

**Protokoll der 8. Sitzung des TRANSREGIO-Projekts**

23.3. 2021, 10:00 - 12:00

Über MS Teams

**Anwesend:**

**Für den Leed-Partner - CDV:** Jan Perůtka, Jiřina Veselá, Pavel Skládaný, Pavel Řezáč, Marek Mrázek

**Für PP2 - FHSTP:** Otfried Knoll, Frank Michelberger, Thomas Preslmayr, Kevin Pyrek

**Für PP3 - VUT:** Herbert Seelmann, Otto Plášek

**Vorgeschlagene Tagesordnung (CDV):**

1. Change request – 3 months extension of realization period – APPROVED;
2. Reimbursement of eligible costs for the 1st monitoring period, certification of FHSTP report
3. Preparation of a template for completing the overall final Transregio report
4. Preparation of final structure of whole project in logical sequence
5. T1 – Final merging of the Czech and Austrian parts – translation
6. T2 – state of modelling and simulating in OpenTrack? How to find the most problematic section of the track in terms of capacity? is it possible using OT?
7. T2 – CDV finished modelling and simulation of future state of Czech part of railway line Brno – Breclav – Vienna (new HSR Brno – Vranovice, and upgraded section Vranovice – Breclav for 200 km/h).
8. T2 – unification of OT outputs from all partners - share outputs with each other and possibly unify them
9. T3 – basic design of bridges between Hevlin and Laa - processed by VUT, except for the bridge over the road B46, possibly participate in the design of the border bridge.
10. T3 – Noise walls - proposal for the location of noise walls - designed in the Czech Republic, how is it in Austria?
11. T3 – required data on bridges and tunnels between Hrusovany – Strelice (due to electrification, doubletracking)
12. T3 – CDV and VUT started with designing individual variants in the section from the state border - Hevlín - Hrušovany – Střelice in SW AutoCAD – outputswillbesimplifieddrawings
13. T3 – suggestion of railway connection in the direction Laa - Břeclav without the need to change the direction of the train (VUT) – relevance to this project
14. Quantification of necessary costs for each variant – how detail? How was it intended in the project application?
15. T7 – Prognosis of Freight Transport – filled questionnaires, completion of outputs by Komobile – when? any news from consultation (meeting) Komobile-FHSTP?
16. Translations – CDV can offer new translation capacities, on the contrary CDV currently lacks a transport technology expert - WP2, Opentrack
17. Education trail – wasn’t supported by Interreg authorities
18. Publicity – Info about International week on websites and i-box
19. Nature protection – new facts from FHSTP and VUT about protected areas between Hevlin and Laa, incorporation into the already processed thematic document
20. Other issues, discussion
21. Next meeting – beginning of May

**Mehr Details zu den Punkten:**

- **Verlängerung des Projekts um drei Monate** – Änderungsantrag genehmigt und neuer Vertrag vom federführenden Projektpartner unterzeichnet. VUT ist dabei, eine 5%ige Co-Finanzierung aus dem Budget des Ministeriums für regionale Entwicklung zu beantragen. Alles läuft nach Plan.

- **Erstattung der förderfähigen Kosten für den 1. Überwachungszeitraum** – CDV hat den geförderten Betrag (85%) bereits erhalten. FHSTP wartet noch auf die Zertifizierung des Monitoring-Berichts, auf dessen Grundlage die Zahlung erfolgen könnte. Es ist nicht klar, was das Problem ist - wir warten auf weitere Reaktionen der österreichischen Wirtschaftsprüfer.

- **Ausarbeitung einer Vorlage** für die Erstellung des gesamten Projektabschlussberichts. Es wurde diskutiert, ob es einen umfassenden zusammenfassenden Bericht geben sollte, der alle Arbeitspakete enthält, oder ein separates Dokument für jedes Arbeitspaket. Die Projektpartner einigten sich darauf, ein gemeinsames Dokument zu erstellen, das alle Arbeitspakete enthält. Nur die Anhänge werden getrennt und am Ende des Kurzberichts (zusammenfassenden Berichts) angeführt.

FHSTP wies daraufhin, dass das Logo unzulässig beschnitten wurde und es notwendig ist, die offizielle Form einzuhalten – CDV wird dafür sorgen, dass dies korrigiert wird.

