in der Zuständigkeit sind der NVH ebenfalls schriftlich mitzuteilen.

- (5) Des Weiteren ist der Auftragnehmer verpflichtet an Statusgesprächen teilzunehmen. Diese werden mit Zuschlag nach dem folgenden Schema festgelegt:
- Das erste Statusgespräch findet spätestens sechs bis sieben Monate, das zweite Statusgespräch einen Monat vor Betriebsaufnahme statt.
 - Alle weiteren Statusgespräche im Verlauf des Betriebs sind vierteljährlich vorzunehmen.
 - Das letzte Statusgespräch vor Ablauf dieses Vertrages hat vier Wochen vor Vertragsende stattzufinden.
 - Die NVH stellt für die Statusgespräche frühzeitig den Entwurf einer Agenda zur Verfügung; der Auftragnehmer regt weitere Tagesordnungspunkte an.

7.3 Kommunikation zwischen Auftragnehmer und Schulen

- (1) Zur Optimierung des Schulverkehrs ist zu Beginn des ersten Schulhalbjahres im Sommer für drei Wochen Montag bis Freitag, jeweils zwischen 08.00 Uhr und 16.00 Uhr und nach Beginn des zweiten Schulhalbjahres für zwei Wochen Montag bis Freitag, jeweils zwischen 08.00 Uhr und 16.00 Uhr, ein kompetenter Ansprechpartner für die Belange der Schulen zur Verfügung zu stellen. Er soll ausschließlich von den Schulen kontaktiert werden. Die Kontaktdaten werden nicht an Schüler, Eltern, Lehrer oder Schulträger weitergegeben. Der Auftraggeber bzw. die NVH behält sich vor, ein vordefiniertes Schreiben mit dem Auftragnehmer hierzu vorab abzustimmen. Der Ansprechpartner muss während dieser Zeiten dauerhaft erreichbar sein.
- (2) Die Aufgabe dieses Ansprechpartners ist es Anregungen, Änderungswünsche und Kritik von Schülern, Eltern, Lehrern und den Schulträgern, welche gesammelt über die Schule übermittelt werden, aufzunehmen, sowie Fragen zum Schulverkehr zu beantworten. Innerhalb der drei bzw. zwei Wochen nach Schulhalbjahresbeginn ist sicherzustellen, dass Fragen der o.g. Gruppen innerhalb von



48 Stunden nach Zugang beantwortet werden und Missstände möglichst innerhalb des gleichen Zeitraumes abgestellt werden. Die NVH ist über Maßnahmen unverzüglich zu unterrichten. Sofern das Abstellen von Missständen durch den Unternehmer höhere Kosten für den Auftraggeber zur Folge hat (z.B. wenn Zubestellungen erforderlich sind), so ist dessen Einvernehmen erforderlich. Das Einvernehmen wird durch die NVH im Namen und im Auftrag des Auftraggebers erteilt. Sofern Missstände nicht innerhalb von 48 Stunden beseitigt werden konnten, ist dies der NVH durch den Auftragnehmer vor Ablauf der Frist zu melden und zu erläutern. Gemeldete Missstände, die nicht die vom Auftragnehmer durchgeführten Linienverkehre betreffen, sind der NVH zu melden und an das betreffende Verkehrsunternehmen weiterzuleiten.

- (3) Sämtliche über den Ansprechpartner mit den Schulen geführte Korrespondenz, insbesondere eine zusammenfassende Dokumentation über das Abstellen etwaiger Missstände, ist dem Auftraggeber, neben der Übermittlung der Dokumentation, zusätzlich im Rahmen der Statusberichte zur Verfügung zu stellen.
- (4) Der bzw. die Ansprechpartner sind jeweils drei Wochen vor Schuljahresbeginn unter Angabe der Telefonnummer und des Erreichbarkeitszeitraumes dem Auftraggeber, allen vom Unternehmen bedienten Schulen und den betroffenen Schulträgern schriftlich zu nennen. Die Schulen sind explizit darauf hinzuweisen, dass sich ausschließlich Schulen an diesen Ansprechpartner wenden können.
- (5) Außerhalb der genannten Zeiträume ist den Schulen, Schulträgern sowie dem Auftraggeber ein Ansprechpartner für den Schulverkehr beim Auftragnehmer zu nennen.

