

**Protokoll der 9. Sitzung des TRANSREGIO-Projekts**

27.4. 2021, 9:00 - 12:00

Über MS Teams

**Anwesend:**

**Für den Lead Partner - CDV:** Jan Perůtka, Jiřina Veselá, Pavel Skládaný, Pavel Řezáč, Vojtěch Kocourek, Marek Mrázek, Jana Benáčková, Andreas Zimmer

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

**Für PP3 - VUT:** Herbert Seelmann

**Vorgeschlagene Tagesordnung (CDV):**

Koordination des Projekts TRANSREGIO mit SP Brno - Znojmo

Die Dokumente wurden vor der Sitzung an alle Partner verschickt:

a) Erwartete Ziele des TRANSREGIO-Projekts

b) Die Zurückhaltung der Bahnverwaltung, die Linie 244 für den Güterverkehr zu nutzen (Hauptgründe)

c) Parallele Lösung des zusammenhängenden Projekts SP Brno - Znojmo

d) Vorschlag der Eisenbahninfrastrukturverwaltung, das Projekt TRANSREGIO an die Option 3 anzupassen

e) Vorschlag von CDV, wie der Empfehlung von SŽ entsprochen und gleichzeitig die ursprüngliche Projektidee umgesetzt werden kann

f) Überraschende Erkenntnisse der FHSTP-Partner

Zu Beginn wurde das ungeplante~~s~~ Treffen mit dem Hauptziel begründet, alle Partner über die Schlussfolgerungen des gemeinsamen Treffens zwischen CDV und SŽ zu informieren.

1) Die erste grundlegende Erkenntnis ist, dass SŽ nicht für den Vorschlag ist, eine alternative Strecke für den Güterverkehr über Moravský Krumlov und Střelice zu führen. Die Hauptargumente von SŽ sind:

- Die Unmöglichkeit, die nutzbare Gleislänge in den meisten Bahnhöfen zu verlängern (in den meisten Fällen ist es nicht möglich, längere Bahnhofsgleise als 450 m zu realisieren) - man kann wahrscheinlich argumentieren, dass extrem lange Züge hier nicht geführt werden müssen

- Eine Umleitungsstrecke entlang dieser Linie löst nicht eines der größten Kapazitätsprobleme der Region, nämlich den Knotenpunkt Brünn - FHSTP ist daran interessiert, dieses Argument näher zu erläutern

- Auch bei der Verbindung der zweigleisigen Strecken 240 und 250 mit einer eingleisigen Verbindung gibt es ein Kapazitätsproblem

- Anspruchsvolle Steigungen über 10 Promille - hier kann argumentiert werden, dass solche Steigungen und größere lösbar sind - siehe Hauptstrecke über Brünn - Havlíčkův Brod (häufig für Güterverkehr genutzt).

SŽ befürwortet aber die Wiedererrichtung des Grenzübergangs Hevlín – Laa und schlägt auf der Grundlage vorgebrachten Argumente folgende Entlastungs-/Alternativstrecken für Güterzüge vor:

a) Güterzüge, die von Österreich kommend in Richtung Ostrava und weiter nach Polen fahren, sollen den Grenzübergang Laa und weiter die Strecke Hrušovany nad Jevišovkou - Břeclav nutzen. Dieser Vorschlag wird von allen Partnern positiv beurteilt.

b) Güterzüge aus Österreich in Richtung Prag und weiter nach Deutschland sollten Sie die Strecke über Gmünd (Franz Josefs Bahn) oder die Strecke über Retz und Jihlava nutzen. FHSTP/VUT merken dazu an, dass die Franz-Josefs-Bahn durch lange Eingleisigkeit und ungünstige Neigungsverhältnisse (bis 12 ‰) nicht besser für Güterverkehr geeignet ist. Die Strecke über Retz weist ebenso Neigungen bis 12 ‰ auf. Auf tschechischer Seite ist die Strecke Znojmo – Jihlava nicht elektrifiziert.

