

## Verbandsversammlung 59. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität  
am 8. August 2018 um 10:15 Uhr im großen  
Sitzungssaal (Raum 401)

Friedrich-Ebert-Ring 14-20  
56068 Koblenz  
Telefon 02 61 · 30 29 17-00  
Telefax 02 61 · 291411359  
E-Mail info@sptv-nord.de  
Internet www.sptv-nord.de

23. Juli 2018

Bankverbindung  
Konto 22 33 21  
BLZ 570 501 20  
IBAN DE68 5705 0120  
0000 2233 21  
BIC MALADE51KOB  
Bank Sparkasse Koblenz

### Tagesordnung

#### **A) Nichtöffentlicher Teil**

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 58. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dezember 2017 in Koblenz
2. Bestellung des neuen Verbandsdirektors / der neuen Verbandsdirektorin
3. Vergabeentscheidungen RegioLinien:
  - a.) RegioLinie 750
  - b.) Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord und Hunsrück Mitte
4. Verschiedenes

#### **B) Öffentlicher Teil**

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 58. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dezember 2017 in Koblenz
2. Rechnungsprüfung 2016; Beschluss über die Feststellung des geprüften Jahresabschlusses und Entlastungsbeschluss
3. Information über die Bestellung des neuen Verbandsdirektors / der neuen Verbandsdirektorin
4. Perspektiven im grenzüberschreitenden SPNV von und nach Frankreich
5. Zukunft der nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken („Dieselstrecken“) im Verbandsgebiet des SPNV-Nord
6. Information über Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren
7. Runder Tisch „Baustellenmanagement“: Mögliche Auswirkungen auf bestehende Verkehrsverträge
8. Grenzüberschreitender Busverkehr nach Luxemburg - Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung
9. Dampfspektakel 2018:  
Rückblick auf die Veranstaltung im Frühjahr dieses Jahres
10. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

## **B) Öffentlicher Teil**

### **TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 58. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dez. 2017 in Koblenz**

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 58. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 9. Jan. 2018 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

#### ***Beschlussvorschlag***

***Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 58. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dez. 2017 in Koblenz.***

## **TOP 2 Rechnungsprüfung 2016; Beschluss über die Feststellung des geprüften Jahresabschlusses und Entlastungsbeschluss**

Die örtlichen Prüfungen fanden am 12. und 13.03.2018 in der Geschäftsstelle des SPNV-Nord in Koblenz statt.

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2016 wurde am 19.03.2018 durch das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt des Landkreises Mayen-Koblenz festgestellt.

Der Ergebnishaushalt schließt für 2016 bei der Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit mit einem Betrag in Höhe von +147.795.931,98 EUR ab, während die laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit –147.811.066,11 EUR betragen. Das Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit betrug somit –15.134,13 EUR. Diesem negativen Saldo aus der Verwaltungstätigkeit stehen Zins- und sonstige Finanzerträge in Summe von +15.134,13 EUR gegenüber.

Die Finanzrechnung schließt bei den laufenden Einzahlungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit mit einem Betrag in Höhe von +147.196.705,11 EUR sowie laufende Auszahlungen aus der Verwaltungstätigkeit in Höhe von –147.802.728,92 EUR ab. Damit ergibt sich im Finanzhaushalt als Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus der Verwaltungstätigkeit ein Betrag i. H. v. – 606.023,81 EUR.

Aufgrund der Entwicklung im Projekt „Rhein-Ruhr-Express“ /RRX) im Jahr 2016 wurde im Dezember eine erste Tranche bei der Europäischen Investitionsbank in Höhe von 1.130.270,90 EUR zur Fahrzeugfinanzierung abgerufen und an den Fahrzeughersteller ausgezahlt.

Der Haushaltsausgleich konnte zum Ende des Jahres unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 18 Abs. 2 GemHVO in der Ergebnisrechnung, der Finanzrechnung sowie der Bilanz erreicht werden.

Die Prüfung der Jahresrechnung 2016 des SPNV-Nord führte zu dem Ergebnis, dass der Jahresabschluss im Wesentlichen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Zweckverbandes vermittelt.

Die besondere Aufgabenstellung sowie die Finanzierung des SPNV-Nord spiegeln sich in den Ausführungen des Rechenschaftsberichtes zutreffend wider. Zudem steht der Rechenschaftsbericht mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang und erweckt keine falschen Vorstellungen von der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Zweckverbandes.

Aus Sicht des Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamtes der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz wird empfohlen, dem Vorstandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i.V.m. § 6 Ziffer 6 der Verbandsordnung die Entlastung zu erteilen.

### ***Beschlussvorschlag***

- 1. Der geprüfte Jahresabschluss 2016 wird von der Versammlung beschlossen.***
- 2. Dem Vorstandsvorsteher Landrat Michael Lieber, dem stellvertretenden Vorstandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer wird für das Haushaltsjahr 2016 Entlastung erteilt.***

**TOP 3 Information über die Bestellung des neuen Verbandsdirektors / der neuen Verbandsdirektorin**

Unter TOP 3 wird über die Personalentscheidung zur Neubesetzung der Stelle des Verbandsdirektors des Zweckverbandes SPNV-Nord aus dem nichtöffentlichen Teil der Sitzung informiert.

## **TOP 4 Perspektiven im grenzüberschreitenden SPNV von und nach Frankreich**

Zwischen dem Gebiet des SPNV-Nord und Frankreich verläuft eine durchgehende Schienenstrecke entlang der Obermosel von Trier über Thionville nach Metz. Der Zweckverband bemüht sich seit vielen Jahren, diese Strecke auch verstärkt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr zu nutzen. Derzeit ist die Situation so, dass es im deutschen Teil der Strecke einen regulären SPNV-Takt bis zum letzten in Deutschland liegenden Haltepunkt, dem saarländischen Perl, gibt. Auf der französischen Seite wurde die Strecke lange Zeit noch bis zum Grenzzort Apach bedient; diese Bedienung wurde vor einigen Jahren aufgegeben und durch Busverkehr ersetzt.