7.4 Kommunikation bei Abweichungen und besonderen Vorkommnissen im Betrieb

- (1) Für alle Abweichungen und besonderen Vorkommnisse im Betrieb ist **Anlage 18 (Kommunikation bei Abweichungen und besonderen Vorkommnissen im Betrieb)** anzuwenden.



8. Berichts- und Informationspflichten

8.1 Allgemeines

- (1) Dem Auftragnehmer obliegen die nachfolgend dargestellten Berichtspflichten.
- (2) Die Berichte sind der NVH fristgerecht, vollständig und inhaltlich richtig zu übersenden.
- (3) Der Auftragnehmer hat die in **Anlage 11 (Berichtsbögen)** bereitgestellten Berichtsbögen zu verwenden; alternativ kann er die Meldungen nach textlicher Absprache mit der NVH und nach deren Zustimmung in einer anderen geeigneten Form erbringen.
- (4) Bei allen Berichtsbögen, die eine Meldung der Kilometer vorsehen, ist die **Anlage 3 (Haltestellenabstände)** und für die betroffenen Fahrminuten die **Anlage 1 (Fahrpläne)** als Grundlage anzuwenden. Näheres hierzu regelt Ziffer 2.2 dieser Leistungsbeschreibung.

8.2 Berichtspflichten bis zur Betriebsaufnahme

- (1) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, der NVH die im folgenden dargestellten Berichtsbögen mindestens zwei Wochen vor der Betriebsaufnahme bereitzustellen:
 - a. **Berichtsbogen 1:** Fahrzeuge (elektronisch im Excel-Format)
 - b. **Berichtsbogen 2a:** Umlaufplanung tabellarisch mit Darstellung des Umlaufs je eingeplantem Fahrzeug elektronisch im Excel-Format (Kategorie ist darzustellen)
 - c. **Berichtsbogen 2b:** Umlaufplanung grafisch mit Darstellung aller Fahrplanfahrten, Ein-/Aussetzfahrten, Leerfahrten und Standzeiten sowie der Dienstplanstelle oder ggf. Name und Standort des Subunternehmers. Weiterhin sind Umlaufgrafiken für die Tagesarten Mo-Fr (S) bzw. Mo,Mi,Do (S) & Di,Fr (S) sowie Mo-Fr (F) und Sa zu liefern.



- (2) Die **Berichtsbögen 2a und 2b** sind gemäß der Aufforderung zur Angebotsabgabe bereits mit der **Anlage 7 (Kalkulationsblatt)** abzugeben.
- (3) Sollten sich zwischen Angebotsabgabe und Betriebsaufnahme noch Änderungen in der Umlaufgestaltung (z.B. durch Zu- und Abbestellungen) ergeben, ist der NVH vor Betriebsaufnahme ein finaler Stand vorzulegen.

8.3 Berichtspflichten innerhalb von 48 Stunden

Der Auftragnehmer hat der NVH innerhalb von 48 Stunden nach einem Vorfall (fallen Sams-, Sonn- oder Feiertage in die Frist, spätestens am darauffolgenden Werktag; z.B. Vorfall am Freitag, späteste Lieferung am Montag bzw. ersten darauffolgenden Werktag) den **Berichtsbogen 3** bereitzustellen. Im **Berichtsbogen 3** sind insbesondere nachfolgenden Angaben mitzuteilen:

- a. Betriebsstörungen, die zum Leistungsausfall (Fahrt- und/oder Haltausfall gemäß Definition in **Anlage 5 (Qualitätscontrolling)**) führen (Ursachen und verkehrliche Auswirkungen von unvorhergesehenen Betriebsstörungen, Lösungen, Lösungsvorschläge des Auftragnehmers zur Behebung von absehbaren Betriebsstörungen, Angaben über die Dauer der Betriebsstörung).
- b. Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge des Auftragnehmers oder seiner Subunternehmer beteiligt waren, sowie etwaige Schäden,
- c. Komfort- und/oder Kapazitätsabweichungen der eingesetzten Fahrzeuge,
- d. Alle beim Auftragnehmer eingehenden Beschwerden in anonymisierter Form (siehe Ziffer 7.1 Abs. (2)).