2) Ein weiteres wichtiges Thema, das diskutiert wurde, waren die Ergebnisse der FHSTP-Simulationen in OpenTrack - die Kapazität der Hauptstrecke (Brno - Breclav - Wien) scheint für den prognostizierten Anstieg des Güterverkehrsaufkommens auf dem österreichischen Teil der Hauptkorridorstrecke grundsätzlich ausreichend zu sein. Die Simulationen zeigen, dass die Nutzung einer Ausweichstrecke (zum Hauptkorridor) zu Spitzenzeiten mit 2-3 Zügen/Stunde notwendig ist.

Dies ändert die Situation zum Teil, denn es wurde davon ausgegangen, dass aus Sicht des Güterverkehrs eine signifikante Anzahl von Güterzügen die Alternativstrecke nutzen müsste. Eine geringere Anzahl an Güterzügen verringert die Ausbaunotwendigkeit der Projektstrecken. Aus Sicht der FHSTP wurde das Personenverkehrspotenzial bisher sehr realistisch eingeschätzt und spielt beim geplanten Lückenschluss Laa – Hevlín nur eine untergeordnete Rolle. Die CDV merkt an, dass der Personenverkehr unter neuen Rahmenbedingungen neu betrachtet werden sollte. CDV argumentiert, dass eine Koordinierung des Transregio-Projekts mit der Option 5 (SUDOP; Neubaustrecke – Brno – Unkovice - Hrušovany nad Jevišovkou) eine Neubetrachtung erfordert. Mit diesem Projekt ist eine Fahrzeit Brünn - Staatsgrenze in Hevlin von 30-40 min möglich. Damit kann die Attraktivität des Pendelns mit dem Zug in den Raum Laa und Mistelbach deutlich steigen. (Außerdem bestätigte FHSTP, dass ein bedeutender Anteil der Besucher der Therme Laa aus der Tschechischen Republik kommt (2012 30% der jährlich ca. 350.000 Besucher\*innen).

3) Der Vorschlag der Eisenbahnbehörde, unsere Studie in Übereinstimmung mit Option 3 und 5 eng zu koordinieren.

Das bedeutet, eine neue Prognose des Personenverkehrs zu erstellen, die die Tatsache des schnellen Personenverkehrs nach Hrušovany nad Jevišovkou aus Brno und Znojmo in 25 min bzw. 15 min berücksichtigt. In der Variante 5 müssen jedoch die Einschränkungen für den Güterverkehr beachtet werden, wo es nicht möglich ist, die neu gebaute Strecke im Abschnitt Hrušovany/J - Unkovice zu benutzen und der Güterverkehr muss auf der bestehenden (aber modernisierten) Strecke Hrušovany/J - Břeclav geführt werden. ~~Die geplante Modernisierung der Strecke Hrušovany/J - Břeclav ist für den Güterverkehr in allen Belangen absolut ausreichend.~~ Anmerkung: das kann man vor der Simulation noch nicht wissen!

CDV informiert auch über das geplante Betriebskonzept für die Strecke Brno - Hrušovany/J - Znojmo/Mikulov. Die geplanten Fahrpläne und die Transporttechnik ?? werden von CDV zur Verfügung gestellt.

4) CDV hat auch die Option 3 beschrieben, die eine Weiterführung der derzeitigen Linie 244 und 246 darstellt und sich weitgehend mit der Transregio-Studie überschneidet. CDV und SŽ kamen überein, dass eine der Transregio-Projektoptionen das bereits fertiggestellte Design der Option 3 (SUDOP) verwenden würde. SŽ sieht jedoch keinen Transit- und häufigen Güterverkehr auf dieser Strecke vor, der laut SŽ ausschließlich über Mikulov und Břeclav gehen sollte, oder aus Österreich über Gmünd oder Retz (in Richtung Deutschland) geleitet werden sollte.

