****

**Protokoll der 2. Projekt-Sitzung TRANSREGIO**

25.10. 2019 10:00 – 14:15

Fachhochschule St. Pölten

Anwesend:

Für den Lead-Partner - CDV: Jan Perůtka, Jiřina Veselá, Vojtěch Kocourek, Michal Krempl

Für den PP2 – FHSP: OtfriedKnoll, Frank Michelberger, Thomas Preslmayr, Kevin Pyrek

Für den PP3 – VUT: Herbert Seelmann

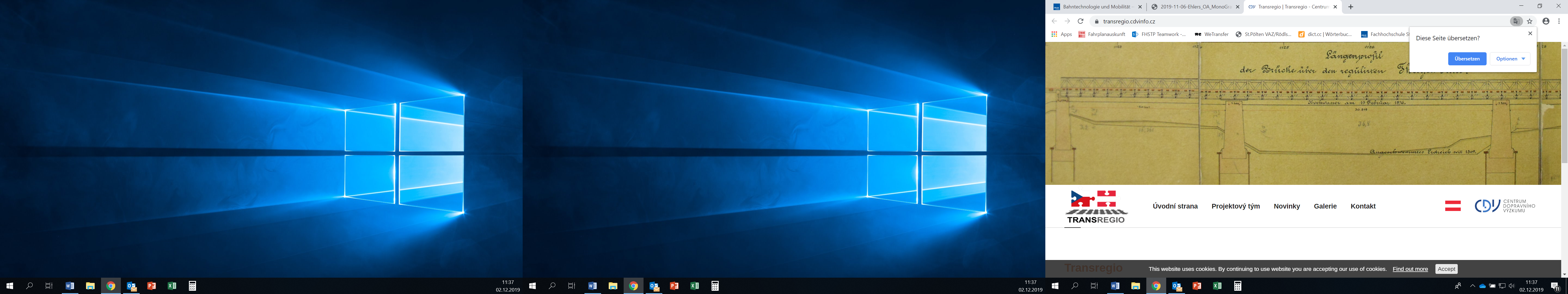
Entschuldigt: Andreas Zimmer, Jan Křemen (strategischer Partner von SŽDC)

Umfang / Themen der Sitzung:

1. Begrüßung aller Partner in der FHSP.
2. FHSP gibt Wechsel in Geschäftsführung bekannt (Gabriela Fernandes in Ruhestand) 🡪 Genehmigung durch das Gemeinsame Sekretariat notwendig 🡪 durch Leadpartner CDV in eMS Änderungsantrag; Formulare A5 + A6 durch FHSP
3. Bei der endgültigen Auswahl des von allen genehmigten Projektlogos wird die vereinbarte Variante (siehe Beilage) auf allen Werbematerialien verwendet.
4. Hervorhebung der Notwendigkeit und der Erfordernisse für die Öffentlichkeitsarbeit. Anbringen der Interreg-Plakate beim Eingang.
5. Website-Struktur, Vorlage mehrerer Website-Designs, Diskussion von Inhalten und Grafikdesign, um die Entscheidung zu überlegen und zu beschleunigen – die Website muss aus Gründen der Publizität während der gesamten Projektdauer genutzt werden (Unter anderem wurde eine Variante mit zwei Fotos vorgeschlagen: eines von der tschechischen sowie eines von der österreichischen Seite – z.B. Bahnhof/Station Hevlín und Laa; oder ein altes und neues Foto von Hrušovany n.J. usw. und optional dazwischen eine Grafik und/oder eine Karte des betreffenden Abschnitts); sofern nichts anderes entschieden wird, bleibt die aktuelle Version, d.h. die histor. Zeichnung der betreffenden Brücke, bestehen: <https://transregio.cdvinfo.cz/> ; in gleicher Weise die I-BOX – Website (<https://www.at-cz.eu/at/ibox/pa-4-nachhaltige-netzwerke-und-institutionelle-kooperation/atcz158_transregio> ) unter dem „Header“ Interreg.

FHSP (K. Pyrek) erstellt Entwurf für Banner-Grafik mit zwei Fotos.