Meldungen über Betriebsstörungen die zum Leistungsausfall führen, müssen gemäß den Vergabeunterlagen vollständig bei der NVH eingehen. Sie gilt erst dann als vollständig und richtig im Sinne der Ziffer 8.1 Abs. (2) dieser Leistungsbeschreibung sowie der Ziffer 22 der Anlage 5 (Qualitätscontrolling), wenn sie zusätzlich zu den Angaben über Ursachen und Auswirkungen den verifizierbaren Zeitstempel sowie die Referenznummer der korrespondierenden qualitativen Meldung im Emergency Management System (EMS) gemäß Ziffer 2.3.3 Abs. 5 bzw. 7 enthält. Das Fehlen dieser Referenzierung löst die Rechtsfolgen einer unvollständigen Unterlage gemäß dem Katalog der Vertragsstrafen aus.

8.4 Quartalsweise Berichtspflichten



- (1) Der Auftragnehmer muss dem Auftraggeber mindestens einmal im Quartal Lieferbelege des Lieferanten für die SpK (Synthetische paraffinische Kraftstoffe) oder alternative Tankstellenquittungen übermitteln (siehe Leistungsbeschreibung Ziffer 2.3.6).
- (2) Der Auftragnehmer liefert dem Auftraggeber quartalsweise einen Steuerungsreport. Dieser beinhaltet Informationen zu z.B. Leistung, Qualität, Fahrzeuge und Beschwerden. Das genaue Format wird vom Auftraggeber noch festgelegt.

8.5 Jährliche Berichtspflichten

- (1) Zum neuen Schuljahr stellt der Auftragnehmer der NVH die Schülerdaten für das aktuelle Schuljahr elektronisch im Excel-Format zur Verfügung. Die Daten müssen der NVH spätestens bis zum 31. Oktober zur Verfügung stehen. Des Weiteren stellt der Auftragnehmer der NVH bis zum gleichen Datum die Schüleranfangsbestandsliste im pdf-Format nach Schulen getrennt zur Verfügung.
- (2) **Berichtsbogen 1:** Sofern nicht gemäß Ziffer 8.6 bereits erfolgt, ist der NVH zum 31.10. eines jeden Jahres eine aktualisierte Fahrzeugliste (elektronisch im Excel-Format) zu übermitteln.
- (3) **Berichtsbogen 2a:** Sofern nicht gemäß Ziffer 8.6 bereits erfolgt, ist der NVH zum 31.10. eines jeden Jahres ein aktualisierter Umlaufplan (elektronisch im Excel-Format) zu übermitteln.

8.6 Weitere Berichtspflichten

Bei jeder Änderung müssen folgende Berichtsbögen vom Auftragnehmer aktualisiert werden:

- a. **Berichtsbogen 1:** Aktualisierte Fahrzeugliste (elektronisch im Excel-Format) bis spätestens 12 Werktage nach jeder Änderung,
- b. **Berichtsbogen 2a und 2b:** Änderungen an der Umlaufplanung bis 2 Wochen nach In-Kraft-Treten der Änderung.

