****

**Protokoll des Kick-off-Meetings zum Projekt TRANSREGIO**

9.7. 2019 (11:30 – 14:45)

Centrum dopravního výzkumu v.v.i., Brno

Anwesend:

Für den Lead-Partner - CDV: Jan Perůtka, Pavel Řezáč, Jiřina Veselá, Vojtěch Kocourek, Pavel Skládaný, Andreas Zimmer

Für den PP2 - FHSP: Otfried Knoll, Thomas Preslmayr

Für den PP3 – VUT: Otto Plášek, Herbert Seelmann, Karla Šišková

Umfang / Themen der Sitzung:

1. Begrüßung aller Partner
2. Vorstellung der Teams - Lead-Partner PP1, PP2, PP3 und Klärung der Positionen im Projekt
3. Übermittlung der wichtigsten Unterlagen (Partnerschaftsvereinbarung, Sekretariatsformulare ? usw.)
4. Vorstellung des Projekts und der Hauptziele
5. Betonung der Notwendigkeit und Publizitätsanforderungen

Poster/Plakat/Banner: FHSP klärt bei Besprechung mit Kontrollstelle am 8.8. Anforderungen (wie/wo)

iBox: ist eine Projekt-Website auf [www.at-cz.eu](http://www.at-cz.eu); ist regelmäßig mit Informationen zu Projekt zu befüllen; FHSP klärt bei Termin mit Kontrollstelle Anforderungen (wie oft/wer/Umfang)

1. Vorschläge und Auswahlprozess des Projektlogos (siehe Beilage)

Präferenzen zu Logovorschlägen tw. direkt in Sitzung abgegeben (Farbvariante - FHSP prüft Entwürfe und wird ggf. noch grafische Vorschläge dazu übermitteln

1. Webseiten-Design (besser: Struktur)
* Über Webseite von CDV
* Nach dem Muster Interreg AT-CZ

Rückmeldung durch FHSP erfolgt

1. Vorlage Gantt chart project Transregio (von FHSP) – Vorschlag für terminliche Staffelung der Arbeitspakete wird angenommen – Reihung T5 und T6 ist noch zu klären
2. Diskussion über die Kommunikationsstrategie

Es wurde vereinbart, alle 3-4 Monate gemeinsame Meetings abzuhalten. Außerdem werden Workshops stattfinden. (Wer organisiert die und wer lädt ein?)

Workshops: Zu diesen sind alle relevanten „Stakeholder“ einzuladen (hier nicht auf KORDIS JMK vergessen – diese haben Interesse an den Ergebnissen des Projekts und fungieren außerdem als Bindeglied zum Südmährischen Kreis!).

CDV wird als Leadpartner einen Kommunikationsplan erstellen (interne/externe Kommunikation) mit Zeitpunkt, Inhalt, Medium und Adressat von Kommunikationsmaßnahmen

1. Analyse der einzelnen Arbeitspakete und Bestimmung der Verantwortlichkeiten der Partner für die Bearbeitung:

**T1 - Bewertung des aktuellen Zustands der Eisenbahninfrastruktur, Erwägung der Eignung für höhere Verkehrsintensität**

**Juni 2019 – Dezember 2019 (8-12/2019 gem. Vorlage Gantt Chart)**

Analyse der vorhandenen Infrastruktur auf beiden Seiten der Grenze, Bewertung der Eignung als Umleitungsstrecke auf dem Korridor Wien – Ostrava bzw. Wien - Brno. **Alle Partner** sammeln die maximale Menge an Daten und schaffen die Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen den Subjekten. Identifizieren grundlegender Fragen und Probleme zur Projektlösung, inkl. Hindernissen und Methoden, um sie zu überwinden. Durchführung von Experteninterviews und Expertengesprächen (mit Eisenbahninfrastrukturbetreibern, Regionalverbänden, Vertretern von Verkehrsunternehmen, ausgewählten regionalen Institutionen). Anmerkung: Daten für CZ kein Problem (von MD, SŽDC, ŽESNAD), in AT etwas komplizierter, da ÖBB nur Beobachter sind (FHSP wird aber versuchen, entsprechend gute Daten zu erhalten).

Die Beurteilung der Infrastruktur erfolgt getrennt durch CDV (CZ) und FHSP (Ö) – im Anschluss erfolgt Zusammenführung.