Die Wartung der Website erfolgt durch CDV. Der inhaltliche Austausch (neue Inhalte, Änderung von Inhalten) erfolgt durch Word-Dokumente. *Hinweis FHSP: Die Länder-Fahnen müssen bei weißem Hintergrund eingerahmt werden, sonst wirken die weißen Teile unvollständig! Siehe Screenshot.*



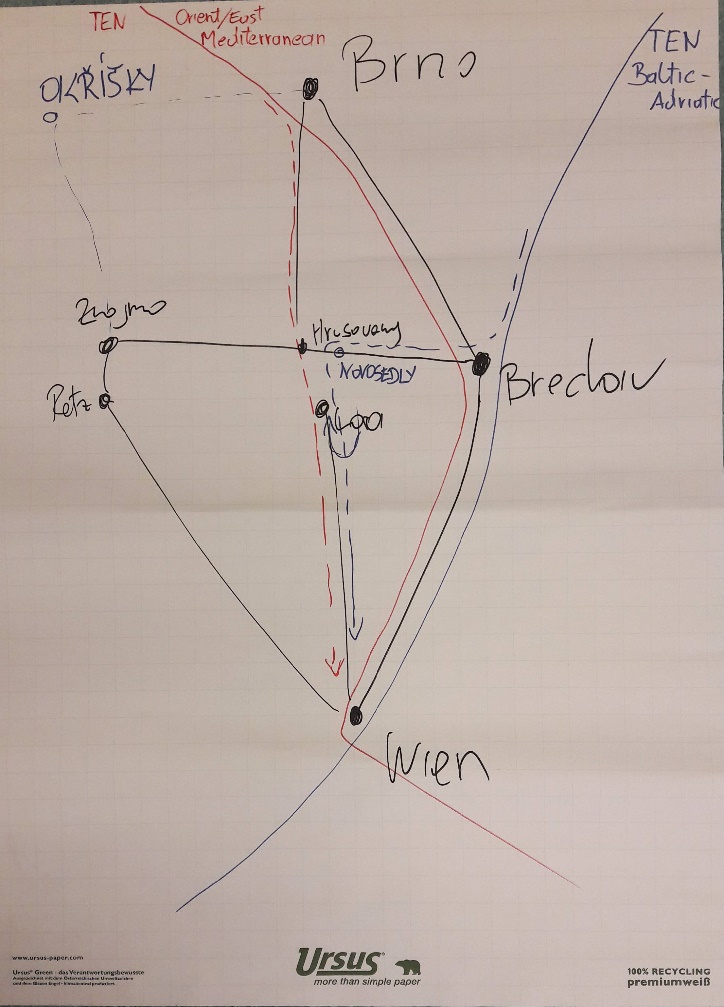
Die iBox (Web-Präsenz der Projekte auf der Interreg-Website) ist regelmäßig durch Leadpartner CDV mit aktuellen Inhalten der Website zu befüllen.

1. Spätestens im Jänner Herstellung eines Roll-Ups – tschechische und österreichische Seite – um das Projekt auf Konferenzen usw. zu propagieren.
2. Präsentation der Inhalte des Treffens mit SŽDC – notwendige Daten und Informationen für die Bearbeitung des Projekts TRANSREGIO.
3. Präsentation des Treffens mit dem Bürgermeister von Hevlín, Einführungsinterview, fotografische Aufnahme der aktuellen Situation - Hrušovany nad Jevišovkou, Hevlín, Laa an der Thaya.
4. Fragen und Antworten während der Diskussion:

Auswahl der definitiven Varianten – es werden wahrscheinlich die folgenden 4 Varianten sein (von den 7 Varianten, die CDV vorschlägt):

* Brno – Břeclav – Hohenau - Wien (1.Korridor/Nordbahn): Die Schlüsselfrage ist, wie der Güterverkehr in die Eisenbahnen einbezogen *??bitte präzisieren* werden kann (Kapazität ist bereits erschöpft).
* Brno – M. Krumlov – Hrušovany n.J. – Znojmo – Retz – Wien
* Brno – Břeclav – Hrušovany n. J. – Hevlín – Laa a.T. – Wien
* Brno – M. Krumlov – Hrušovany n.J. – Hevlín – Laa/Thaya – Wien

Es wird festgehalten, dass jedenfalls Verkehrsrelationen des Baltisch-Adriatischen Korridors (Relation Ostrava-Prerov-Wien) mit betrachtet werden müssen. Die neue Verbindung soll auch als Alternative/Entlastung zum Baltisch-Adriatischen Korridor dienen. Die möglichen Entlastungsrouten zu den betroffenen TEN-Korridoren über Laa-Hevlín sind in der Flipchart-Grafik (auch als Beilage) dargestellt.