8.7 Verstöße gegen die Berichtspflichten



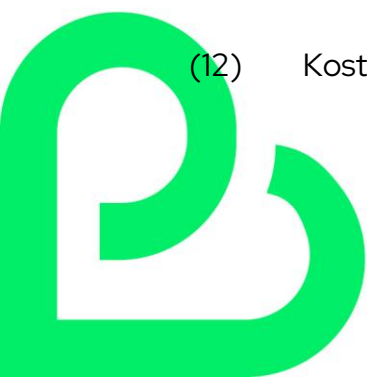
Ein Verstoß gegen die Berichtspflichten aus den vorgenannten Ziffern liegt vor, wenn gegen die dort genannten Verpflichtungen verstoßen wird. Bei einem Verstoß des Auftragnehmers werden Pönalen gemäß der **Anlage 5 (Qualitätscontrolling)** erhoben.



9. Angebotskalkulation

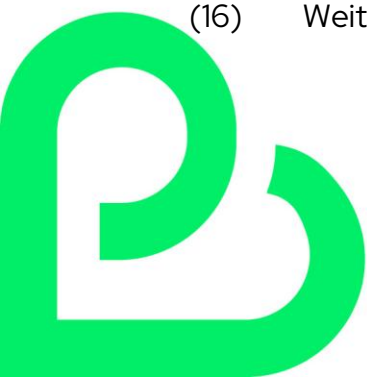
- (1) Bei der vorliegenden Ausschreibung handelt es sich um eine Brutto-Ausschreibung. Das bedeutet, der Auftraggeber trägt das Einnahmerisiko. Sämtliche erzielte Einnahmen aus allen angewendeten Tarifen, alle Ausgleichszahlungen (insb. nach § 228 SGB IX, § 11a ÖPNVG NRW) sowie erhaltene Fördermittel verbleiben beim Auftragnehmer, werden aber auf den Gesamtzuschuss des Auftraggebers angerechnet. Dies gilt nicht für die Einnahmen aus erhöhten Beförderungsentgelten, die der Auftragnehmer bei auf seine Kosten durchgeführten Fahrausweiskontrollen eingezogen hat. Den Auftragnehmer trifft eine vertragliche Pflicht zur Inanspruchnahme von öffentlichen Ausgleichsleistungen gem. §§ 228ff. SGB IX, § 11a ÖPNVG NRW und ggf. weitere sowie zur Inanspruchnahme von Fördermitteln. Näheres regelt **Anlage 6 (Verkehrsvertrag)**.
- (2) Der Bieter hat einen Vollkostenpreis (VP) anzugeben (s. **Anlage 7 (Kalkulationsblatt)**). Der Vollkostenpreis wird Vertragsbestandteil.
- (3) Regelungen zum Abrechnungsverfahren und zur Abrechnungssystematik enthält **Anlage 6 (Verkehrsvertrag)**.
- (4) Regelungen zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW durch den Auftraggeber an den Auftragnehmer trifft die hierzu erlassene allgemeine Vorschrift vom 16.03.2022 in der jeweils gültigen Fassung.
- (5) Für die Kalkulation des Zuschusses ist die **Anlage 7 (Kalkulationsblatt)** verbindlich zu verwenden. Änderungen am Kalkulationsblatt sind nicht erlaubt; ein Verstoß hiergegen führt zum Ausschluss des Bieters. Das Kalkulationsblatt ist vom Bieter vollständig auszufüllen und dem Angebot in einer Excel-Datei beizulegen. Fallen für einzelne Kostenbestandteile keine Kosten an, ist dies für diese Kostenbestandteile eindeutig durch Eintragung einer Null deutlich zu machen.
- (6) Die Angebotskalkulation ist auf Grundlage eines Normjahres mit einem standardisierten Verkehrstageschlüssel mit 250 Mo-Fr, davon 192 Schultage, 52 Samstage und 63 Sonn- und Feiertage durchzuführen.
- (7) Die Preisbildung erfolgt auf der Basis von Nettopreisen (ohne Umsatzsteuer).