Durchgehende Nahverkehrszüge gibt es derzeit lediglich am Wochenende in Gestalt von jeweils zwei Zugpaaren an Samstagen und Sonntagen. Dieses gemeinsam von den beteiligten Aufgabenträgern bestellte Angebot war ein Entgegenkommen der französischen Seite vor einigen Jahren. Sämtliche Bemühungen, eine gemeinsame konzeptionelle Einigung über ein regelmäßiges Zugangebot über diese rudimentäre Wochenendbedienung hinaus scheiterten in der Vergangenheit am fehlenden Interesse der französischen Seite. Erschwerend kam hinzu, dass der französische SPNV-Markt noch nicht liberalisiert war und die dort verantwortlichen Aufgabenträger (die Regionen) Verkehrsleistungen ausschließlich bei der SNCF bestellen konnten.

In den letzten Wochen und Monaten haben sich die Rahmenbedingungen in Frankreich grundlegend geändert, so dass auch im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Schienenverbindungen neue Entwicklungen möglich erscheinen.

Maßgeblich dabei waren zwei Entwicklungen:

1. Die Reform der Regionen in Frankreich, die zur Schaffung der neuen „Région Grand Est“ geführt hat. Der neue Regionszuschnitt führte zu einem sehr viel stärkeren fachlichen Einfluss des Elsass, wo grenzüberschreitende Schienenverbindungen bereits in der Vergangenheit eine sehr viel wichtigere Rolle gespielt haben.
2. Die von der Regierung Macron betriebene Bahnreform verbunden mit der Öffnung des französischen SPNV-Marktes.

Bereits im Vorfeld dieser jüngsten politischen Entwicklungen hatte die neue Région Grand Est die Initiative für ein Interreg-Projekt ergriffen, in dem für sämtliche potentiellen Schienenverbindungen zwischen Frankreich und Deutschland untersucht werden sollte, wieviel und welche Fahrzeuge dafür benötigt werden. In diese Untersuchung wurde auch die Schienenstrecke zwischen Trier und Metz einbezogen. Notwendige Grundlage für die Untersuchungen zum Fahrzeugeinsatz war natürlich auch ein gemeinsames Verständnis eines künftigen SPNV-Angebotes in den untersuchten Relationen. In der projektbegleitenden Arbeitsgruppe, an der auch Vertreter des SPNV-Nord teilnahmen, wurde die Position durchgesetzt, dass ähnlich wie in anderen grenzüberschreitenden Relationen zwischen Deutschland und Frankreich ein regelmäßiges SPNV-Angebot zugrunde gelegt wurde.

Auf dieser Grundlage kam es erstmalig zu einem grundsätzlichen Einvernehmen zwischen den deutschen und französischen Aufgabenträgern für eine deutliche Verbesserung des grenzüberschreitenden SPNV zwischen Trier und Metz. Einzig die genaue Ausgestaltung des Verkehrsangebotes, sprich die angestrebte Taktdichte, liegt derzeit noch nicht endgültig fest. Hintergrund dafür ist die außergewöhnlich intensive Trassenutzung zwischen Thionville und Metz, die im Ergebnis dazu führt, dass in diesem Streckenabschnitt nur noch begrenzte freie Trassen zur Verfügung gestellt werden können. Vor diesem Hintergrund kann es sein, dass die Zahl der tatsächlich bis Metz durchgebundenen Züge nicht über einen 2-Stunden-Takt hinausgeht und man im Zwischentakt lediglich bis nach Thionville fahren und dort eine Anschlussbindung auf bestehende

Regionalexpressleistung zwischen Luxemburg und Metz ermöglichen konnte. Alternativ dazu bestünde auch die Möglichkeit, grenzüberschreitend lediglich einen an allen Tagen zweistündlich verkehrenden Regionalexpress Trier - Metz anzubieten, der durch eine nur national zwischen Trier und Perl verkehrende Regionalbahn ergänzt würde.

Die dazu notwendigen Klärungen sollen in den nächsten Wochen erfolgen, um spätestens im frühen Herbst in der Lage zu sein, das geplante Verkehrsangebot zwischen Trier und Metz final abzustimmen.

Vor dem Hintergrund der angesprochenen gesetzlichen Änderungen in Frankreich ist die Région Grand Est auch bereit, diese neuen Verkehrsangebote zum Gegenstand eines offenen Vergabeverfahrens zu machen. Dabei ist angedacht, die für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt notwendigen Fahrzeuge durch die französische Seite zu beschaffen und für die Vergabe der Verkehrsleistungen beizustellen. Umgekehrt hat die deutsche Seite sich bereiterklärt, die Federführung für die Vergabe der Verkehrsleistungen zu übernehmen. Die genaue Ausgestaltung dieser Arbeitsteilung muss in einer diesbezüglichen Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung beschrieben werden.

In einem ersten Schritt soll dazu noch im zweiten Halbjahr d. J. ein „Letter of Intend“ (LoI) abgeschlossen werden, auf dessen Grundlage die weiteren Schritte einzuleiten sind.

Bezogen auf die Obermoselstrecke ist diese Entwicklung von grundsätzlicher Bedeutung, da die hier derzeit angebotenen Verkehrsleistungen in einem Verkehrsvertrag vereinbart sind, dessen Laufzeit im Dezember 2024 endet. Soweit es gelingt, mit der französischen Seite ein Gesamtkonzept abzustimmen, was auch die evtl. für den nationalen Verkehr zwischen Trier und Perl übrigbleibenden Regionalbahnleistungen umfasst, müssen die grenzüberschreitenden Verbindungen notwendigerweise mit einem Betriebsstart in 12/2024 realisiert werden. Sollte dies nicht gelingen, müsste für das vorhandene Regionalbahnangebot ggf. eine Interimsvergabe erfolgen, oder das Regionalbahnangebot wird - wie oben als Alternative genannt - nur zwischen Perl und Trier angeboten und kann separat ausgeschrieben werden.

### **Beschlussvorschlag**

***Die Verbandsversammlung begrüßt die aufgezeigten Perspektiven für eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Trier und Metz. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, den aufgezeigten Weg weiter zu beschreiten und ermächtigt den Vorstandsvorsteher zum Abschluss eines entsprechenden LoI.***

## TOP 5 Zukunft der nicht elektrifizierten „Dieselstrecken“ im Verbandsgebiet des SPNV-Nord

### Ausgangslage

Aktuell (Stand 2018) wird im Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord der Eisenbahnverkehr in einem nicht unerheblichen Anteil auf Strecken ohne Fahrdrabt (Elektrifizierung) betrieben. Der Betrieb auf diesen Strecken erfolgt ausnahmslos als Dieselbetrieb; zum Einsatz kommen ausschließlich moderne Leichttriebwagen mit Verbrennungsmotoren.

