

**Protokoll der 10. Sitzung des TRANSREGIO-Projekts**

14.7. 2021, 10:30 – 16:15

Fachhochschule St. Pölten

**Anwesend:**

**Für den Lead Partner - CDV:** Jan Perůtka, Vojtěch Kocourek, Marek Mrázek, Jana Benáčková (via MS Teams)

**Für PP2 - FHSTP:** Otfried Knoll, Thomas Preslmayr, Kevin Pyrek (via MS Teams), Frank Michelberger

**Für PP3 - VUT:** Herbert Seelmann, Jan Valehrach (via MS Teams)

**Vorgeschlagene Tagesordnung (CDV):**

1. **Projekttermin, Überwachungsbericht**
2. **Zielgruppen**
3. **Projektstruktur - vereinbart**
4. **Änderungswunsch**
5. **Experten-Statement**
6. **Werbung**
7. **Übersetzungen, Revisions- und Additionssystem**
8. **Einführung**
9. **Methodik**
10. **Geschichte**
11. **T1 - aus dem Originalmaterial extrahiert und in zwei Hauptkapitel unterteilt:**

**a) Beschreibung der möglichen Routen JMK - NÖ**

**b) Beschreibung der ausgewählten alternativen Routen**

1. **Anhänge zu T1**
2. **Beschreibung der Modernisierung ausgewählter Abschnitte (Wien - Breclav, HSR Brno - Vranovice)**
3. **Persönliche Prognose**
4. **Frachtvorhersage**
5. **Fragebogen zur Wiedereröffnung des Abschnitts Hevlín - Laa (mit Anschlussbetrieben)**
6. **Abschließen der Multikriterien-Analyse für die Auswahl der am besten geeigneten Route**
7. **Verarbeitung von Ausgaben aus dem T2-Paket (openTrack)**
8. **T3 - Auslegung der Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung**
9. **Definition der Variante**
10. **Wirtschaftliche und finanzielle Analyse**
11. **Andere**

Kurze Beschreibung der angesprochenen Tagesordnungspunkte:

1. Aus der Korrespondenz, die die CDV mit Vertretern des Interreg-Programms geführt hat, geht hervor, dass es nur bis Ende August möglich ist, die zugeteilten Mittel abzurufen. Die physische Einreichung des endgültigen Abschlussberichts erfolgt bis Ende März 2022, aber die Monitoring-Berichte der Partner (für jeden Partner separat) müssen bis Ende November eingereicht werden – diese Berichte müssen eindeutig mit dem endgültigen Abschlussbericht übereinstimmen. Daher müssen alle Projektarbeiten bis spätestens Ende November abgeschlossen sein.
2. Die Kommunikation der Projektpartner mit den Zielgruppen wurde angesprochen. Es wurde eine Tabelle erstellt, die alle relevanten Organisationen auflistet. Fast alle Organisationen sind bereits kontaktiert worden. Zur Information der übrigen Firmen wurde eine kurze und bereits vorbereitete Projektbeschreibung erstellt. CDV muss noch den Kontakt mit der Handelskammer (CC) herstellen. FHSTP muss Kontakte mit BMK (AZ), Schienenkontrol, Fachverband der Schienenbahnen (OK), Jungbunzlauer (AZ), ÖBB (AZ) und der Gemeinde Laa an der Thaya prüfen (OK wird sich mit dem ehemaligen Bürgermeister Herrn Fass beraten). Jeder Kontakt wird von einer dokumentierten Kommunikation begleitet.
3. Die Gliederung des Abschlussberichts (vorgeschlagen von den Vertretern der FHSTP und der CDV) wurde vereinbart. Diese Struktur wird bereits in dem in Arbeit befindlichen Abschlussbericht verwendet.

Die im Projektantrag angegebene Struktur ist jedoch anders und unterteilt die 8 Teile in Arbeitspakete T1 - T8 und diese Strukturierung muss beim Ausfüllen des Formulars im eMS beachtet werden. Der CDV wird (gegenüber den Interreg-Auditoren) die Frage stellen, ob der Abschlussbericht anders strukturiert werden kann als der Projektantrag – der Inhalt bleibt jedoch derselbe.

