

JAHRES- BERICHT 2022

INITIATIVE

MAIN LINE FOR EUROPE





ADIEU 'MAGISTRALE' WELCOME 'MAIN LINE'

Liebe Leser*innen,

das Jahr 2022 war ein ganz besonderes Jahr für die Initiative Main Line for Europe. Wir haben gemeinsam mit unseren Mitgliedern alles vorbereitet, um die Initiative im kommenden Jahr in den neu zu gründenden Verein Main Line for Europe e.V. zu überführen. Das war nicht immer einfach, doch das Commitment unserer Mitglieder zu 'ihrer' Main Line for Europe ist so groß, dass bislang alle Gemeinderäte und Vollversammlungen den Beitritt zum e.V. mit großer Mehrheit beschlossen haben. Hierüber freue ich mich ganz besonders und bedanke mich für das Vertrauen in unsere Arbeit!

Eine weitere Premiere war der im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche erstmals stattfindende 'Tag der Schiene', an dem wir natürlich kräftig mitgewirkt haben. Gerade diese Art von Öffentlichkeitsarbeit sowie unsere zahlreichen Gespräche und Veranstaltungen sind es, die den europäischen Regierungen immer wieder ins Bewusstsein rufen, welche große Bedeutung die Schiene für unseren wirtschaftlichen Wohlstand und unsere Lebensqualität hat.

Was wir gemeinsam mit unseren Mitgliedern und Partner*innen im Jahr 2022 sonst noch geleistet haben, damit der Schienenverkehr zwischen Paris und Budapest/Bratislava noch besser wird, lesen Sie in diesem Jahresbericht.

Viel Freude bei der Lektüre wünscht

Dr. Frank Mentrup

Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

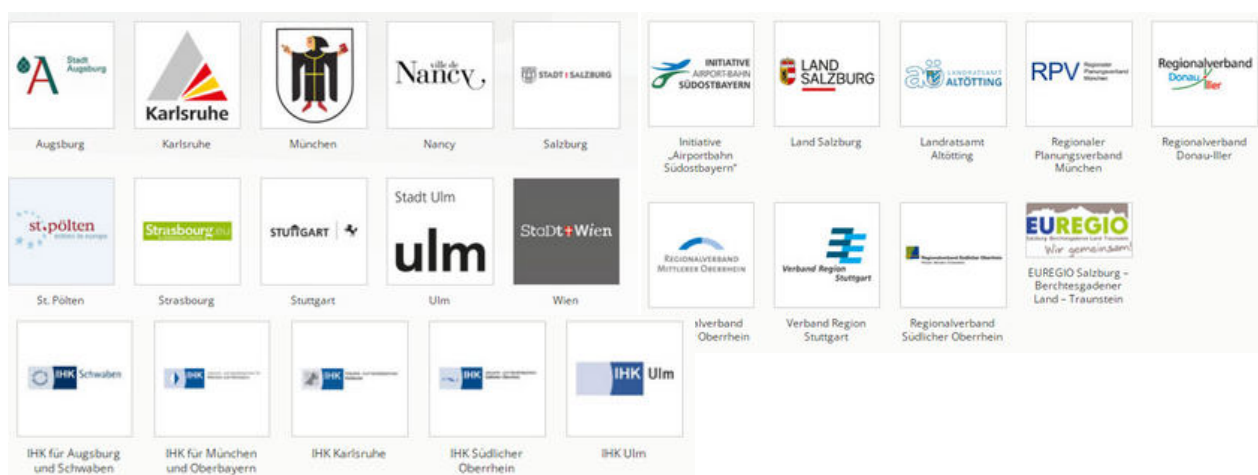
Vorsitzender der Initiative Main Line for Europe

DIE INITIATIVE

Die vor rund 30 Jahren gegründete Initiative Main Line for Europe engagiert sich für den raschen und durchgängigen Ausbau der Schienenachse Paris-Budapest/Bratislava. Inzwischen gehören der Initiative Main Line for Europe 24 Städte, Regionen, Bundesländer und Industrie- und Handelskammern an, die sich aus standortpolitischen Gründen für „ihre“ Main Line for Europe engagieren. Unsere Mitglieder eint die Überzeugung, dass eine leistungsfähige Anbindung an das hochrangige Schienennetz für Personen- und Güterverkehre ein zentraler Standortfaktor ist. Damit werden attraktive Schienenverbindungen wie die Main Line for Europe in Zeiten des Fachkräftemangels immer wichtiger.