Folgende Strecken sind derzeit nicht elektrifiziert:

KBS 461 (Oberwesterwaldstrecke)	Au - Altenkirchen - Westerbürg - Limburg
KBS 462 (Daadetalbahn)	Betzdorf - Daaden
KBS 462 (HellertalBahn)	Betzdorf - Haiger
KBS 474 (Eifelstrecke)	Trier - Ehrang - Gerolstein - Jünkerath und weiter bis Hürth-Kalscheuren
KBS 477 (Ahrtalbahn)	Remagen - Ahrbrück
KBS 478 (Pellenz-Eifel-Bahn)	Andernach - Mayen - Kaisersesch
KBS 479 (Hunsrückbahn)	Boppard - Emmelshausen
KBS 625 (LahntalBahn)	Niederlahnstein - Limburg
KBS 629 (Unterwesterwaldbahn)	Limburg - Siershahn
KBS 691 (Moselweinbahn)	Bullay - Traben-Trarbach

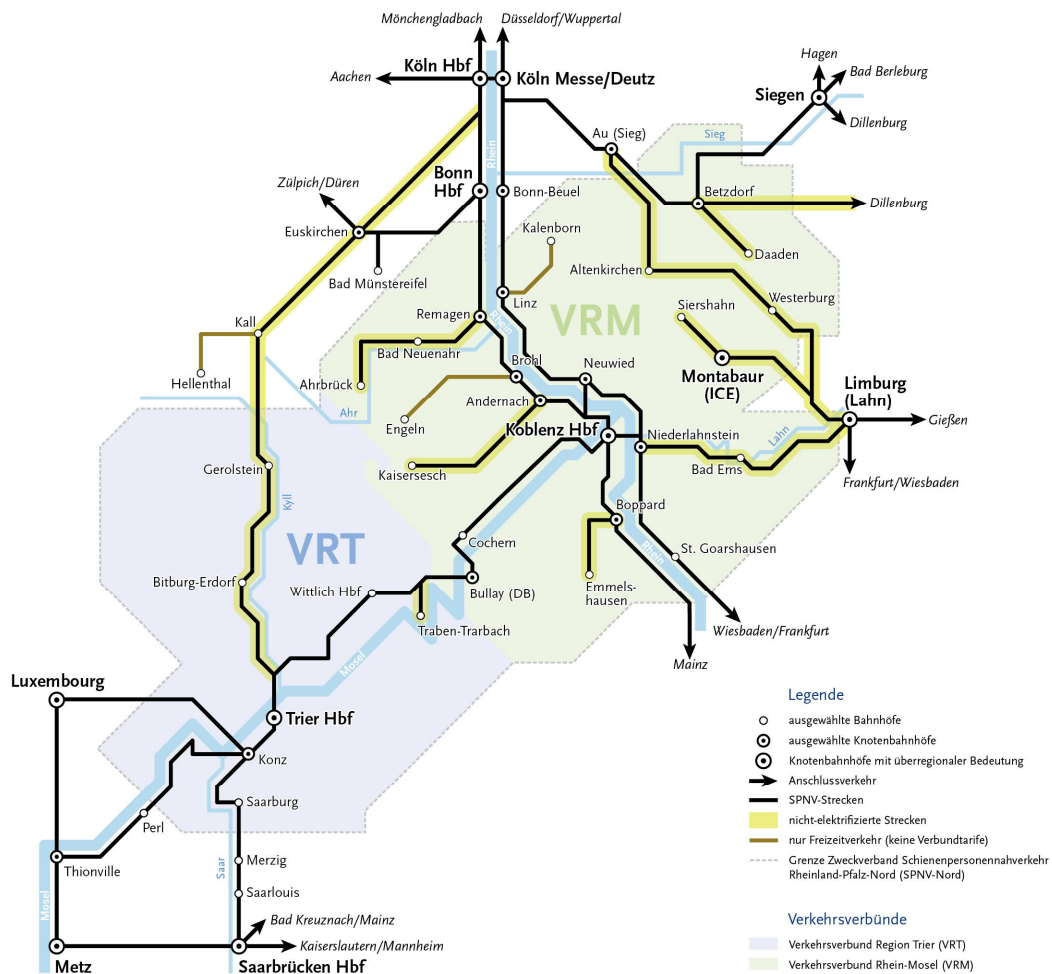
Tabelle 1: Dieselstrecken im Gebiet des SPNV-Nord

Bezogen auf die erbrachte Verkehrsleistung stellt sich das Verhältnis Diesel / Elektro aktuell (2018) wie folgt dar:

TRAKTION	ZUG-KM	ANTEIL %
Elektro	10.400.000	61,9
Diesel	6.400.000	38,1

Tabelle 2: Leistungsverteilung Diesel / Elektro

Die räumliche Verteilung der nicht elektrifizierten Strecken kann der nachfolgenden Karte entnommen werden.



Karte 1: Nicht elektrifizierte Strecken im Gebiet des SPNV-Nord

### Derzeit eingesetzte Dieselfahrzeuge

In den oben genannten Netzen kommen derzeit ausschließlich moderne Leichttriebwagen mit Verbrennungsmotoren zum Einsatz. Deren Immissionsverhalten ist in Abhängigkeit von ihrem jeweiligen Alter und Baureihen abhängig teilweise unterschiedlich. Konkret kommen in den einzelnen Netzen folgende Fahrzeuge zum Einsatz

#### 1. Kölner Dieselnetz

- ALSTOM, LINT 54 und 81
- Baujahr 2013
- Erfüllte Abgasnorm Stage IIIb



2. Eifel-Westerwald-Sieg (EWS) Los 1  
7 x VT 648 (ALSTOM LINT 41)  
Baujahr 2004  
Erfüllte Abgasnorm Euro 2  
  
9 x VT 640 (ALSTOM LINT 27)  
Baujahr 2000  
Erfüllte Abgasnorm Euro 2  
  
8 x VT 643 (Bombardier Talent)  
Baujahr 2000  
Erfüllte Abgasnorm Euro 2
  
3. Eifel-Westerwald-Sieg (EWS) Los 2  
ALSTOM, LINT 27 und 41 (1. Gen), SIEMENS Desiro Classic  
und Stadler/ADtrans GTW  
Baujahre zwischen 2000 und 2005  
Erfüllte Abgasnorm Euro 2  
  