1. Die FHSTP plant, im zweiten Überwachungszeitraum einen Change Request zu beantragen. Die Änderung betrifft hauptsächlich die Gehaltsbewertung der einzelnen Forscher. CDV möchte im Rahmen dieses Antrags auch eine Änderung vornehmen - wahrscheinlich eine Übertragung von Mitteln zwischen Gehältern, Reisen und Dienstleistungen. CDV wird feststellen, ob es möglich ist, diesen Änderungsantrag während dieses Überwachungszeitraums zu stellen und wird den Antrag verwalten, sobald die FHSTP den genauen Antrag spezifiziert hat. Die FHSTP wird dem CDV in der nächsten Woche mitteilen, ob sie den Überwachungsbericht aus der Vorperiode endgültig zertifiziert hat – dies ist eine Voraussetzung für die mögliche Einreichung eines weiteren Änderungsantrags.
2. Die FHSTP-Vertreter berichteten, dass sie gelesen hatten, dass für den Projektabschlussbericht Gutachten eingeholt werden sollen. Müssen die Aufbereiter diese selbst bereitstellen oder werden sie von Interreg-Vertretern bereitgestellt? Wann ist die Frist für den Bericht? Wer wird dafür bezahlen? CDV wird Antworten auf diese Fragen geben.
3. Öffentlichkeitsarbeit – Wir müssen überprüfen, ob wir die I-Box für diesen Überwachungszeitraum bereits aktualisiert haben (wahrscheinlich wurde die Info über die Veranstaltung "Internationale Woche an der FHSTP" hinzugefügt). Wir müssen auch prüfen, ob im Rahmen der obligatorischen Öffentlichkeitsarbeit noch eine öffentliche Veranstaltung oder ein Seminar organisiert werden muss.
4. Die Frage der Übersetzungen und Revisionen im Zusammenhang mit dem Abschlussbericht wurde diskutiert. Die Übersetzungen mit der Software DeepL funktionieren einigermaßen gut, aber FHSTP muss nun eine Vollversion dieser Software beschaffen. Es wurde jedoch festgestellt, dass noch viel Arbeit für die Feinabstimmung der Übersetzungen zu leisten ist.

Auch die Überarbeitung und Fertigstellung des Abschlussberichts wurde besprochen. Von nun an werden Revisionen transparent durchgeführt, entweder durch Revisionen oder durch Farbcodierung.