Die Bezeichnung Main Line for Europe unterstreicht dabei die hohe verkehrliche Bedeutung der Schienenverbindung Paris - Budapest/Bratislava als eine der wichtigsten Hauptverkehrsachsen in Europa. Denn als Schlagader im Ost-West-Verkehr verknüpft die Main Line for Europe wichtige Wirtschaftsräume und ermöglicht 35 Millionen Bewohnern*innen und 16 Millionen Beschäftigten eine schnelle grenzüberschreitende Mobilität in Europa.

UNSERE MITGLIEDER



UNSER VORSTAND

Seit der Wiederwahl im Juni 2021 lenkt das aktuelle Vorstandsteam um den Vorsitzenden Dr. Frank Mentrup gemeinsam mit Thomas Bopp und Michael Nuber die Geschicke der Initiative Main Line for Europe. Seitdem wurde bereits viel erreicht: Von der Prozessbegleitung der Änderung der Rechtsform der Initiative im Schulterschluss mit den Mitgliedern, über umfassende strategische Entscheidungen, bis hin zur Erarbeitung der zukünftigen Ausrichtung der Main Line for Europe. In enger Zusammenarbeit mit den Gremien und der Geschäftsführung treibt der Vorstand die professionelle Weiterentwicklung der Initiative stetig voran. Die breite Aufstellung der Vorstandsmitglieder ist dabei Teil des Erfolgsrezept: Denn in die strategischen Entscheidungen der Initiative fließen sowohl kommunale, als auch raumplanerische und wirtschaftliche Perspektiven mit ein.



DR. FRANK MENTRUP

*Oberbürgermeister der Stadt
Karlsruhe*



THOMAS BOPP

*Vorsitzender Verband
Region Stuttgart*



MICHAEL NUBER

*Ehemaliger Geschäftsführer
Spedition Nuber GmbH*



MAIN LINE FOR EUROPE

Vorteile einer Vereinsgründung:

VERSTETIGUNG DER ZUSAMMENARBEIT

Intensivierung und Verstetigung der interregionalen Zusammenarbeit entlang der Verkehrsachse Main Line for Europe sowie Professionalisierung der Arbeit innerhalb der Initiative.

ERHÖHUNG DER SICHTBARKEIT

Verbesserung der Sichtbarkeit der Main Line for Europe als zentrale Verkehrsachse Mitteleuropas sowie einfachere Gewinnung neuer Mitglieder.

MEHR RECHTSSICHERHEIT

Verbesserung der Rechtssicherheit, allem voran bei Haftungsfragen und Schließung von Regelungslücken durch eine gemeinsame Satzung.

FÖRDERMITTEL

Berechtigung zum Empfang und zur Verwaltung von Fördermitteln - besonders aus EU-Fonds - sowie bessere finanzielle Ausstattung der Initiative.

EIN NEUER VEREIN FÜR DIE ZUKUNFT

Auf der Hauptversammlung der Initiative Main Line for Europe am 23. Juni 2021 wurden die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Initiative Main Line for Europe zu einem eingetragenen Verein (e.V.) beschlossen. Ziel der Neugründung ist es, die bestehende interregionale Zusammenarbeit entlang der Main Line for Europe zu intensivieren und neu auszurichten.

Zwar hätten wir lieber einen europäischen Verein gegründet, allerdings besteht die Möglichkeit einer solchen Rechtsform derzeit nicht. Der aktuelle Rechtsrahmen des deutschen Vereinsrechts ermöglicht jedoch allen derzeitigen Mitgliedern der Initiative sowie weiteren zukünftigen Partner*innen den Beitritt. Und auch die Geschäftsstelle der Initiative verbleibt in Karlsruhe.

Mit der Namenswahl Main Line for Europe wollen wir die europäische Dimension der Initiative stärker in den Fokus rücken.

Die Welt der **SCHIENE** **FEIERN!**

16. & 17.
September

**TAG DER
SCHIENE
2022**



ÖPNV SCHNITZELJAGD DER MAIN LINE FOR EUROPE ZUM TAG DER SCHIENE

Nach einjähriger Planungsphase war es dann so weit: Am 16. und 17. September 2022 feierten wir, gemeinsam mit hunderten von Bahn-Akteur*innen, den ersten deutschlandweiten 'Tag der Schiene'. In diesem Rahmen fanden an vielen Orten Veranstaltungen statt, die die Schiene und den ÖPNV in den Mittelpunkt stellten – und die Initiative Main Line for Europe war natürlich auch mit dabei.

