

23.03.2018

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 826 vom 26. Februar 2018  
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/2041

### **Probleme mit der Eurobahn auf der Strecke Hamm-Münster**

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Zur Bedienqualität der Eurobahn auf der Strecke von Hamm nach Münster gibt es zahlreiche Beschwerden von Fahrgästen, und auch in den Medien wurden die Probleme mehrfach thematisiert. Vor allem geht es um fehlende Waggons, so dass die Züge in den Stoßzeiten total überfüllt sind und Fahrgäste am Bahnsteig zurück bleiben müssen. Hinzu kommen Ausfälle, Verspätungen und mangelhafte Fahrgastinformationen. Die Firma Keolis als Betreiberin der Eurobahn hat zwar Besserung gelobt, aber anscheinend bislang nicht umgesetzt. Auch der NWL hat eine Verbesserung der Bedienqualität gefordert, kritisiert die Vertragsverletzungen durch Keolis und fordert entsprechend Pönalen ein.

**Der Minister für Verkehr** hat die Kleine Anfrage 826 mit Schreiben vom 23. März 2018 namens der Landesregierung beantwortet.

#### ***Vorbemerkung der Landesregierung***

Der Schienenpersonennahverkehr ist in Nordrhein-Westfalen eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Die Landesregierung kann die Kleine Anfrage daher nur auf Basis einer Stellungnahme des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) beantworten.

Datum des Originals: 23.03.2018/Ausgegeben: 28.03.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

**1. *Wie hoch sind die Pönalen, die Keolis für die Strecke Hamm-Münster in den Jahren 2014, 2015 und 2016 errichtet hat?***

Nach Angaben des NWL erstrecken sich die Pönalen stets auf komplette Verträge, hier den Hellwegnetz-Vertrag mit den Linien RB 50, RB 59, RB 69 und RB 89 mit einem Leistungsvolumen mit 5,6 Mio. Zug-Kilometer im Fahrplan 2018. Diese Verträge werden nicht streckenscharf mit den Unternehmen abgerechnet. Daher liegen für die Strecke Hamm – Münster keine Daten vor.

Die angefallenen Pönalen für den Hellwegnetz-Vertrag belaufen sich auf rund 0,6 bis 1 Mio. € pro Jahr. Über die Pönalen hinaus behält der NWL ganz oder anteilig Mittel ein, wenn die vertraglich geschuldeten Leistungen von Keolis nicht oder nur teilweise erbracht werden. Der NWL konnte zur Höhe dieser einbehaltenen Mittel keine Angaben machen.

**2. *In welchem Verhältnis steht die Höhe der Strafzahlungen zu den Einnahmen durch die Eurobahn auf dieser Strecke?***

Nach Angaben des NWL betragen die Entgelte für Bestellung der Züge von Aufgabenträgern an Keolis rund 56 Mio. € pro Jahr für alle oben genannten Strecken. Die angefallenen Pönalen im Hellwegnetz-Vertrag belaufen sich auf rund 0,6 bis 1 Mio. € pro Jahr. Tarifeinnahmen erzielt Keolis nicht, da es sich bei dem Hellwegnetz-Vertrag um einen Bruttovertrag handelt. Das heißt, die Tarifeinnahmen fließen dem NWL zu.

**3. *Für welche Zwecke werden die Strafzahlungen eingesetzt?***

Nach Angaben des NWL werden damit ab Dezember 2018 zwei zusätzliche Triebwagen mit je 217 Sitzplätzen im Hellwegnetz finanziert, die in der Hauptverkehrszeit als Zugverlängerungen eingesetzt werden sollen.

**4. *Welche anderen Sanktionsmöglichkeiten gibt es, um die vertraglich zugesicherte Bedienqualität auf Nahverkehrsstrecken durchzusetzen?***

Nach Angaben des NWL sind dies der Einbehalt von Entgelten, Gespräche, Abmahnungen und die Kündigung.

**5. *Wie wird bei Ausschreibungen zukünftig sichergestellt, dass der berücksichtigte Anbieter die an ihn gestellten Anforderungen auch tatsächlich umsetzen kann?***

Nach Angaben des NWL werden die Steuerungsmechanismen, die sicherstellen sollen, dass der berücksichtigte Anbieter die an ihn gestellten Anforderungen tatsächlich umsetzt, mit jeder Ausschreibung auf Basis der bis dorthin gemachten Erfahrungen und der bestehenden rechtlichen Möglichkeiten grundsätzlich kritisch analysiert und in Abwägung mit den wirtschaftlich und verkehrlich erzielbaren Effekten und in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern angepasst.