Schlüsselparameter für die Streckendurchlässigkeit – gemeinsame Aufgabe, über die bis zum nächsten Treffen nachgedacht werden muss (für die tschechische Seite: P. Skladaný + H. Seelmann, für die österreichische Seite: O. Knoll + T. Preslmayr)

Infrastruktur auf österreichischer Seite: Wie tief soll ins Detail gegangen werden (wahrscheinlich keine Details wie z.B. Grundstücke der ÖBB-INFRA)? Auffassung von CDV: Wahrscheinlich nicht im Detail, aber im Rahmen und der Verfügbarkeit relevanter Daten. => Vorschlag für gemeinsame Datenstruktur von CDV erforderlich

Relevanz, Leistung der Eisenbahntrassen (Kapazitäten): Präsentieren, was wir zeigen wollen; wie werden die für die CBA wichtigsten Varianten definiert?

Standards für den Streckenausbau müssen definiert werden. Bsp.: sind 740m Gleislänge notwendig (Standard für TEN-Korridore)? Wenn neue Verbindung (uneingeschränkt) als Ausweichstrecke zu Korridoren dienen soll: ja (wenn auch nur in strategisch wichtigen Bahnhöfen). Aber: es könnten auch Varianten in Abstufungen des Ausbaustandards entwickelt werden.

Unterteilung in zwei Optionen mit Güterverkehr (vorzugsweise) und ohne Güterverkehr (unter Berücksichtigung der neuen Situation: Die Strecke Hevlín – Hrušovany n.J. wird Eigentum der Gemeinde Hevlín, die den Personenverkehr wiederherstellen will, Infrastrukturbetreiber und EVU wird die Gesellschaft "Railway Capital" sein).

Priorität bleibt der Güterverkehr, denn er muss auf die Schiene verlagert werden! Nachfolgend einige Anmerkungen:

* V. Kocourek sprach mit dem Verband ŽESNAD (Verband der Güter-EVUs der Tschech. Republik): Dieser ist an einer Erneuerung des Betriebs Hevlín – Laa interessiert und möchte mit uns kooperieren.
* J. Perůtka und M. Krempl teilten die folgenden interessanten Informationen mit:
  + Die Ziegelfabrik Hevlín möchte Ziegel mit dem Zug transportieren, dieser ist jedoch leider nicht dazu geeignet (Beschädigung der Ziegel durch Vibrationen).
  + Der Steinbruch Rakšice hätte aber Interesse.
  + Die Gesellschaft ČEZ (betreibt die Anschlussbahn von Rakšice zum Atomkraftwerk Dukovany) gab bis jetzt keine Stellungnahme ab.
* O. Knoll teilte mit, dass JUNGBUNZLAUER (Wulzeshofen bei Laa) nicht ~~mehr~~ an einer Erneuerung des Abschnitts Laa – Hevlín interessiert ist, da es keine Züge ~~mehr~~ von/nach Polen gibt. Die Firme beabsichtigt keine Transporte, für die die Relation Laa – Hevlin relevant ist.

Kontaktaufnahme und Priorisierung der im Antrag genannten Zielgruppen (von denen wir Unterstützungsschreiben erhalten haben), von welchen durch den Erhalt von erforderlichen Daten Unterstützung im Projekt zu erwarten ist, und umgekehrt – um diesen Zwischen- und Endergebnisse aus der Projektrealisierung anzubieten, damit sie unsere Outputs nutzen und sinnvoll einsetzen können.

Weitere wichtige Punkte:

AP T1: CDV präsentiert die Infrastrukturdokumentation für die tschechischen Streckenabschnitte. Es wird eine ähnlich strukturierte Aufbereitung für die österreichischen Streckenabschnitte angestrebt. Die Bearbeitung von CDV ist sehr gut, aber wahrscheinlich zu detailliert. FHSP wird anhand der Vorlage (auf Sharepoint in T1) eine Auswahl der für die österreichischen Streckenabschnitte zu erhebenden Parameter treffen und die Infrastrukturdaten entsprechend aufbereiten. Fokus der Infrastrukturdatenaufbereitung liegt auf Parametern, die für Kapazität relevant sind. Es soll ein gleichartiges Format für beide Seiten gegeben sein.

AP T4: Sehr wichtig sind die Verkehrsströme, die die FHSP benötigt. Was kann die tschechische Seite dazu beitragen, gibt es irgendwelche Informationen oder Dokumente?