Untersuchungsraum: Strecken Wien – Wolkersdorf – Laa – Hevlín – Hrušovany n.J. – Brno; Břeclav – Hrušovany n.J. – Znojmo

**(verantwortlich CDV, KREMPL)**

**T2 – Ermittlung der notwendigen Kapazitäten**

**Septemebr 2019 – Juli 2020 (1-4/2020 gem. Vorlage Gantt Chart)**

Prüfung und Vorschlag alternativer Optionen zur Verbesserung der Kapazitätsparameter der Eisenbahninfrastruktur. Spezifizieren der einzelnen möglichen Entwurfsvarianten für die erforderliche Kapazität des Eisenbahnnetzes. Durchführung einer Analyse des aktuellen Zustands und Spezifizierung der Entwurfsvarianten (null, minimal, optimal und maximal im Untersuchungsraum). Ausarbeitung von technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen für einen Vorschlag zur Modernisierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zusammen mit dem Entwurf neuer Linienstrukturen (eines neun Liniennetzes?), Folgenabschätzung der Landnutzung.? Bestimmen der Parameter moderner Verkehrssysteme. Wichtig ist auch die Analyse bestehender Studien (SUDOP, VUT) sowie der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie von SŽDC zum Ausbau der Strecke Střelice – Hrušovany n.J (auch für T3). Nicht zu vergessen ist auch die Berücksichtigung der Strecke Břeclav – Znojmo; weiters die Einbeziehung von Firmen (v.a. JUNGBUNZLAUER in Laa, AGRANA in Hrušovany n.J.). In diesem Arbeitspaket erfolgen Vorschläge zu:

* Ausbau der Stationen für längere Güterzüge, zweigleisige Abschnitte (wo nötig/möglich?).
* Generelle weitere Aussagen, was nötig ist, um die Kapazitäten zu erhöhen.

Verwendung Software OPEN TRACK (Simulation Bahn) – VUT (Seelmann), FHSP (Preslmayr)

**(verantwortlich CDV, SKLÁDANÝ)**

**T3 – Entwurf der technischen Verbesserung der Eisenbahn in Varianten**

**Jänner 2020 – April 2020 (4-7/2020 gem. Vorlage Gantt Chart)**

Durchführung einer technischen Analyse der bestehenden Infrastruktur Hevlín - Hrušovany n.J. - Brno, die die Erneuerung des Abschnitts Hevlín - Laa vorschlägt. Beurteilung der Interoperabilität in einzelnen Teilsystemen (in dem betreffenden Abschnitt sowie in den anknüpfenden Abschnitten), Durchführung einer Zustandserhebung für den Eisenbahnunterbau (geotechnische Erhebung), Ausarbeitung von Konstruktionsvorschlägen für den Eisenbahn-Oberbau, Erarbeitung von Vorschlägen für die Wiederherstellung von Brücken über Wasserläufe an der Staatsgrenze, Vorschläge zur Erneuerung bzw. der Rekonstruktion von Bahnübergängen und anderen Bauobjekten auf der Strecke, Vorschläge für die Elektrifizierung bis zum Eisenbahnknotenpunkt Hrušovany bzw. darüber hinaus (Netz gem. Pkt. 12). Außerdem Erarbeitung eines Vorschlags zur Eisenbahn-Sicherungsausrüstung. Bewertung der Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur. Anhand der vorgeschlagenen Maßnahmen Schätzung der Investitionskosten für die Erneuerung. Die Kapazitätsanalyse des möglichen Potenzials erfolgt für den Güter- und Personenverkehr.

(Zielgruppen SŽDC, ÖBB-Infra, Verkehrsministerien Tschechien und Österreich, JMK, Land Niederösterreich, ČD Cargo, RailCargoAustria, ČD, ÖBB)

**(verantwortlich VUT, wer?).**

**T4 Sammeln und Sortieren vorhandener Daten und Analysen**

**Juni 2019 – Mai 2021 (6-10/2019 gem. Vorlage Gantt Chart)**

Entwickeln einer Übersicht über die Verkehrsströme im betrachteten Projektbereich. Ausarbeitung einer Basis für Szenarien und Prognosemodelle. Ausarbeitung einer detaillierten Beschreibung des Verkehrsaufkommens (Straße und Schiene) entsprechend der Streckentypen auf dem Korridor. Für CDV: Bearbeiten des Beitrags „Nationale Streckenabschnitte und internationales Verkehrsaufkommen am Korridorverkehr“; für FHSP: Gemeinsam mit einem Technischen Büro und RCA werden die Verkehrsflüsse im Korridor mit Fokus auf der österreichischen Seite erarbeitet – Untersuchung der Möglichkeiten + Simulation (Hauptfokus: Güterverkehr, aber auch Personenverkehr).

