

**Protokoll der 6. Besprechung zum Projekt TRANSREGIO**

19.11. 2020, 10:00 – 12:00

Via MS Teams

Anwesend:

**Für den Lead-Partner – CDV:** Jan Perůtka, Jiřina Veselá, Pavel Fajkus, Andreas Zimmer

**Für den Projektpartner 2 – FHSTP:** Otfried Knoll, Frank Michelberger, Thomas Preslmayr, Kevin Pyrek

**Für den Projektpartner 3 – VUT:** Herbert Seelmann, entschuldigt – Otto Plášek

**Vorgeschlagene Agenda (CDV):**

1. Project Monitoring Report – find the reason “why the report cannot be submitted”, evaluation of monitoring process
2. International week at FHSTP – Transregio draft presentation, preparation
3. T2 Determination of necessary capacities – Modelling in OpenTrack
4. T4 – Data needed for prognosis (ÖBB)
5. T7 (Prognosis) – The state of the prognostic model and the assumption of completion
6. Important information from expert interview with ŽESNAD (railway freight association)
7. Information from VUT and CDV meeting
8. Detailed work schedule plan until May
9. Others
10. Term of next meeting: The proposal is to meet in January, March and then early May (before finalizing whole study)

**Inhalt der Besprechung:**

Nachdem alle Teammitglieder im System Microsoft Teams begrüßt wurden (On-line-Besprechung wegen COVID-19) wurde gemäß der oben angeführten Agenda fortgefahren:

1. Der Monitoring-Prozess für das erste Jahr der Projektumsetzung ist im Gange. Alle Partner haben den sogenannten "Partnerbericht" an das eMS-System übermittelt. CDV und VUT haben diesen Bericht bereits zertifiziert bekommen, die Zertifizierung von FHSTP steht noch aus. FHSTP ist Grund für Verzögerung nicht bekannt. Es wurde vereinbart, dass FHSTP mit Kontrollstelle klärt, warum "ihre Zertifizierung" noch nicht durchgeführt wurde. FHSTP wird den Lead-Partner dann unverzüglich über den Grund informieren. Sobald alle Partnerberichte zertifiziert wurden, kann CDV (Lead Partner) den sogenannten "Projektbericht" in das eMS-System eingeben. CDV hat diesen Bericht bereits vollständig erstellt, inkl. Übersetzung ins Deutsche und wartet nur auf den Abschluss des Zertifizierungsprozesses des "Partnerberichts" von FHSTP. Der Projektbericht ist im eMS-System verfügbar, und die Projektpartner können Kommentare abgeben, die der Lead-Partner bewertet und gegebenenfalls einbezieht.

Sobald der "Projektbericht" eingereicht wurde, hat das Gemeinsame Sekretariat 1 Monat Zeit, ihn zu überprüfen und dann (wenn alles in Ordnung ist) eine Erklärung an das Leitungsorgan zu senden. Dieses wird dann eine Anweisung an seine Wirtschaftsabteilung senden, um den Betrag für die Ausgaben an die Partner zu zahlen (dies kann 1-4 Wochen dauern).

1. In der folgenden Woche findet an der FH St. Pölten die sogenannte "International Week" statt. Dies ist eine sehr gute Gelegenheit, das Projekt Transregio vor Student\*innen des Bereichs Bahntechnik und Mobilität auf Englisch vorzustellen. Auf diese Weise werden die Studierenden indirekt in das Projekt einbezogen, und können im Rahmen des angeschlossenen Unterrichts ein Feedback und mögliche Vorschläge für die Teilergebnisse des Projekts abgeben.

Die Vortragenden sind Jan Perůtka und Andreas Zimmer für CDV sowie Kevin Pyrek für die FHSTP. Die Partner diskutierten über die Projektzusammenarbeit bei dieser Veranstaltung, die online stattfinden wird. Die Struktur der gesamten Veranstaltung wurde von Thomas Preslmayr entworfen. Die endgültige Vorbereitung und Koordination für die Präsentation wird diese Woche ~~inoffiziell~~ mit den einzelnen Vortragenden abgestimmt. Jan Perůtka präsentierte kurz den Präsentationsvorschlag für diese Veranstaltung zur Diskussion mit den anderen Partnern (die finale Präsentation wird in der I-Box oder auf der Website veröffentlicht).