Antwort CDV: Die Abteilung für Verkehrsmodellierung des CDV wird kontaktiert, um herauszufinden, welche Unterlagen sie bereitstellen können und ob sie beim Modell helfen können. Gibt es von Seiten der FHSP Interesse daran, dass CDV am Modell arbeitet? – Dafür sind im Arbeitspaket allerdings keine Gelder ausgewiesen. Die Abteilung wurde schon einmal kontaktiert, könnte aber aus Zeitgründen erst ab Jänner 2019 mit uns zusammenarbeiten. Wir werden die Antwort mit der besagten Abteilung noch einmal klären (spätestens nächste Woche). Sind wir in der Lage, einen Teil der uns zur Verfügung stehenden Daten bereitzustellen (Daten zur Verkehrszählung sind teilweise verfügbar; potenzielle Nachfrage – sollen wir Erhebungen sowohl zum Personen- als auch zum Güterverkehr durchführen)? Im Güterverkehr wurden bereits Befragungen bei Unternehmen durchgeführt, die über ein Anschlussgleis mit einer Eisenbahnstrecke verbunden sind. Beförderungsunternehmen oder andere interessierte Transporteure wurden noch nicht kontaktiert. Bitte an FHSP, nach Möglichkeit zu konkretisieren, welche Daten und welche Struktur ideal wären, falls CDV das machen würde.

Antwort FHSP: Es hängt vor allem davon ab, wie die CBA aufgebaut sein wird. Erst wenn das klar ist, macht es Sinn, die technischen Büros, die die Verkehrsströme liefern sollen, anzufragen. Deshalb die Bitte an CDV, hierzu Aussagen zu treffen. Ausgehend von einer 0-Variante (Status Quo) sollen die vier Projektvarianten betrachtet werden.

AP T5: Was ist für die CBA erforderlich (Eingangswerte)? Die FHSP benötigt sie für die öffentliche Ausschreibung der Prognosemodelle (Angebote von drei Unternehmen müssen ~~kontaktiert~~ eingeholt werden)! CDV beabsichtigt, dieses Problem nach dem Neujahr in Form einer Kooperation zu lösen, voraussichtlich ist für diese Arbeit ein VUT-Mitarbeiter notwendig (vom Institut für Bauökonomie und Management), sofern das Institut zustimmt.

1. FHSP präsentiert Arbeitsfortschritte:

Streckensimulation in OpenTrack: Strecken Wien – Unterretzbach und Wien – Laa/Thaya sind bereits in OpenTrack angelegt. Strecke Wien – Hohenau – Staatsgrenze bei Bernhardsthal ist in Arbeit (Fertigstellung 12/2019). Die Aufbereitung der Infrastruktur auf der österreichischen Seite soll noch bis Znojmo/Hrušovany n. J/Breclav ergänzt werden. Die dafür benötigten Infrastrukturdaten sind von CDV/VUT bereit zu stellen. Die Abbildung der Infrastruktur in OpenTrack für die tschechischen Strecken ist noch nicht erfolgt.

Grob-Analyse der Realisierbarkeit einer Reaktivierung des Grenzübergangs Laa-Hevlin: Bestand (baulich), notwendige Maßnahmen

1. Zusammenfassung und Abschluss der Sitzung
2. Festlegung des Termins für die nächste Sitzung (Februar, bei CDV Brno?)

Genaueres zu einigen Punkten:

Zu 6): Präsentation und Diskussion der Machbarkeitsstudie Brno – Znojmo, die ausgeschrieben wurde und deren Vertrag zur Unterzeichnung bereitsteht (wir wissen noch nicht, wer sie bekommen hat). Der Studienvorschlag sieht 6 Varianten in 3 verschiedenen Konzepten vor:

1. Das einfachste Konzept (Variante Znojmo minimal) sieht nur die Optimierung und Elektrifizierung der Strecke auf der bestehenden Trasse und eine neue Streckenverbindung (Schleife) in der Nähe von Hrušovany n.J. vor. Hier handelt es sich um die am wenigsten wahrscheinliche Variante.
2. Es werden zwei weitere Konzepte mit teilweisem Neubau der Strecke vorgeschlagen. Eines der Konzepte sieht vor, die Strecke auf der bestehenden Trasse nach Moravské Bránice und Moravský Krumlov zu führen, daran würde eine Neubaustrecke in Richtung Znojmo anschließen. Die Stadt Moravský Krumlov sollte mit einer Eisenbahntrasse von der bestehenden Station oder einem neuen Bahnhof auf der Neubaustrecke bedient werden. Diese Variante scheint für SŽDC die wahrscheinlichste zu sein, die Versorgung der Regionen Ivančice und Krumlov bleibt erhalten. Es wird keine größere Modernisierung der Strecke von Střelice nach Moravské Bránice erwartet, die Elektrifizierung nach Ivančice könnte in der ersten Etappe mit dem Bau der Neubaustrecke fortgesetzt werden.
3. Das dritte Konzept betrifft die Nutzung der bestehenden konventionellen Strecke in Richtung Břeclav (vorausgesetzt, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Brno – Vranovice ist bereits fertiggestellt). In der Nähe von Vranovice würde die Strecke durch einen Neubau von der bestehenden Strecke abzweigen, welcher in der Nähe von Hrušovany nad Jevišovkou einmündet.