Daher hatte wir uns als Initiative gemeinsam mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) etwas ganz Besonderes ausgedacht: Eine ÖPNV-Schnitzeljagd, durch die Teilnehmer*innen nicht nur ihr Wissen zum Thema Mobilität unter Beweis stellen konnten, sondern gleichzeitig die vielen Aktivitäten der Fächerstadt Karlsruhe rund um die gleichzeitig stattfindende Europäische Mobilitätswoche erkunden konnten. Wie? Mit Hilfe der Nahverkehrsapp KVV.regiomove suchten sich die Teilnehmer*innen ihren Weg zu den einzelnen Schnitzeljagd-Stationen. Dabei mussten insgesamt mindestens zwei verschiedene Mobilitätsmodi (Bus, S-Bahn, Leihfahrrad) genutzt werden. An den Stationen angekommen, beantworteten die Teilnehmer*innen Quizfragen rund um das Thema Bahn und Mobilität, lösten lustige Foto-Aufgaben und konnten an den vielfältigen Attraktionen rund um die gleichzeitig stattfindende Europäische Mobilitätswoche teilnehmen.

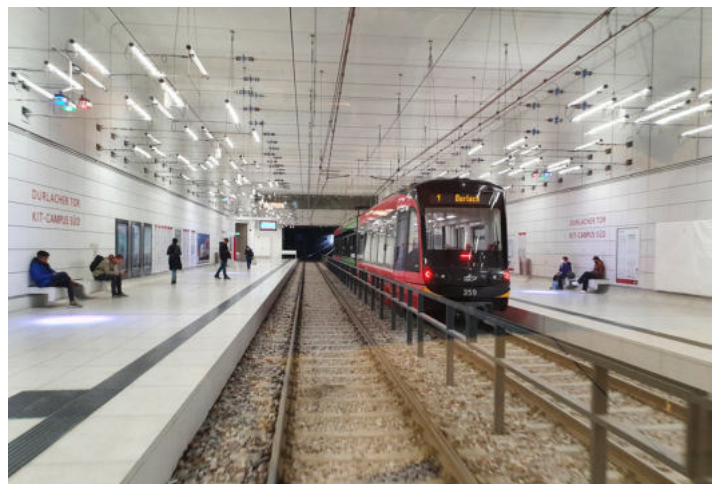
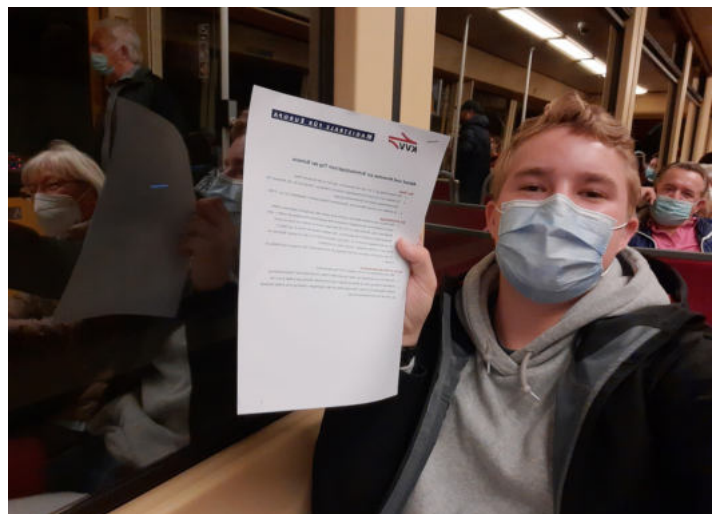
Die letzte Station der Schnitzeljagd war der Hauptbahnhof Karlsruhe. Dort erfuhren die Teilnehmer*innen in der Ausstellung der 'Allianz pro Schiene' viel Wissenswertes über den Bahnhof als wichtigen verkehrlicher Knotenpunkt für den europäischen Schienenverkehr. Zurück ging es für alle mit einer historischen S-Bahn des KVV. Gerade bei den teilnehmenden Kindern zauberte dies ein Lächeln aufs Gesicht.

MAIN LINE GEWINNT MIT STADT KARLSRUHE PREIS DER EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE

Die im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche vom städtischen Kinderbüro der Stadt Karlsruhe organisierte Veranstaltung „Karlsruhe spielt!“ hat beim bundesweiten Wettbewerb der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) einen Preis erhalten. Und die Initiative Main Line for Europe hat dabei einen wichtigen Beitrag zur Gewinnung des Preises geleistet: So verband die von uns organisierte ÖPNV-Schnitzeljagd die einzelnen Aktionen von 'Karlsruhe spielt!' und sorgte so für die notwendige Aufmerksamkeit.