1. T2 - Absteckung der erforderlichen Kapazitäten – diese besteht hauptsächlich in der Modellierung durch die Software Open Track. Kevin Pyrek stellte eine Präsentation bezüglich der betreffenden Eisenbahnstrecken (Wien – Retz, Wien – Laa, Wien – Hohenau) vor, in der er das aktuelle Verkehrsaufkommen simulierte (Teil der Präsentation war auch die Vorstellung von OpenTrack und dessen Funktionsprinzip). Auf der Grundlage der Präsentation waren sich die Projektpartner einig, dass das Simulationsverfahren korrekt ist. In ähnlicher Weise wird die Simulation wohl auch für die Infrastruktur auf tschechischem Gebiet für das prognostizierte Verkehrsaufkommen durchgeführt.

Einzelne fehlerhafte Beschleunigungswerte für Fahrzeuge/Züge in der Präsentation werden korrigiert. Die Fehler betreffen aber nur die Präsentationsunterlage – nicht aber die Simulation selbst.

Für die Modellierung des künftigen Ausbauzustandes der Nordbahn Wien – Breclav standen zum Zeitpunkt des Projekttreffens noch keine Infrastrukturdaten zur Verfügung. Für den Ausbauzustand ist mit einer Kapazitätssteigerung durch Verdichtung der Blockabstände zu rechnen. Damit ist das eine wesentliche Grundlage für die Simulation des künftigen Verkehrsaufkommens und der Ermittlung der Notwendigkeit zusätzlicher Kapazitäten.

1. T7 – Prognosemodell: Die Prognose des Personenverkehrs steht kurz vor dem Abschluss - Jan Perůtka und Thomas Preslmayr werden die Details verfeinern. Es wurde vereinbart, ein Ergebnispapier für alle zu erstellen. Die Prognose des Güterverkehrs hängt von den Daten der ÖBB ab und die Arbeiten können derzeit nicht fortgesetzt werden. Aufgrund des Eingangs der Daten (einen Tag später) wird erwartet, dass dieser Teil der Prognose bis ungefähr Weihnachten abgeschlossen sein wird (abhängig vom Subunternehmer Komobile).
2. T4 - Andreas Zimmer liefert die ÖBB-Daten (Güterverkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet + Ausbauzustand Nordbahn). Trotz unterschriebener und am 25.8.2020 übermittelter Vertraulichkeitserklärung und mehrmaliger Urgenz wurden die Daten nicht geliefert. Es wurde vereinbart, dass nach letztmaliger Urgenz bis morgen (20.11.2020) eine Entscheidung getroffen wird, ob weiter auf Daten gewartet wird oder Alternativen verfolgt werden.

Ergänzung: Einen Tag später berichtete Andreas Zimmer, die Daten sofort zur Verfügung gestellt würden.

Die von der ÖBB Infrastruktur AG daraufhin bereitgestellten Daten zum Güterverkehrsaufkommen enthalten Unschärfen und Unklarheiten, die bis zum 15.12.2020 nicht bereinigt werden konnten. Die Verwendbarkeit für die Prognose ist daher sehr eingeschränkt. In der Bearbeitung der Güterverkehrsprognose ist damit eine signifikante Verzögerung aufgetreten.

Die Daten über den künftigen Ausbauzustand der Nordbahn Wien – Breclav wurden zwischenzeitlich in der benötigten Qualität bereitgestellt. Die Simulationsarbeiten können damit fortgesetzt werden.