ALSTOM, LINT 41 (2. Gen)  
Baujahr 2015  
Erfüllte Abgasnorm STAGE III b
  
4. Daadetalbahn  
Stadler/ADtrans GTW  
Baujahr 1999  
Erfüllte Abgasnorm Euro 2
  
5. Moselweinbahn  
Stadler RS 1  
Baujahr 2000  
Erfüllte Abgasnorm Euro 2
  
6. Hunsrückbahn  
Stadler RS 1  
Baujahr 2009  
Erfüllte Abgasnorm Stage III b
  
7. Dieselnetz Südwest  
ALSTOM, LINT 54 und 81  
Baujahr 2013  
Erfüllte Abgasnorm Stage IIIb

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Hinblick auf das Emissionsverhalten zwei Fahrzeuggenerationen zum Einsatz kommen: Fahrzeuge der Baujahre 2009 und jünger, die allesamt den Anforderungen der Norm Stage III entsprechen und ältere Dieselfahrzeuge, die der Norm Euro 2 genügen.

## Verkehrsvertragliche Rahmenbedingungen

Sämtliche Verkehrsleistungen auf den o. g. Strecken sind aktuell noch langfristig in Verkehrsverträgen gebunden. Die diesbezüglichen Laufzeiten stellen sich wie folgt dar:

1. Kölner Dieselnetz (Vareo) mit den KBS 474 und 477 bis 12/2033
2. Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg, Los 1 (EWS 1) betrifft die KBS 478 und 625, Laufzeit bis 12/2030
3. Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg, Los 2 (EWS 2) betrifft die KBS 461, 461 und 629, Laufzeit bis 12/2030
4. Hunsrückbahn (KBS 479) Laufzeit bis 12/2029
5. Moselweinbahn (KBS 691) Laufzeit bis 12/2029 und
6. Daadetalbahn (KBS 463) Laufzeit bis 12/2029
7. Dieselnetz Südwest (KBS 471) Laufzeit bis 06/2037

Als Zwischenergebnis kann zunächst festgehalten werden, dass sich aus den Verkehrsverträgen heraus frühestens mit Betriebsaufnahme ab 12/2029 für Dieselstrecken im Gebiet des SPNV-Nord die Frage stellt, mit welchem Fahrzeugkonzept man hier künftig agieren soll. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Vorlauf einer neuen Betriebsaufnahme bis zu 5 Jahren betragen kann, sodass konzeptionelle und technologische Entscheidungen entsprechend früh getroffen werden müssen.

Inwieweit noch in laufenden Verkehrsverträgen bei einzelnen Fahrzeugen Nachrüstungen zur Optimierung der Abgaswerte erforderlich werden, ist derzeit noch nicht absehbar. Offen ist auch, mit welchen wirtschaftlichen Folgen dies ggf. verbunden wäre. Ein grundsätzlicher Austausch von Fahrzeugen bzw. ihr Ersatz durch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsmöglichkeiten **während der noch laufenden Vertragsperiode** wird aktuell ausgeschlossen.

## Szenarien zum künftigen Umgang mit Dieselstrecken

Derzeit muss davon ausgegangen werden, dass zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahmen nach den jeweiligen Folgeausschreibungen die bisherige Antriebstechnologie mit Verbrennungsmotoren nicht mehr in Betracht kommt. Von daher gilt es, frühzeitig Alternativkonzepte zu entwickeln, auf deren Grundlage für die einzelnen Strecken auch Entscheidungen für eine mögliche Elektrifizierung einzelner Strecken getroffen werden können.

Aus heutiger Sicht gibt es für den Fahrzeugeinsatz auf Dieselstrecken künftig zwei grundsätzliche Alternativen:

- Die vollständige oder teilweise Elektrifizierung der Strecke oder
- den Einsatz von elektrisch angetriebenen Hybrid-Fahrzeugen.

## Elektrifizierung von Schienenstrecken

Die im März 2018 neu gebildete Bundesregierung hat die Elektrifizierung von Schienenstrecken als eine zentrale verkehrspolitische Maßnahme deklariert; bundesweit soll der Anteil der elektrifizierten Strecken von derzeit 60 auf 70 % erhöht werden. Die Elektrifizierung einer Schienenstrecke ist mit erheblichen Investitionen verbunden, deren Höhe allerdings je nach Streckenparameter sehr unterschiedlich sein kann. Als ungefährender Richtwert kann von etwa 1,5 bis 3 Mio. EUR / km Strecke ausgegangen werden.

Konkrete Projekte dazu enthält z. B. bereits die Maßnahmenliste des Bundesschiene- wegeausbaugesetzes, allerdings sind hier keine Projekte dabei, die das Gebiet des SPNV-Nord tangieren.

In einer darüberhinausgehenden Auflistung, die der Verband Deutscher Verkehrsunter- nehmen (VDV) im November letzten Jahres im Rahmen seiner Initiative „Vollelektrisch“ kommuniziert hat, sind die Eifelstrecke, die Lahntalbahn und die Hellertalbahn als „Kandidaten“ für eine Elektrifizierung enthalten.

Im Gebiet des SPNV-Nord wird aktuell eine Netzlänge insgesamt von 750 km von Nah- verkehrszügen befahren. Davon sind 456 km elektrifiziert. Eine Vollelektrifizierung des gesamten SPNV-Netzes im Verbandsgebiet würde sich folglich auf 294 km beziehen. Ausgehend von dem o. g. Richtwert würde dies mit einer Investition von insgesamt rund 500 Mio. EUR einhergehen.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der tatsächliche Investitionsbedarf in Ab- hängigkeit von der jeweiligen Streckencharakteristik sehr stark schwanken kann. So kann insbesondere davon ausgegangen werden, dass die Elektrifizierung von Teilstre- cken mit Tunnelabschnitten signifikant teurer ist als bei Strecken ohne Tunnel. Kon- krete Aussagen zum tatsächlichen Investitionsbedarf erfordern in jedem Fall vorherige Untersuchungen im Detail.