Alle Varianten rechnen mit einer Strecken-Elektrifizierung, einschließlich der Variante mit maximaler Nutzung der vorhandenen Strecke. Es wird davon ausgegangen, dass die Elektrifizierung der Strecke nicht durch Tunnels in der Nähe von Prštice und Moravské Bránice eingeschränkt werden wird. Bei der Bearbeitung der Studie wird mit dem Abschluss der Modernisierung und Elektrifizierung der Strecke Brno – Zastávka und der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke im Abschnitt Brno – Vranovice gerechnet.

Bearbeitungsdauer sind 18 Monate. Mit Ergebnissen ist daher vor Projektabschluss des Projektes Transregio nicht zu rechnen. Die Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Umsetzung kann aus heutiger Sicht nicht eingeschätzt werden. Die Projektbearbeitung Transregio kann/soll sich daher nicht auf diese etwaigen Verbesserungen stützen. Es können sich aber ggf. spätere Synergien ergeben.

Zu 7) Gegenstand des Interviews mit dem Bürgermeister von Hevlín waren vor allem grundlegende Fragen:

* Kauf und Übertragung der Strecke Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín in das Eigentum der Gemeinde Hevlín
* Absichten der Gemeinde Hevlín mit der betreffenden Eisenbahnlinie
* Bedingungen zur Erneuerung der Strecke und des Betriebs
* Voraussichtliche Häufigkeit der Zugverbindungen und deren Zweck

**Schlussfolgerungen zum Interview:**

* Hevlin ist daran interessiert, die Strecke nach Laa zu erneuern, aber dies hat keine oberste Priorität
* Die Gemeinde Hevlín bekam eine Benachrichtigung von SŽDC, dass sie das günstigste Angebot für den Kauf der Bahnstrecke Hrušovany n.J. – Hevlín abgegeben hat
* Die Gemeinde hat Interesse, die Bahn zu betreiben und ist für die Wartung und Reparatur der Strecke gerüstet
* An der Erneuerung der Strecke hat unter bestimmten Bedingungen auch die Bürgermeisterin von Laa Interesse was sind diese Bedingungen?
* Nach Angaben des Bürgermeisters besteht das Endziel darin, eine direkte Verbindung zwischen Hevlín und Brno herzustellen

Offene Fragen (Klärung durch Herbert Seelmann mit CDV bei Termin Anfang November 2019):

* Status Kommuniktationsplan: wer wann welche Maßnahmen für welches Zielpublikum?
* Themen Interoperabilität, Zugsicherungstechnik: wer kümmert sich darum?
* Verkehrsprognose: Beitrag CDV Basisdaten aus T4: gem. Antrag: national in CZ + internationaler Korridor

Aufgaben bis zum nächsten Mal:

1. CDV und FHSP: Vorbereitung und Druck von Flugblättern – bereit für Veranstaltungen Anm.: wurde das besprochen? Flugblätter ohne zu wissen für welche Veranstaltung?
2. Entwurf des Roll-ups
3. Beenden (besser: Fertigstellen) der Website, das wird auch die Basis für die I-BOX sein
4. Präsentationen aus den Sitzungen auf Sharepoint
5. Klärung der Inanspruchnahme /Weiterverrechnung der EUR 5.000.- für Periode 0 (Bedingung Teilnahme am Workshop in Zwettl wurde erfüllt!)

Beilagen:

* Teilnehmerliste
* Projekt-Logo
* Entwurf der Struktur der Website
* Skizze der Varianten von CDV
* Flipchart Projektgebiet/zu betrachtende Verkehrsrelationen

Bearbeitung: Jiřina Veselá, Herbert Seelmann, Ergänzung FHSP