1. Informationen aus dem Experteninterview mit ŽESNAD – wichtige Informationen zur möglichen Nutzung der neuen grenzüberschreitenden Verbindung im Güterverkehr. Mit ŽESNAD wurde besprochen, unter welchen Bedingungen diese neue Verbindung für Güterverkehrsbahnen perspektivisch ist. Einer der Hauptvorteile des Projekts - im Notfall eine alternative Route anzubieten - besitzt ein Problem: Der Nutzen einer Umleitungsstrecke kann nicht in die Vorteile von Bauprojekten im Rahmen der Methodik der wirtschaftlichen Bewertung einbezogen werden. Jan Perůtka wird FHSTP die Kommunikation mit ŽESNAD auf Deutsch (bzw. VUT auf Tschechisch) zur Verfügung stellen.
2. Informationen zur gemeinsamen Besprechung zwischen VUT und CDV:
3. Diskussion über die direkte Verbindung der Strecken Nr. 245 und 246 ohne Richtungswechsel von Břeclav nach Hevlín.
4. Ein weiteres Thema waren die niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen zwischen Hevlín und Hrušovany – es gab eine Diskussion mit lokalen Selbstverwaltern und Grundbesitzern und die Möglichkeit, einige Kreuzungen mit Feldwegen aufzulassen.
5. Ferner wurde vorab klargestellt, dass der Bahndamm zwischen der Station Hevlín und der Staatsgrenze unter Umweltgesichtspunkten nicht in eine Schutzzone fallen sollte.
6. Vorschlag für eine detailliertere Analyse der Gleisanschlüsse (Anschlussbahnen) auf der Strecke Wien - Laa - Hevlín - Hrušovany n.J. - Moravské Bránice - Brno. Anm.: Es ist noch abzuklären, welche Anschlussgleise: Alle vorhandenen oder nur die derzeit bedienten?
7. Diskussion über die Verlängerung der Projektdurchführungszeit - Alle Projektpartner waren sich einig, dass die Projektdurchführungszeit aufgrund von Verzögerungen wegen der COVID-19-Epidemie verlängert werden muss. Die Hauptursache für die Verzögerungen sind/waren Probleme beim Erhalt der erforderlichen Daten (ÖBB, SŽ), deren Lieferungen sich aufgrund der Epidemie immer noch verzögern. In dem vorbereiteten Projektbericht wird erneut für fast alle Arbeitspakete angegeben, dass sich ihre Umsetzung aufgrund von Verzögerungen bei der Bereitstellung der erforderlichen Daten, von denen die meisten weiteren Projektaktivitäten abhängen, verlängert.

In der ersten Dezemberhälfte wird der Antrag auf Verlängerung der Projektdurchführung um 3 Monate erneut gesendet (die österreichische Seite hat dem ersten, im Mai eingereichten, Antrag bereits zugestimmt). Aus früheren Erfahrungen (1. Antrag) erscheint es wichtig, die Gründe für die Verzögerung, die genauen Auswirkungen der COVID-19-Epidemie und die Interaktion der einzelnen Arbeitspakete im Detail zu erläutern. Aufgrund der Notwendigkeit, weitere Arbeiten zu planen, wäre es notwendig, die Entscheidung vor Weihnachten zu erhalten.

1. CDV schlug vor, einen klaren Zeitplan für die Aktivitäten und den Abschluss ausgewählter Arbeitspakete auf Grundlage einer Entscheidung festzulegen (ob der Zeitraum für die Projektdurchführung verlängert werden soll oder nicht). Z.B. wurde vorläufig vereinbart, dass angesichts des aktuellen Eingangs der erforderlichen Daten das Arbeitspaket T7 - Prognosemodell bis Weihnachten endgültig abgeschlossen sein sollte. Es folgen dann weitere Arbeitspakete mit ihren Aktivitäten: T2 -> T3 -> T5 und T6.
2. Vorschlag weiterer Projekttreffen etwa alle zwei Monate – Anfang Januar, dann im März und das letzte Treffen im Mai.

**Bearbeitung**: CDV, VUT, FHSTP