1. Die Struktur des Projekts wurde beschrieben. Das Einführungskapitel wurde gekürzt und in zwei neue Kapitel unterteilt. Dieses Kapitel wurde bereits begutachtet und ergänzt, so dass keine größeren Änderungen zu erwarten sind. Die FHSTP wird ihre etwaigen abschließenden Kommentare abgeben (Frist Ende August).
2. Methodik ist bereits Teil des Einleitungkapitels – FHSTP wird entweder zustimmen oder Ergänzungen vorschlagen (Frist Ende Juli). Es muss darauf geachtet werden, dass die beschriebene Methodik auch tatsächlich der Realität entspricht.
3. Das Kapitel "Geschichte" ist bereits vollständig und wurde bereits kommentiert. Die FHSTP wird mitteilen, ob sie mit dieser Version einverstanden ist oder ob es neue Kommentare gibt (Frist Mitte August).
4. T1 – das Kapitel wurde in zwei Hauptabschnitte unterteilt: a) Beschreibung möglicher Routen zwischen dem NÖ und dem JMK und b) Beschreibung ausgewählter Routen. Hier ist ein Kommentar der FHSTP gefragt und evtl. Vorschläge für Ergänzungen (Frist Ende August). In diesem Kapitel wird auch eine Beschreibung der entsprechenden Anschlussgleise enthalten sein.
5. CDV hat einige Anhänge vorbereitet und ein Muster an die FHSTP-Vertreter geschickt. CDV muss die Reaktionen der Projektpartner abwarten, um zu sehen, ob sie zustimmen oder Anmerkungen haben (was Struktur betrifft).
6. Beschreibung der geplanten Infrastruktur bis 2030. Jetzt wird die Machbarkeitsstudie Brno – Znojmo im Detail beschrieben. Nach der FHSTP ist es notwendig, die Modernisierung des Abschnitts Breclav – Wien abzuschließen. Für CDV beschreiben HSR Brno – Vranovice und Modernisierung der Strecke Vranovice – Breclav.
7. Die Ergebnisse der Personenverkehrsprognose wurden zusammengefasst, wobei das Ergebnis eine Kombination der beiden Ansätze war – allgemeine Übereinstimmung.
8. FHSTP hat die wesentlichen Inhalte aus dem Abschlussbericht von Komobile zusammengestellt. Eine Zusammenfassung der grundlegenden Informationen wird im Abschlussbericht enthalten sein, der Rest in den Anhängen. Die Frachtprognose ist eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Simulationen.
9. Der Fragebogen zu Gleisanschlüssen wird in den Anhang aufgenommen. Sobald die Ergebnisse der Studie bekannt sind, wird in Erwägung gezogen, die Anschlussgleisbesitzer erneut zu kontaktieren und sie über die Ergebnisse zu informieren (zumindest diejenigen mit potenziellem Interesse an der Nutzung).
10. Dieses Kapitel über die Auswahl der am besten geeigneten Route wurde aus Zeitmangel bei der Sitzung nicht viel diskutiert. FHSTP hat den von CDV vorbereiteten Vorschlag modifiziert und es wird ein Treffen über MS Teams stattfinden, um dieses Thema zu verfeinern (Datum – Anfang August).
11. Kevin Pyrek präsentierte vorläufige Ergebnisse von Simulationen, die einen Bedarf von 1-2 Zügen pro Stunde je Richtung in den Hauptverkehrszeiten zeigen, die über eine alternative Route geleitet werden müssten. Das sind max. 2 Züge pro Stunde je Richtung Wien – Laa – Hrušovany n/J; 1 Zug pro Stunde je Richtung Hrušovany n/J – Střelice und 1 Zug pro Stunde je Richtung Hrušovany n/J – Breclav. Diese Anforderungen werden von FHSTP spezifiziert und die endgültigen Ergebnisse werden in den Abschlussbericht aufgenommen (Termin – Ende Juli) und den Projektpartnern mitgeteilt. Auf der Grundlage der genauen Anforderungen, die sich aus den Simulationen ergeben, müssen die Infrastrukturmaßnahmen verfeinert und schließlich vorgeschlagen werden. Herbert Seelmann wird mit OPENTRACK prüfen, ob es möglich ist, 1-2 Güterzüge pro Stunde in den Spitzenstunden über die Alternativstrecke Hrušovany n/J – Břeclav, bzw. Hrušovany n/J – Střelice zu führen.
12. T3 - CDV berichtete kurz über die von CDV vorgeschlagenen und fast fertigen Infrastrukturmaßnahmen für den Abschnitt Střelice - Hrušovany nad Jevišovkou. Dies muss jedoch an die tatsächlichen Ergebnisse der Simulationen angepasst werden (FHSTP wird CDV so bald wie möglich informieren). Die VUT stellte in einer Präsentation ihre Planungsarbeit für den Abschnitt Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín - Laa an der Thaya vor. Alle waren mit diesen Vorschlägen einverstanden und das VUT ist bereit, diese Materialien zur Aufnahme in den Abschlussbericht bereitzustellen. Die FHSTP hat noch keine konkreten Vorschläge für die Änderung der Infrastruktur auf der österreichischen Strecke gemacht, die für die Erstellung der wirtschaftlichen Analyse notwendig sind (Frist Ende Juli). Etwaige Änderungsvorschläge für die österreichische Infrastruktur werden voraussichtlich nur in Textform ohne grafische Anhänge dargestellt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass auch nach den vorgeschlagenen Maßnahmen keine Züge mit einer Länge von 740 m auf der österreichischen Strecke bedient werden können. Die Anforderungen an die maximale Zuglänge orientieren sich an der maximalen Zuglänge der tschechischen Abschnitte – d. h. Střelice – Hrušovany n/J: 400 m, Břeclav – Znojmo: 550 m, Retz – Znojmo: 500 m, Břeclav – Brno: 680 m. SŽ plant die Modernisierung für die Züge mit der Länge von 740 m mit den Kreuzungsmöglichkeiten in Boří les, Mikulov na Moravě (realisiert), Novosedly, Hrušovany n/J, Božice u Znojma, Hodonice und Znojmo im Abschnitt Břeclav – Znojmo, Miroslav und Rakšice im Abschnitt Hrušovany n/J – Střelice.
13. Es gab eine lange Diskussion über die Definition der Variante ohne das Projekt – man einigte sich darauf, dass die Variante ohne das Projekt ohne jegliche bauliche Eingriffe ist und den derzeitigen Hauptkorridor zwischen Brünn und Wien darstellt. Für den Personenverkehr wird die Option 0 mit dem Busverkehr in dem Abschnitt betrachtet, wo es keine Eisenbahn gibt (d. h. Hrušovany n/J – Hevlín – Laa an der Thaya).