### **Einsatz von Hybridfahrzeugen**

Alternativ zur Elektrifizierung von Strecken kommt zur Vermeidung lokaler Emissionen auch der Einsatz von Hybridfahrzeugen in Betracht. Technologisch sind hierbei fol- gende Systeme zu unterscheiden:

a. Diesel- / Batterie – Hybrid

Es handelt sich hierbei um ein dieselektrisches Fahrzeug (elektrische Traktions- motoren kombiniert mit einem Dieselgenerator). Neu ist hierbei die Zuschaltung einer Batterie zur Speicherung und Nutzung der Bremsenergie. Die Batterie ist ausreichend dimensioniert, um kürzere Strecken auch ohne Nutzung des Gene- rators zurückzulegen zu können. Ansonsten unterstützt sie den Generator beim Beschleunigen. Erste Versuchsträger existierten bereits vor einigen Jahren auf Basis SIEMENS Desiro Classic. Ende 2018 wird nun ein weitgehend ausgereifter Triebzug-Prototyp von MTU auf Basis des ALSTOM LINT erwartet. Die Dieselge- neratoren sind mittlerweile erheblich emissionsreduziert in Bezug auf Schall und Abgas.

b. Oberleitung / Batterie-Hybrid

Diese Technologie stellt die Weiterentwicklung der bekannten Akkumulatoren- triebwagen (Wittfeld, ETA 517 bzw. 515) dar. Im Gegensatz zu früheren Konstruk- tionen können die elektrischen Fahrmotoren jedoch auch ihre Energie über die Fahrleitung beziehen bzw. die Batterien über diese geladen werden. Zwar hatte sich die Akkumulatorentechnik jahrzehntelang erfolgreich bewährt, doch stellen die heutigen Anforderungen hinsichtlich Fahrgeschwindigkeit und -dynamik, Zug- gewicht, Nebenverbrauch sowie Ladegeschwindigkeit neue Herausforderungen dar. Mit einem Triebzug-Prototyp, der die neuartigen Leistungsparameter abdeckt wird somit erst Ende 2020 gerechnet.

c. Brennstoffzellen-/ Batterie-Hybrid

Bei dieser Technologie wird der Zug elektrisch angetrieben. Der Strom wird lokal emissionsfrei aus einer Brennstoffzelle geliefert, deren Leistungsfluss von einer Batterie gepuffert wird. Im Jahr 2016 wurde ein erster Prototyp-Triebzug auf Ba- sis des LINT von ALSTOM vorgestellt. Als Problem erweist sich derzeit noch die flächendeckende, wirtschaftliche Versorgung und Betankung mit Wasserstoff.

## **Vorläufige Bewertungen der Technologien**

Grundsätzlich ist festzustellen, dass aktuell keine der beschriebenen Technologien bereits als alltagstauglich angesehen werden kann. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Industrie entsprechende Fahrzeuge jedoch kurzfristig auf dem Markt anbieten wird. Dabei ist davon auszugehen, dass sie preislich in jedem Fall über dem bekannten Preisniveau für herkömmliche Diesel- oder Elektrotriebwagen liegen werden.

Am anspruchsvollsten und mit den größten Unsicherheiten belastet erscheint momentan die Brennstoffzellentechnologie zu sein. Offene Fragen stellen sich dabei weniger im Hinblick auf das eigentliche Fahrzeug als vielmehr im Hinblick auf die erforderliche Treibstoffversorgung mit Wasserstoff.

Der Einsatz von Diesel- Hybrid – Fahrzeugen kann allenfalls als Übergangslösung angesehen werden, um z. B. lokale Fahrverbote für Innenstädte zu umgehen. Der Verbrennungsmotor käme bei diesen Fahrzeugen überwiegend auch weiterhin zum Einsatz.

Am aussichtsreichsten erscheint dagegen aktuell die Verwendung von Oberleitung / Batterie-Hybrid – Fahrzeugen zur Überbrückung von Elektrifizierungslücken zu sein. Diese Technologie ist keineswegs neu; Triebwagen mit Akkumulatoren kamen schon vor Jahrzehnten zum Einsatz, litten damals jedoch unter dem Gewicht und der mangelnden Leistungsfähigkeit der Batterien. Diese ist inzwischen deutlich besser geworden, so dass die Industrie Reichweiten bis zu 80 km ohne Nachladung verspricht. Generell kommen diese Fahrzeuge vorrangig in Netzen oder auf Linien in Betracht, die teilweise elektrifiziert sind, um dort die Möglichkeit der Aufladung während der Fahrt zu haben.

Die voranstehenden Ausführungen und Bewertungen beziehen sich auf den Einsatz von modernen Triebwagen. An dieser Stelle sollte jedoch auch eine mögliche „Renaissance“ von Lok-Wagen-Konzepten nicht ausgeschlossen werden. Die Entwicklung von Hybrid-Antrieben bei Lokomotiven schreitet zügig voran, so dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass hier sinnvolle Alternativkonzepte für Triebwagen ermöglicht werden.

## **Konzeptionelle Herangehensweise**

Die anstehenden Systementscheidungen zum künftigen Umgang mit Dieselstrecken sind sehr anspruchsvoll und bedürfen einer sorgfältigen Betrachtung. Dabei überlagern sich mehrere Fachfragen:

- Es geht um technologische Fragen, welche der denkbaren Technologien am besten geeignet ist,
- es geht um ökonomische Fragen, welche Konzeption langfristig am wirtschaftlichsten ist und
- es geht um verkehrsplanerische Fragen, wie die verschiedenen Möglichkeiten optimal miteinander kombiniert werden können und welche Änderungen in den Verkehrsnetzen dies bedingt.

Die anstehenden Fragen sind unbedingt in die anstehenden Arbeiten an der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2030 zu integrieren, in deren Rahmen die Konzeption 2015 überprüft und weiterentwickelt werden soll.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die anstehenden Entscheidungen vielfach nur im Einvernehmen mit benachbarten Aufgabenträgern getroffen werden können. Prominente Beispiele für notwendige Abstimmungen sind z. B. die Eifelstrecke im Zusammenwirken mit den Kollegen aus NRW (NVR) oder die Strecken im Westerwald, für die

gemeinsam mit Hessen (RMV) und ebenfalls NRW (NWL) Konzepte zu entwickeln sind.