- (8) Der Vollkostenpreis (VP) gem. **Anlage 7 (Kalkulationsblatt)** setzt sich zusammen aus den fahrzeugbezogenen Kosten (P 1), den fahrzeitbezogenen Kosten (P 2), den fahrleistungsbezogenen Kosten (P 3), den Kosten für den ALF-Betrieb (P 4), den Regiekosten (P 5), der Servicepauschale (P 6) und den Kosten für den Betrieb des On-Demand Verkehrs (P7).
- (9) Als fahrzeugbezogene Kosten (P 1) werden z.B. die Kapitalkosten für die Anschaffung und die Unterhaltung der Fahrzeuge und Betriebswerkstätten verstanden. Alternativ oder ergänzend können die Kosten für die Anmietung/das Leasing der eingesetzten Fahrzeuge angesetzt werden. Als Stückzahlen sind unter P 1.2 nur die für die Erbringung des Fahrplanes erforderlichen Fahrzeuge anzugeben. Die Kosten für Reserve- bzw. Ersatzfahrzeuge sind entsprechend als Zuschlag auf die Kosten der regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge unter P 1.1 zu kalkulieren.
- (10) Den fahrzeitbezogenen Kosten (P 2) sind insbesondere die Kosten zuzuordnen, die für das Fahrpersonal entstehen. Es sind Preise je Fahrplanstunde anzugeben. Die anzugebenden Fahrplanstunden sind dabei ausschließlich aus den in den Fahrplänen dargestellten Fahrten abzuleiten (ohne etwaige Standzeiten, Überführungs-/Ein- und Aussetzfahrten u.ä.).
- (11) Unter fahrleistungsbezogenen Kosten (P 3) sind z.B. die Antriebskosten sowie sämtliche Werkstattkosten, Infrastrukturkosten ohne Kapital- und Personalkosten zu verstehen. Es sind hier Preise je Fahrplankilometer anzugeben. Die anzugebenden Fahrplankilometer sind dabei ausschließlich aus den in den Fahrplänen dargestellten Fahrten in Verbindung mit den Haltestellenabständen in **Anlage 3 (Haltestellenabstände)** abzuleiten (ohne etwaige Überführungs-/Ein- und Aussetzfahrten u.ä.). Dabei ist zwingend darauf zu achten, dass die in Berichtsbogen 1 in Verbindung mit Berichtsbogen 2a aus **Anlage 11 (Berichtsbögen)** gemeldeten Fahrzeuge und Umläufe gemäß Ziffer 2.3.6 (insbesondere HVO, Diesel, elektrisch) entsprechend bei der Kalkulation der Fahrplankilometer im Kalkulationsblatt berücksichtigt werden.
- (12) Kosten für den ALF-Betrieb (P 4) sind sämtliche Kosten, die durch den Betrieb



von ALF-Verkehren entstehen, allerdings ohne Fahrzeugkosten, da die Fahrzeuge gemäß P 7.1 auch für den ALF-Betrieb verwendet werden. Für die Wertung der Angebote wird davon ausgegangen, dass die Abrufquote 35 % beträgt und die Fahrzeugkategorie VAN zum Einsatz kommt. Die Abrechnung der ALF-Verkehre erfolgt mittels der im Kalkulationsblatt dafür spezifisch angegebenen Kosten je Fahrplankilometer (d. h. Leerfahrten werden nicht entgolten, sondern sind im Kostensatz zu berücksichtigen!).