Die Projektvarianten gehen von der Realisierung anderer Infrastrukturprojekte im Untersuchungsgebiet aus, die mit dem Projekt verbunden sein werden (Eisenbahnknotenpunkt Brünn, Hochgeschwindigkeitsstrecke mit einer Zweigstrecke durch Unkovice usw.)

Option 1 basiert auf der Modernisierung der Strecke Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (Basis: Option 3 SP Brno – Znojmo) und Option 2 sieht den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsbahn im Abschnitt Unkovice – Hrušovany nad Jevišovkou (Basis: Option 5 SP Brno – Znojmo) vor.

1. Die Methodik der wirtschaftlichen Bewertung wurde vorgestellt, die auf den definierten Optionen basieren wird. Sie ist in Excel erstellt und ihre Ausarbeitung wird mehrere gemeinsame Sitzungen und Konsultationen erfordern, sowohl auf dem tschechischen als auch auf dem österreichischen Abschnitt der Linie der ausgewählten Optionen.

Es wurde festgestellt, dass der Güterverkehr den größten Nutzen bringen würde. Dies ist in erster Linie eine Zeitersparnis, wenn es möglich ist, den Zug über eine alternative Route zu leiten und nicht auf einen freien Slot warten zu müssen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Elektrifizierung und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

*Das haben wir auch ausführlich diskutiert:* Die Verfügbarkeit einer Trasse/eines Slots kann entscheidend sein, ob ein Güterzug überhaupt fahren kann oder nicht. Für bestimmte Verkehre kann das notwendige Warten auf einen freien Slot und eine damit lange Gesamt-Beförderungszeit zu einer Verlagerung des Transports auf die Straße führen. Der Nutzen ist in dem Fall die Möglichkeit der Führung des Zuges auf der Gesamtstrecke des Zuglaufs (mit allen Effekten wie Umweltwirkungen, Trassenentgelte etc.). Es wurde beschlossen, dass es methodisch zulässig ist, als Expertengremium Annahmen zu treffen, welchen Anteil der Züge das betrifft (Bsp.: 50% der Züge warten frein Slot ab – 50% der Züge fahren nicht). Wichtig ist Transparenz über die Annahmen und Nachvollziehbarkeit der Berechnung.

Vor allem in den kommenden Wochen wird intensiv an diesem Kapitel gearbeitet werden.

Darüber hinaus schlug der CDV vor, dass er in der wirtschaftlichen Analyse den Faktor einer alternativen Trasse berücksichtigen möchte, die auf der derzeitigen Notstrecke zwischen Hodonín und Breclav, die aufgrund der bestehenden Engpässe täglich große wirtschaftliche Verluste, vor allem im Güterverkehr, verursacht, gut zu demonstrieren wäre. Ein weiteres Beispiel könnte auch die Strecke Ústí nad Labem - Dresden sein, die durch das Hochwasser beschädigt ist und nicht für den Güterverkehr genutzt werden kann (und es gibt keine andere elektrifizierte und kapazitätsstarke Strecke von Tschechien nach Deutschland).

Für die wirtschaftliche Analyse ist es notwendig, das Datum des Beginns der Implementierung und Inbetriebnahme (2028 oder 2030) und die Anzahl der Personenzüge über den Grenzabschnitt zu kennen. Es wurde vorläufig vereinbart, dass die Züge in den Hauptverkehrszeiten stündlich und in den Nebenverkehrszeiten alle zwei Stunden über die Grenze fahren werden (etwa 10 Züge pro Tag). Die Züge werden mit den Zügen von/nach Znojmo verbunden und als ein Zug von/nach Brno befördert.

Vorläufige Schätzungen deuten darauf hin, dass im Idealfall 20 Züge pro Tag auf der Alternativstrecke verkehren müssen, damit die wirtschaftliche Analyse positiv ausfällt.

1. VUT fragte, wann und wie die Informationen über die Machbarkeitsstudie Brno – Znojmo, die noch nicht fertiggestellt und nicht öffentlich ist, in das Transregio-Projekt aufgenommen werden können. CDV wird die Situation mit den Vertretern der SŽ prüfen.

**Ausgearbeitet von**: CDV, VUT, FHSTP