- **Entwurf der Projektstruktur** – CDV präsentierte einen ersten Entwurf der Struktur. Die Gliederung des Projekts berücksichtigt die Aufteilung in Arbeitspakete mit einer Erweiterung auf die Unterkapitel und insbesondere den Aufbau der Kapitel in einer logischen Reihenfolge. Nach dem Treffen schickte CDV die vorgeschlagene Struktur an alle Partner. Es wird eine zeitnahe Rückmeldung mit Kommentaren oder Ergänzung weiterer relevanter Themen erwartet. Da der Abgabetermin näher rückt (noch ca. 5 Monate), schlug der Projektpartner VUT vor, den genauen Zeitplan der Arbeiten, das sogenannte Gantt-Diagramm, zu aktualisieren. Der Vorschlag wurde angenommen und CDV wird diesen Zeitplan in Kürze vorlegen.

**- T1** – endgültige Zusammenführung und Übersetzung der tschechischen und österreichischen Teile dieses Pakets. Ursprünglich sollte Herbert die Übersetzungen liefern, aber jetzt wird ein Online-Übersetzer verwendet. Herbert stellt Übersetzung T1 bis Ende März fertig.

FHSTP kommentierte und überarbeitete kurzfristigst den Abschnitt "Einleitung", der von CDV vorbereitet und den österreichischen Kollegen zur Kommentierung am Vortag zugesandt wurde. Generell wurde die Notwendigkeit angesprochen, alle Sachverhalte gleich detailliert zu beschreiben (jetzt sind einige Teile zu detailliert auf Kosten anderer). Nach der Sitzung wurden die Kommentare in Form einer Überarbeitung versandt. Diese werden von CDV erneut beantwortet. Ein weiterer Kommentar betraf die Qualität der Übersetzung - FHSTP war mit der Sprachqualität nicht zufrieden, Otfried hat den gesamten Text komplett überarbeitet und schlug vor, die Softwareanwendung DeepL zu verwenden. Ein kursorischer Test zeigt, dass sie für die Bedürfnisse von Teilübersetzungen ausreichend funktioniert. Dadurch können erhebliche Übersetzungskosten vermieden werden (Anfragen und Internetrecherche haben zu erwartende, budgetmäßig aber nicht bedeckte ergaben Werte von rund 10.000 €).

Zur überarbeiteten Einleitung wurden von CDV am 26.3.2021 Kommentare und Ersuchen um Vorschläge übermittelt. Otfried hat diese beantwortet und das Einleitungskapitel nochmals konsolidiert, mit passenden Fotos versehen und am 28.3.2021 an alle gesendet.

**- T2** – Status der OPENTRACK-Modellierung und Simulation. CDV hat zusammen mit der VUT ein Modell des Ist-Zustandes aller relevanten Strecken im Land entwickelt, inklusive Simulation des Personenverkehrs. Für die Strecke Brno – Břeclav wurde auch ein Modell des zukünftigen Zustands der Infrastruktur erstellt, einschließlich eines Projektierungsplans auf der Grundlage der Durchführbarkeitsstudie der Hochgeschwindigkeitsstrecke Brno – Šakvice.

CDV muss nun die Ergebnisse der Güter- (und Personen-) Verkehrsprognose verwenden, wagt es aber nicht, dies allein zu tun (der Verkehrstechnologe hat Ende Februar CDV verlassen). Um die Arbeiten in OPENTRACK fortzusetzen, hat CDV die FHSTP um Hilfe gebeten - unter bestimmten Bedingungen könnte die FHSTP die Arbeiten in OPENTRACK abschließen. Es muss untersucht werden, wie viel Zeitaufwand erforderlich ist und welche Aktivitäten CDV im Gegenzug anbieten kann. Beide Partner sehen einen großen Vorteil darin, dass die Simulationen und andere Outputs dann mit einer einzigen Methodik bearbeitet würden. Eine detailliertere Diskussion über eine engere Zusammenarbeit (Unterstützung) zum Arbeitspaket T2 wird in naher Zukunft in einem engeren Kreis (Otfried, Thomas, Jan, Pavel Ř.) stattfinden.

CDV fragte FHSTP, ob es möglich ist, den kapazitätsmäßig am stärksten eingeschränkten Streckenabschnitt mit Hilfe von OPENTRACK zu identifizieren (unter Berücksichtigung der Länge des Abschnitts, der Stationsentfernungen, der Länge und Anzahl der Bahnhofsgleise, der Streckengeschwindigkeit, der aktuellen und zukünftigen Leistung im Personen- und Güterverkehr). FHSTP bestätigte, dass dies möglich ist. Es ist jedoch notwendig, die Prognose des zukünftigen Verkehrs zu kennen - die bereits vorliegenden Daten müssen noch neu berechnet werden, d.h. wie viele Trassen über Hevlin – Laa an der Thaya neu realisiert werden müssen. Die FHSTP will eine ähnliche Bewertung der einzelnen Streckenabschnitte hinsichtlich der Kapazität auf österreichischem Gebiet durchführen. Basis für die Identifikation von Kapazitätsengpässen ist immer der Bildfahrplan.