Aller Voraussicht nach wird die Geschäftsstelle alle anstehenden Fragen nicht ohne externe Unterstützung beantworten können. Vor diesem Hintergrund fanden bereits erste Abstimmungsgespräche sowohl mit dem Land wie auch dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd statt. Zudem gibt es aus Köln von NVR die Initiative für eine gemeinsame Untersuchung zur Eifelstrecke, an der sich die rheinland-pfälzische Seite beteiligen soll.

Vor dem Hintergrund des besonderen Handlungsdruckes im Gebiet des ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd im Hinblick auf zwei vertraglich in 12/2003 auslaufende Dieselnetze haben die dortigen Kollegen eine Anfrage an die TU Dresden gerichtet, sie fachlich bei den zu klärenden Fragen zu unterstützen. Grundsätzliche Antworten zu den technologischen Möglichkeiten und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen können wahrscheinlich auf vergleichbare Strecken oder Netze in den übrigen Landesteilen übertragen werden. Daher wird es möglicherweise kurzfristig zu einer ersten Untersuchung im Auftrag des ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd kommen. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse kann dann gemeinsam mit dem Land entschieden werden, wie mit den übrigen „Dieselstrecken“ verfahren wird.

Unabhängig davon wird kurzfristig zu klären sein, ob und wie weitgehend sich der SPNV-Nord an der aus NRW initiierten Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Eifelstrecke beteiligt. Soweit sich dazu aus den anstehenden Abstimmungen mit dem NVR neue Erkenntnisse ergeben, wird in der Sitzung darüber mündlich berichtet.

#### **Beschlussvorschlag:**

***Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen der Geschäftsstelle zur Zukunft der Dieselstrecken im Gebiet des SPNV-Nord zur Kenntnis. Sie begrüßt die Initiativen zur detaillierten Untersuchung der Machbarkeit der Vollelektrifizierung der Dieselstrecken unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Einsatzes alternativer Antriebe. Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, in diesem Zusammenhang erforderliche externe Unterstützungen in Abstimmung mit dem Land in Auftrag zu geben.***

## **TOP 6 Information über Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren**

### a) Vergabeentscheidung Vergabeverfahren Weststrecke Trier

Mit Datum vom 07. März 2018 hatte die Geschäftsstelle einen Beschluss im Umlaufverfahren gemäß § 9 (5) der Verbandsordnung des SPNV-Nord zur Vergabeentscheidung für die RB-Linie 83 Weststrecke Trier eingeleitet.

Bis zum Ablauf der Rückmeldefrist am 22. März 2018 lagen zustimmende Rückmeldungen von allen 15 Verbandsmitgliedern für die von der Geschäftsstelle vorbereitete Vergabeempfehlung vor. Auf dieser Grundlage wurde am 23. März 2018 der unterlegene Bieter über die beabsichtigte Zuschlagserteilung an die DB Regio AG sowie auch das Unternehmen selbst darüber informiert. Nachdem nach Ablauf der gesetzlichen Einspruchsfrist keine Einwände von Seiten des unterlegenen Bieters erhoben wurden, konnte mit Datum vom 03. April 2018 der Zuschlag an die DB Regio AG erteilt werden. Der Start der Verkehrsleistung auf der Weststrecke Trier beginnt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

### b) Vergabeentscheidung Linienbündel Östliche Vulkaneifel

Mit Datum vom 06. April 2018 hatte die Geschäftsstelle einen Beschluss im Umlaufverfahren gemäß § 9 (5) der Verbandsordnung des SPNV-Nord zur Vergabeentscheidung für die RegioLinie 520 als Bestandteil des Linienbündels Östliche Vulkaneifel eingeleitet.

Bis zum Ablauf der Rückmeldefrist am 23. April 2018 lagen zustimmende Rückmeldungen von allen 15 Verbandsmitgliedern für die von der Geschäftsstelle vorbereitete Vergabeempfehlung vor. Nachdem der Kreisausschuss des beteiligten Landkreises Vulkaneifel ebenfalls am 23. April 2018 den Beschluss zur Vergabe zugunsten des Bieters mit dem wirtschaftlichsten Angebot getroffen hat, konnte der Vollzug der Zuschlagserteilung in die Wege geleitet werden.

Mit Datum vom 07. Mai 2018 wurde der Zuschlag nach Ablauf der gesetzlichen Einspruchsfrist für das Linienbündel Östliche Vulkaneifel an die DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH erteilt. Die Betriebsleistung des Linienbündels beginnt am 09. Dezember 2018.

### **Beschlussvorschlag:**

***Die Verbandsversammlung nimmt die Ergebnisse der beiden Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren zur Kenntnis.***

## **TOP 7 Runder Tisch „Baustellenmanagement“: Mögliche Auswirkungen auf bestehende Verkehrsverträge**

Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für einen attraktiven SPNV. Leider wurde die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten häufig vernachlässigt, sodass wir heute bundesweit vor einem riesigen Investitionsstau stehen.

Die politischen Entscheidungsträger haben diese Situation inzwischen realisiert; in der Folge hat der Bund insbesondere im Rahmen der Leistungsfinanzierungsvereinbarungen (LuFV) I und II die finanziellen Mittel zum Erhalt und Ausbau des Eisenbahnnetzes in Deutschland deutlich erhöht. Damit einhergehend hat sich die Bautätigkeit im Netz bereits in den letzten 2 - 3 Jahren erhöht und wird sich in den kommenden Jahren noch weiter steigern.

Während sich Erneuerungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen in der Vergangenheit häufig nur auf den Oberbau bezogen, rücken derzeit und in Zukunft die Ingenieurbauwerke, insbesondere also Brücken und Tunnel in den Fokus der Sanierungsmaßnahmen.

Baumaßnahmen dieser Art sind ohne Eingriff in das Verkehrsangebot nicht möglich. Dabei müssen jedoch Konzepte für ein „kundenfreundliches Bauen“ entwickelt werden, die auch während der Baustellenabwicklung ausreichende Kapazität und eine möglichst hohe Leistungsqualität zur Verfügung stellen. Neben Maßnahmen zur Optimierung von Planung, Kommunikation und Ausführung der Baustellen sind auch auf einander abgestimmte vertragliche Vereinbarungen und neue Ansätze zur Risikoteilung zwischen Bund, DB Netz, Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich.