**(verantwortlich FHSP, KNOLL, PRESLMAYR).**

**T5 Auswertung der aktuellen Verkehrsintensität (falscher Titel in Antrag: besser CBA nennen)**

**Oktober2020 – März 2021 (10/2020-3/2021 gem. Vorlage Gantt Chart) – Reihenfolge T5-T6 noch zu klären**

Ausarbeitung einer CBA der einzelnen Lösungsvarianten (finanzielle und wirtschaftliche Analyse), Bewertung des gesamtgesellschaftlichen Beitrags des Projekts.

Aus den festgelegten Finanzströmen (das sollte detaillierter beschrieben werden – was sind die festgelegten Finanzströme?) wird eine Cashflow-Tabelle erstellt und daraus die finanzielle interne Rendite und der finanzielle Barwert für alle Varianten (die Varianten wären einzugrenzen) ermittelt.

Aus den festgelegten Wirtschaftsströmen (was ist das?) wird eine Cashflow-Tabelle erstellt und daraus die interne wirtschaftliche Rendite, der wirtschaftliche Barwert und das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt. CDV (in Zusammenarbeit mit VUT) – Tschechischer Teil des Eisenbahnnetzes, FHSP – Österreichischer Teil des Eisenbahnnetzes.

Bewertung der optimalen Lösungsvariante auf Grundlage der CBA. Es wird auch die Form einer öffentlichen Erörterung der Outputs auf regionaler und nationaler Ebene vorausgestzt. Anmerkung: Für die CBA werden entsprechende Experten gesucht, ev. Institut für Bauökonomie der VUT-FAST (Leiterin: Doz. Jana Korytárová) – Anfragen!

**(verantwortlich CDV, wer).**

**T6 Kosten und Nutzen der Intensivierung**

**Juni 2019 – Mai 2021 (7-10/2020 gem. Vorlage Gantt Chart)**

Erstellung von Abschnitten nach funktionalen, technischen und technisch-organisatorischen Kriterien zum Zweck der Kostenplanung. Untersuchung der Vorteile nach den Kriterien Zeitersparnis, Trassenpreise, Energieeinsparung und Kapazitätssteigerung. Festlegung von Empfehlungen zur Reihung der einzelnen Varianten. Erstellen einer Methodik, welche ermöglicht, die Kosten- und Nutzen-Parameter der aktuellen Varianten zu bewerten. Anmerkung: Hier werden nur die Varianten beschrieben; nicht die CBA selbst (dies erfolgt in T5)!

**(verantwortlich CDV, wer)**

**T7 Szenarien, Prognosemodelle**

**Juni 2019 – Mai 2021 (9/2019-1/2020 gem. Vorlage Gantt Chart)**

Definieren von Szenarien für die künftige Entwicklung der Verkehrsströme im Korridor. Entwickeln eines Prognosemodells, mit dem das künftige Verkehrsaufkommen im Korridor quantifiziert wird. Aus den gewonnenen Daten lässt sich ableiten, ob und auf welchen Relationen mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und in weiterer Folge (Analyse in T2) mit Abschnitten mit Kapazitätsüberlastungen auf dem Korridor zu rechnen ist. FHSP wird zur Prognose der Güterverkehrsströme einen externen Dienstleister beauftragen. Datengrundlagen für die Prognose für die tschechische Seite werden von CDV zur Verfügung gestellt. Eine Prognose der Personenverkehrsströme kann von CDV unter Verwendung des Programms Visum von PTV erstellt werden. Etwaige Datengrundlagen für die österreichische Seite werden von FHSP zur Verfügung gestellt.

**(verantwortlich FHSP, KNOLL, PRESLMAYR)**

**T8 Abschlussbericht, Veröffentlichung**

**Juni 2020 – Mai 2021**

**(verantwortlich: alle Bearbeiter)**

1. Weiteres:
* Es gibt zwei „Reporting periods“, aber es soll nach Abschluss jedes Arbeitspaketes ein Bericht über dieses geschrieben werden (TEMPLATE: CDV entsprechend System eMS).
* CDV richtet einen „SharePoint“ zum Austausch und zur gemeinsamen Bearbeitung von Dokumenten ein.
* Untersuchungsraum für Infrastrukturmaßnahmen des Projektes: Strecken Břeclav – Hrušovany n.J. – Znojmo; Wien – Wolkersdorf - Laa – Hevlín – Hrušovany n.J. – Brno
1. Zusammenfassung und Abschluss der Sitzung
2. Festlegung des nächsten Sitzungstermins: Vorschlag CDV: 21.10. 2019 St. Pölten

Beilagen:

* TeilnehmerInnenliste
* Entwürfe Projektlogos
* Entwurf Struktur Website
* Entwurf Gantt-Chart

Zusammenstellung: Jiřina Veselá, Herbert Seelmann, zusätzlich FHSP