Die FHSTP präsentierte den aktuellen Stand in OPENTRACK für Österreich. Sie arbeitet bereits mit den Ergebnissen der Güterverkehrsprognose und bereitet sich auf eine Kapazitätsbewertung des Abschnitts Wien – Laa an der Thaya vor, für den Fall, dass es notwendig sein sollte, auf dieser Strecke Verkehre weiter in die Tschechische Republik zu führen, die nicht mehr auf der Hauptkorridorstrecke Wien – Břeclav befördert werden können. Die Simulationen werden vereinfacht (aufgrund der hohen Arbeitsbelastung) und nur in ausgewählten Zeitfenstern durchgeführt.

**- T3 – Brückenentwurf** – VUT stellte den Entwurf der Brücken auf dem Abschnitt Hevlin – Laa vor, mit Ausnahme der Brücke über die Straße B46. Bezüglich der neuen Brücke wird VUT mit FHSTP (Frau Hirut Grossberger) Kontakt aufnehmen und sie individuell ansprechen. Im Gegensatz zu den anderen vorgeschlagenen Brücken können die bereits gut ausgearbeiteten Entwürfe aus der MCO-Studie nicht verwendet werden, und außerdem muss die Änderung des Straßenniveaus bzw. die Änderung des Niveaus des vorgeschlagenen Gleises in der Nähe dieser Brücke berücksichtigt werden. Hirut Grossberger wird Herrn Schlöglmann vom Niederösterreichischen Landesstraßendienst mit einbinden.

**- T3 – Lärmschutzwände** – auf dem Gebiet der Tschechischen Republik schlug CDV zusammen mit VUT solche Wände in der Nähe der Ortschaft Hevlín vor (auf der Karte dargestellt); auf dem Gebiet der Ortschaft Laa ist noch zu prüfen, ob sie im Bereich nordwestlich des Bahnhofs errichtet werden müssen

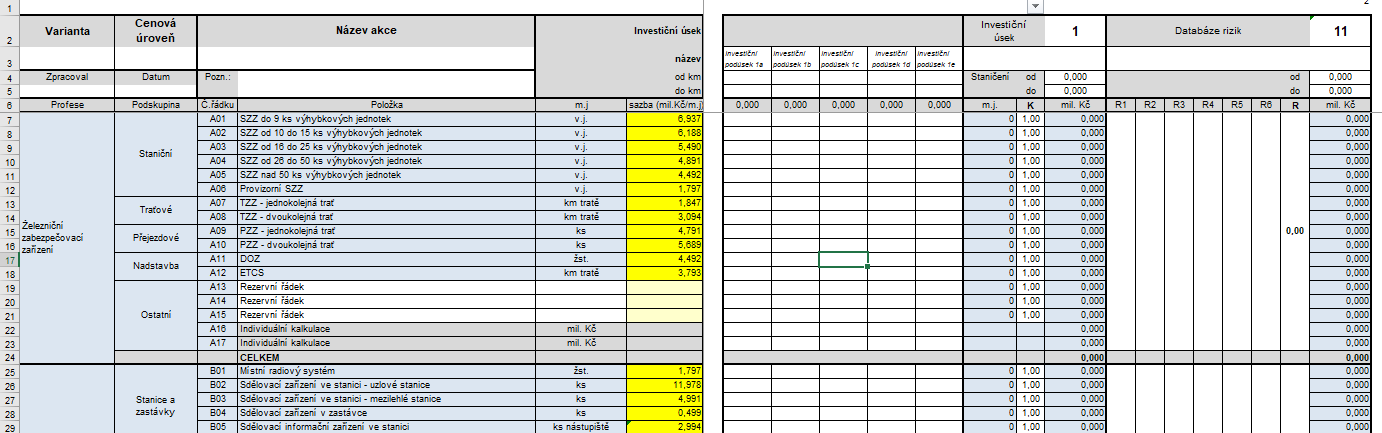
**- T3** **– benötigte Daten zu Brücken und Tunnels** – VUT bot eine Reihe von Daten zu Brücken und Tunnels an. Diese Daten sind wichtig für die Planung von Teilmaßnahmen wie Elektrifizierung von Tunnels und Doppelgleisigkeit von Brücken, insbesondere im Abschnitt Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín. Dies betrifft die Abmessungen der Tunnelröhre, die Abmessungen von Brücken, die projektierte Dauerlast von Brücken usw. Otfried stellt Herbert Informationen zur Deckenstromschiene (Bsp. Arlbergtunnel) zur Verfügung.