Mit dieser Zielsetzung wurde im vergangenen Jahr der so genannte Runde Tisch „Baustellenmanagement“ eingerichtet, um innerhalb der Eisenbahnbranche die Abläufe zu optimieren. Der Runde Tisch hat seine Arbeit Anfang des Jahres mit einer Schlusserklärung abgeschlossen, in der eine Vielzahl von konzeptionellen und strategischen Ansätzen zur Realisierung eines kundenfreundlicheren Bauens beschrieben und vereinbart wurden.

Im Wesentlichen geht es dabei um vier Handlungsfelder:

1. Der Bund hat seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, Mehrkosten bei Baumaßnahmen, die im Zuge von kundenfreundlicheren Konzepten entstehen, zu übernehmen.
2. Die DB Netz AG wird ihre Schienennutzungsbedingungen dahingehend ändern, dass ein sehr viel strengeres und wirksames Anreizsystem für pünktliches Fahren auch bei Baustellen geschaffen wird.
3. Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich im Grundsatz darüber verständigt, wie sowohl in künftigen Verkehrsverträgen wie auch in bestehenden Verkehrsverträgen stärker auf Baustellen Rücksicht genommen wird und
4. alle Beteiligten haben eine Optimierung der Bauprozesse und der vorgelegten Kommunikation vereinbart.

Aktuell wird bundesweit damit begonnen, diese Punkte schrittweise umzusetzen. So findet derzeit bei der Bundesnetzagentur z. B. ein Anhörungsverfahren zu den vorgesehenen Änderungen der Schienennutzungsbedingungen im Hinblick auf die angesprochene Verschärfung des Anreizsystems statt.

Für den SPNV-Nord als Aufgabenträger ergeben sich aus dem Branchenkonsens folgende Konsequenzen:

Im Rahmen **künftiger** Ausschreibungen soll versucht werden, die verkehrsvertraglichen Regularien zum Umgang mit baubedingten Zugausfällen und den Aufwendungen für Schienenersatzverkehre so zu gestalten, dass das Kalkulationsrisiko für die Eisenbahnverkehrsunternehmen beherrschbar bleibt. Dabei wird es insbesondere um die Frage gehen, ob man bei Zugausfällen künftig die verbleibenden Remanenzkosten erstattet und bei Schienenersatzverkehren letztendlich den tatsächlichen Aufwand vergütet.

Schwieriger als bei der Gestaltung künftiger Verkehrsverträge ist der Umgang mit diesen Themen in bestehenden Verkehrsverträgen. Der Zweckverband SPNV-Nord hatte diese Diskussion bereits im letzten Jahr an einem konkreten Beispiel, nämlich der Hunsrückstrecke, die in diesem Jahr 4 Monate lang gesperrt wird. Hier wurde beschlossen, die bestehenden vertraglichen Regelungen insofern zu modifizieren, dass ein angemessener Lastenausgleich mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht wird.

In ähnlicher Weise wurde auch Runden Tisch „Baustellenmanagement“ argumentiert. Insbesondere bestand Konsens darin, hier im Einzelfall zur Vermeidung besonderer Härten, Ausnahmen von den bestehenden Regelungen zuzulassen.

Am Runden Tisch bestand jedoch Einvernehmen darin, derartige Regelungen erst dann tatsächlich in Betracht zu ziehen, wenn die übrigen vereinbarten Bausteine ebenfalls realisiert worden sind. Dies gilt insbesondere für die Einführung des neuen Anreizsystems und der Bereitschaft des Bundes, zusätzliche Aufwendungen für ein kundenfreundliches Bauen zu übernehmen.

Die Ergebnisse des Runden Tisches „Baustellenmanagement“ wurden in einer Broschüre zusammengefasst, die der Einladung als Anlage beigefügt ist.

### **Beschlussvorschlag:**

***Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Entwicklung der Bautätigkeit im Verbandsgebiet zur Kenntnis. Sie erklärt ihr Einverständnis damit, künftig bei bestehenden Verkehrsverträgen in einzelnen, besonders begründeten Härtefällen von den vertraglichen Regelungen zur Finanzierung von Schienenersatzverkehren und den damit baubedingten Zugausfällen abzuweichen.***



## **TOP 8    Grenzüberschreitender Verkehr nach Luxemburg - Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung**

Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und den Grenzregionen in Deutschland haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Von daher besteht Bedarf an einer quantitativen und qualitativen Ausweitung der Angebote im ÖPNV. Im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Schiene hat der Zweckverband SPNV-Nord mit dem Großherzogtum Luxemburg bereits in 2015 eine Grundsatzvereinbarung zur gemeinsamen SPNV-Kooperation abgeschlossen. Im Linienbusverkehr wird von den zuständigen Aufgabenträgern aktuell die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Nord vorangetrieben. Die im ÖPNV-Konzept Nord erarbeiteten Linienbündel umfassen auch grenzüberschreitende Linienbusverkehre.

Die grundlegenden Regelungen zur Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Partner dem Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur des Großherzogtums Luxemburg, dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, dem Zweckverband SPNV-Nord und dem Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier wurden nun in einer entsprechenden Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung festgelegt. Im Vordergrund der Vereinbarung stehen dabei Zuständigkeitsregelungen hinsichtlich der Ausschreibung, Bedienung und Unterhaltung der Busverkehrslinien sowie die grundlegenden Regelungen zur Finanzierungsverantwortung. Die Unterscheidung der Zuständigkeiten erfolgt nach dem Kriterium der Erschließungswirkung der entsprechenden grenzüberschreitenden Linie. Mit dieser Vereinbarung ist somit auch die Öffnung des Luxemburger Marktes für wettbewerbliche Vergaben im ÖPNV verbunden.

Aktuell in der vergaberechtlichen Vorbereitung befinden sich beispielsweise nachfolgende Linienbündel mit grenzüberschreitenden Linienverkehren: Linienbündel Trierer Land (Betriebsbeginn 09/2019), Linienbündel Schneifel (Betriebsbeginn 12/2020) und Linienbündel Neuerburger Land (Betriebsbeginn 12/2021). Die hier zugehörigen grenzüberschreitenden Linien weisen jeweils in Luxemburg nur eine geringe Erschließungswirkung aus (Halt z.B. nur an einer Haltestelle), sodass innerhalb dieser Linienbündel die Ausschreibung, Beschaffung, Bedienung und Unterhaltung der grenzüberschreitenden Linie vom Zweckverband SPNV-Nord federführend zu bearbeiten und zu finanzieren ist, sodass hier der SPNV-Nord damit die komplette Aufgabenträgerschaft für die Linie übernimmt.