- (13) Unter Regiekosten (P 5) sind **alle** Kosten zu verstehen, die **nicht** den Kosten P 1 - P 4 entsprechen (insbesondere für administrative Aufgaben, Verkehrsaufsicht etc.). Kosten für den OnDemand-Verkehr sind hier nicht zu berücksichtigen.
- (14) Der Auftragnehmer stellt 0,08 Euro je Fahrplankilometer als Servicepauschale (unter P 6 eingestellt) in sein Angebot ein. Mit der Servicepauschale werden vom Auftraggeber bzw. der NVH bestimmte mit den ausgeschriebenen Verkehren zusammenhängende Leistungen finanziert, deren jeweilige Kosten zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe noch nicht beziffert werden können. Hierzu gehören u.a. die Kosten für die Einnahmenaufteilung und Tarifentwicklung der damit betrauten Stelle (derzeit die VPH) (vgl. Ziffer 4 dieser Leistungsbeschreibung i.V.m. Anlage 9a (Dienstleistungsvertrag)).
- (15) Als fahrzeugbezogene Kosten des On-Demand Verkehrs (P 7.1) werden z.B. die Kapitalkosten für die Anschaffung und die Unterhaltung der Fahrzeuge und Betriebswerkstätten verstanden. Alternativ oder ergänzend können die Kosten für die Anmietung/das Leasing der eingesetzten Fahrzeuge angesetzt werden. Als Stückzahlen sind unter P 7.1.2 die für die Erbringung des On-Demand und ALF-Verkehrs erforderlichen Fahrzeuge angegeben. Die Kosten für Reserve- bzw. Ersatzfahrzeuge sind entsprechend als Zuschlag auf die Kosten der regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge unter P 7.1.1 zu kalkulieren. Als zeitbezogene Kosten des On-Demand Verkehrs sind unter P 7.2 alle weiteren Kosten des On-Demand Verkehrs zuzuordnen. Es sind Preise je Betriebsstunde anzugeben. Betriebsstunden beinhalten Stand- und Fahrtzeit im On-Demand Verkehr.
- (16) Weitere aus der Servicepauschale zu finanzierende Aufgaben sind u.a.: ggf.



Fahrgastzahlungen zum Zwecke der Einnahmenaufteilung, der eventuelle Einsatz von Sicherheitskräften, Verbund-Marketing und Marketingmaßnahmen auf Wunsch des Auftraggebers bzw. der NVH. Kosten für mehr als einen Fahrplanausgangwechsel pro Jahr werden aus der Servicepauschale erstattet. Die Vergabe von Servicemaßnahmen ist nur nach Weisung und in Abstimmung mit der NVH durchzuführen. Sofern die Servicepauschale nicht vollständig verausgabt wird, stehen die verbleibenden Mittel nach Wahl des Auftraggebers bzw. der NVH für die genannten Zwecke im Folgejahr zur Verfügung oder werden ganz oder zum Teil zur Verrechnung mit den Forderungen des Auftragnehmers aus diesem Vertrag verwendet. Entnahmen bzw. Finanzierungen aus der Servicepauschale erfolgen nur nach schriftlicher Anweisung (d.h. per Brief oder E-Mail) des Auftraggebers.

- (17) Die Angaben für Treibstoff- und Personalkosten im Kalkulationsblatt müssen den tatsächlichen Kostenstrukturen des Bieters entsprechen.



10. Anlagen

- Anlage 1 Fahrpläne
- Anlage 1a Fahrpläne im DINO Format
- Anlage 2 Qualität
- Anlage 3 Haltestellenabstände
- Anlage 4a Vertragswerk Bürgerbus
- Anlage 4b Vertragswerk Bürgerbus
- Anlage 4c Vertragswerk Bürgerbus
- Anlage 5 Qualitätscontrolling
- Anlage 6 Verkehrsvertrag
- Anlage 7 Kalkulationsblatt
- Anlage 8 besondere Vertragsbedingungen TVvG NRW
- Anlage 9a Dienstleistungsvertrag
- Anlage 9b Einnahmeaufteilungsvertrag Hochstift
- Anlage 10a Einnahmeaufteilungsvertrag Westfalentarif
- Anlage 10b Vertriebsleitfaden Westfalentarif
- Anlage 11 Berichtsbögen
- Anlage 12 Angebotsvordrucke
- Anlage 13 Haltestellenstelen
- Anlage 14 Buswerbung
- Anlage 15 Anforderungen an Bedarfsverkehre
- Anlage 16 Erhebungen
- Anlage 17 Regelungen zum Deutschlandticket
- Anlage 18 Kommunikation bei Abweichungen und besonderen Vorkommnissen im Betrieb
- Anlage 19 Leitfaden für EMS_Meldungen
- Anlage 20 Vertrag über die Verarbeitung auftragsbezogener Daten