**- T3** **– Schleife Hrusovany** – Es ging um den Entwurf einer Schleife, die die Strecke Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou und die Strecke Znojmo – Břeclav verbindet, ohne dass bei der Fahrt von Hevlín in Richtung Břeclav gestürzt werden muss (vor allem aus Sicht des Güterverkehrs). Die Projektpartner waren sich einig, dass es sinnvoll wäre, den Entwurf der Verbindung als eine Projektoption vorzuschlagen. VUT arbeitet bereits an der Gestaltung dieser Verbindung.

**- Quantifizierung der Investitionskosten** – CDV fragte, ob es eine allgemeine Vorstellung darüber gibt, wie detailliert und in welcher Form die Investitionskosten für die Erneuerung und den Umbau der Bahnstrecke von Wien über Laa und Hevlin nach Brno zu schätzen sind. Die verschiedenen Optionen sollten in finanzieller Hinsicht verglichen werden.

Die meisten Entwurfsvorschläge sind vereinfacht - es wird mit keinem Geländemodell gearbeitet und es ist daher nicht möglich, die genauen Volumina der Erdarbeiten bei Verbreiterung des Bahnkörpers im Falle von Doppelgleisigkeit oder geplanten Verlegungen zu berechnen - dies ist nur eines der Probleme. Würden diese Kubaturen geschätzt werden, könnte ein großer Fehler entstehen.

Bis zum nächsten Treffen sollte jeder Partner einen Vorschlag machen, wie mit diesem Problem umgegangen werden kann und recherchieren, was beim Schreiben des Projektantrags beabsichtigt war. In jedem Fall schlägt CDV vor, die Zusammenstellung für die Bewertung von Infrastrukturbauwerken bei Eisenbahnen zu verwenden - siehe Abbildung:



**- T7 – Prognose** – CDV fragte, wann die von Komobile erstellte Güterverkehrsprognose abgeschlossen sein wird. Antwort von FHSTP: Sie arbeiten an der Fertigstellung, die Schlussfolgerungen und die Beschreibung der Methodik werden derzeit erarbeitet, aber die wichtigen Zahlen zur Ermittlung der Verkehrsprognose können bereits jetzt verwendet werden.

**- Naturlehrpfad** – CDV informierte die Partner, dass der Naturlehrpfad leider nicht umgesetzt werden kann, ohne dass ein Projektänderungsantrag gestellt werden muss. Ohne einen genehmigten Änderungsantrag würde diese Aktivität nicht von Interreg unterstützt werden. In der Endphase des Projekts ist eine Antragstellung praktisch unmöglich. Diese Aktivität wird daher nicht Teil des Projektes sein.

**- Öffentlichkeitsarbeit** – Infos zur internationalen Woche an der FHSTP auf der Transregio-Website und IBOX. Die Tafel wurde im Format A2 vor der FH beim Gleisstück aufgestellt.

**- Naturschutz** – FHSTP informierte über die behördliche Stellungnahme zum Naturschutz in der Nähe der geplanten Bahnlinie. FHSTP hat diese Informationen vom Land NÖ erhalten und CDV wird sie in den Text einarbeiten. Kurz gesagt wurde festgestellt, dass es in der Nähe der Strecke einige geschützte Tierarten gibt, und wenn die Bahnstrecke wiederhergestellt werden sollte, könnte es die Anforderung geben, diese umzusiedeln. VUT informierte, dass ihnen Informationen über frühere Komplikationen bezüglich der Wiederherstellung der Bahnlinie in Bezug auf den Naturschutz vorliegen. Bei Versuchen, die Bahnlinie in der Vergangenheit wiederherzustellen, wurde die Bepflanzung eines grünen Biokorridors (als Ersatz für den derzeit "verwilderten" Erdkörperdamm) gefordert. Allerdings dürften diese Anforderungen derzeit nicht mehr relevant sein, wie u. a. im bereits ausgearbeiteten Teil des Unterkapitels "Naturschutz" angeführt.

**- Nächste gemeinsame Sitzung** – Die nächste gemeinsame Sitzung ist für Anfang Mai geplant

Ausarbeitung: CDV, VUT, FHSTP