Die im Linienbündel Südeifel befindliche Linie 401 (zukünftig 410) weist sowohl in Luxemburg als auch in Rheinland-Pfalz eine hohe Erschließungswirkung auf und demnach werden hier die Partner nach dem Territorialprinzip jeweils denjenigen Teil der Strecke finanzieren, der sich auf ihrem Staatsgebiet befindet (Faktor Nutzwagenkilometer). Die Betreuung der Ausschreibung und der Vertragsvollzug erfolgen in gemeinschaftlicher Abstimmung.

Der Vorlage ist eine Kopie der bereits unterzeichneten Vereinbarung beigelegt.

**Beschlussvorschlag:**

***Die Verbandsversammlung begrüßt die Öffnung des Luxemburger Marktes im Busverkehr und nimmt den Bericht zur Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg zur Kenntnis.***

## **TOP 9 Dampfspektakel 2018: Rückblick auf die Veranstaltung im Frühjahr dieses Jahres**

Die große Eisenbahnostalgieveranstaltung „Dampfspektakel 2018“ fand im Frühjahr dieses Jahres vom 28. April bis 1. Mai im nördlichen Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Luxemburg mit räumlichen Schwerpunkt in der Region Trier statt. Veranstalter des Dampfspektakels 2018 war der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in enger Zusammenarbeit mit dem rheinland-pfälzischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes.

Das Dampfspektakel 2018 war die sechste Dampflokgroßveranstaltung in Rheinland-Pfalz seit dem Jahr 2000. Das betriebliche Zentrum war Trier Hbf.; die historischen Fahrzeuge wurden im Werk Trier der DB Regio AG stationiert. Basis hierfür waren vertragliche Verpflichtungen der DB Regio AG aus dem Verkehrsvertrag zum Dieselnetz Südwest Los 1.

Von Trier aus wurden die Strecken nach Saarbrücken, Nennig, Luxemburg, Gerolstein und Koblenz befahren. Es wurden insgesamt acht historische Zuggarnituren, acht Dampflokomotiven, zwei historische Elektroloks und drei historische Dieselloks aus über 100 Jahren Schienengeschichte eingesetzt.

Die „Stars“ unter ihnen waren die Schnellzug- und Güterzuglokomotiven der deutschen Baureihen 01, 03, 52 und 78 sowie die luxemburgische CFL 5519. An einem Tag war außerdem die Brohltalbahn mit ihrer Dampflok, der Schmalspurlokomotive 11SM (schwere Mallet), einbezogen. Auch die historische Diesellokomotive V200 und die legendäre Elektrolokomotive E103, diese mit den berühmten Wagen des TEE (Trans Europ Express) bespannt, kamen beim Dampfspektakel 2018 zum Einsatz.

Im Wesentlichen wurden die Züge von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE GmbH&Co.KG) gefahren, für die Züge von bzw. nach Luxemburg war die luxemburgische Staatsbahn CFL das EVU und für den TEE von bzw. nach Koblenz das DB Museum.

Die Veranstaltung wurde betrieblich durch einen tragischen Unfall überschattet: Am 28. April fiel in Trier Hbf. ein Fahrgast vor den Tender einer an einen Zug zurücksetzenden Dampflok und blieb zwischen Tender und Lok im Gleis liegen. Ein Fremdverschulden konnte die Bundespolizei ausschließen. Die Einsatzkräfte brachten den Mann zur Behandlung ins Krankenhaus. Dadurch fiel ein Zugpaar von und nach Merzig aus, ein Zugpaar nach Gerolstein musste abweichend mit Diesellok gefahren werden. Durch eine verspätete Lokzuführung mussten überdies am 28. April drei Züge auf der Moselstrecke ersatzweise mit einer Diesellok gefahren werden, ansonsten verlief alles planmäßig.

Das vom SPNV-Nord beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen IGE zeichnete sich hierbei durch eine hohe Professionalität und ein großes Engagement aus. Auch die Unterstützung seitens DB Regio im Werk Trier war hervorragend.

Nach einer Hochrechnung der Geschäftsstelle des SPNV-Nord haben rund 30.000 Fahrgäste die historischen Züge genutzt. Praktisch alle Züge waren gut besetzt, wobei es aber zu keinen Überbesetzungen gekommen ist. Die Fahrgeldeinnahmen betragen brutto knapp 300.000 €; die Kosten liegen bei etwa 900.000 € (genaue Rechnungen liegen noch nicht vor). Die Differenz wird gedeckt durch einen Zuschuss des Landes Rheinland-Pfalz an den SPNV-Nord (455.000 € zugesagt) sowie Zuschüsse der DB Regio AG (95.000 € aus dem Verkehrsvertrag Dieselnetz Südwest Los 1), 50.000 € vom Saarland und 10.000 € von der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH.

Ein Großereignis dieser Art zieht neben der regionalen Bevölkerung auch viele Besucher aus dem Ausland an. So waren Eisenbahnfans u. a. aus England, Holland, Südafrika, USA und Japan angereist. Eine im Jahr 2000 angefertigte Diplomarbeit der TU

Karlsruhe im Zusammenhang mit der ersten Dampfnostalgieveranstaltung kam zu dem Ergebnis, dass auf eine derartige Veranstaltung zurückzuführende Umsätze in der Region (z. B. Hotellerie, Gaststättengewerbe aber auch Fahrkarten zur Anreise) um mindestens den Faktor 2 die Kosten einer derartigen Veranstaltung übersteigen.

In jedem Fall ist es mit dem Dampfspektakel 2018 gelungen, das Augenmerk der Menschen aus der Region und auch weit darüber hinaus auf den Schienenverkehr zu lenken und damit auch auf den modernen Schienenpersonennahverkehr im Bereich des SPNV-Nord aufmerksam zu machen.

Die beiden beigefügten Berichte vermitteln ergänzend einen Eindruck von der erfolgreichen Eisenbahnnostalgieveranstaltung.

***Beschlussvorschlag:***

***Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Dampfspektakel 2018 zur Kenntnis.***