5) Es wurde vereinbart, dass aufgrund der Empfehlungen der Eisenbahninfrastrukturverwaltung (und der derzeitigen Ungewissheit, welche Option letztendlich gewählt wird) im Rahmen des Transregio-Projekts zwei grundsätzliche Lösungsvarianten entwickelt werden, und zwar die Option 3 (über Moravský Krumlov) und die Option 5 (unter Nutzung des Neubaus im Abschnitt Unkovice - Hrušovany nad Jevišovkou).

6) FHSTP präsentierte die Ergebnisse einer Simulation des zukünftigen Verkehrs auf dem Abschnitt Wien - Breclav, bei der die Ergebnisse der Frachtprognose und die zukünftigen Parameter der modernisierten Strecke berücksichtigt wurden. Dies untermauerte die Erkenntnis, dass die prognostizierte Zunahme des Schienengüterverkehrs um bis zu fast 200 % über den österreichischen Teil der Infrastruktur grundsätzlich abgewickelt werden kann. Der kritische Zeitraum kann die Hauptverkehrszeit sein, in der die Umleitung einiger Züge auf eine alternative Strecke den Hauptkorridor ~~nahezu~~ entlasten könnte. Die Bestätigung der zukünftigen Kapazitätsparameter für die Verlagerung des geplanten Güterverkehrs kann jedoch erst dann bestätigt werden, wenn auch der verbleibende Abschnitt Břeclav - Brno untersucht wurde. Eine der kleineren Komplikationen ist die Tatsache, dass für verschiedene Streckenabschnitte und verschiedene Zugtypen die zur Verfügung stehenden Fahrpläne für unterschiedliche Jahre verwendet werden müssen (2027 - österreichischer Abschnitt, 2030 - Fernverkehrszüge auf dem tschechischen Abschnitt, 2019 - Personenzüge auf dem tschechischen Abschnitt) - dies führt zu kleineren Inkonsistenzen in der Taktung der Züge - Die FHSTP wird die Fahrpläne aneinander anpassen. Die vorgeschlagene Behandlung dieses Themas wurde als sehr gut bewertet. FHSTP übermittelt CDV und VUT das Dokument der Kapazitätsanalyse. CDV und VUT werden dazu eine Rückmeldung geben.

7) Es wurde vereinbart, dass die FHSTP auch für den tschechischen Abschnitt Brno - Breclav eine Verkehrssimulation und einen Vorschlag für freie Kapazitäten für den Güterverkehr in demselben Format erstellt, wie sie es bereits für den österreichischen Abschnitt getan hat. Die restlichen Abschnitte Břeclav - Hrušovany/J - Střelice werden von CDV bereitgestellt. Die Abwicklung erfolgt wieder in der gleichen Struktur wie im österreichischen Abschnitt (Breclav - Wien). Die FHSTP schätzt den Zeitbedarf für den tschechischen Abschnitt und vereinbart auf dieser Basis einen (oder schlägt einen neuen) Arbeitsplan (Gantt-Diagramm) vor. Eine Kompensation des Arbeitsaufwandes wird auch vom Zeitaufwand abhängen - es wurde vorgeschlagen, dass CDV im Gegenzug eine wirtschaftliche Bewertung für die gesamte Strecke (also auch für den österreichischen Teil) erstellen könnte. Die Kompensation der Arbeit ist jedoch noch zu vereinbaren.

8) Die Eisenbahnverwaltung (als strategischer Partner des Projekts) ist daran interessiert, die Güterverkehrsprognose und die entwickelten Simulationen (Anmerkung: das wurde nicht besprochen) zu sehen. FHSTP wird mit komobile die Fertigstellung der Güterverkehrsprognose veranlassen. Aus Sicht der FHSTP ist eine Weitergabe des Endberichts über die Prognose nicht möglich, da darin auch Stellungnahmen mit strategischen Sichtweisen von Verkehrsunternehmen enthalten sind. Mit den betroffenen Unternehmen gibt es keine Vereinbarung zur Weitergabe.

Erstellt von: CDV, VUT, FHSTP

Übersetzt mit www.DeepL.com/Translator (kostenlose Version)