Als Sieger*in ausgezeichnet wurde „Karlsruhe spielt!“ in der Kategorie „Innovativste Aktion“. Der Preis wird jährlich vom Umweltbundesamt vergeben.

Ziel von „Karlsruhe spielt!“ war es, Kindern die Möglichkeit zu bieten den öffentlichen Raum neu zu entdecken, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Stadt aus einer anderen Perspektive kennenzulernen.



ERÖFFNUNG DER NBS WENDLINGEN-ULM

***Zukünftig nur noch 30
Minuten Fahrzeit zwischen
Stuttgart und Ulm***

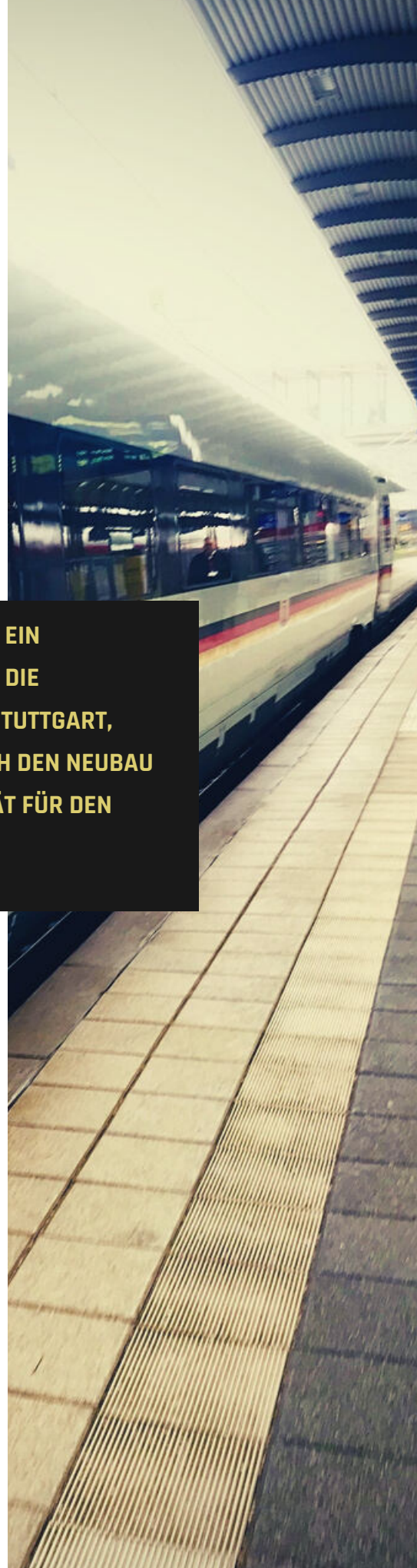
"DIE STRECKE WENDLINGEN-ULM IST EIN JAHRHUNDERTPROJEKT, EIN MEILENSTEIN FÜR DIE UMSETZUNG DES DEUTSCHLANDTAKTS UND DIE INTERNATIONALE TRANSVERSALE VON PARIS ÜBER KARLSRUHE, STUTTGART, ULM, MÜNCHEN UND WEITER NACH WIEN UND BRATISLAVA. DURCH DEN NEUBAU WIRD DIE FILSTALSTRECKE ENTLASTET, DIE DANN MEHR KAPAZITÄT FÜR DEN NAH- ABER VOR ALLEM FÜR DEN GÜTERVERKEHR HAT. "

MICHAEL THEURER, BEAUFTRAGTER DER BUNDESREGIERUNG FÜR DEN SCHIENENVERKEHR

Es ist ein Meilenstein für die Fertigstellung der gesamten Entwicklungsachse 'Magistrale für Europa': Die Eröffnung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Mit der Neubaustrecke wird der Fernverkehr zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember maßgeblich beschleunigt und damit ein wichtiger Beitrag zu mehr Verkehr auf der klimafreundlichen Schiene geleistet. Künftig können Züge mit Hochgeschwindigkeit die Schwäbische Alb überqueren. Damit verkürzt sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und München maßgeblich.

Die besondere Bedeutung der NBS für die Entwicklungsachse 'Magistrale für Europa' und den Bahnverkehr zwischen Paris und Budapest/Bratislava hoben sowohl Bahn-Vorstand Richard Lutz als auch der Bahnbeauftragte Michael Theurer und Ministerpräsident Winfried Kretschmann hervor.



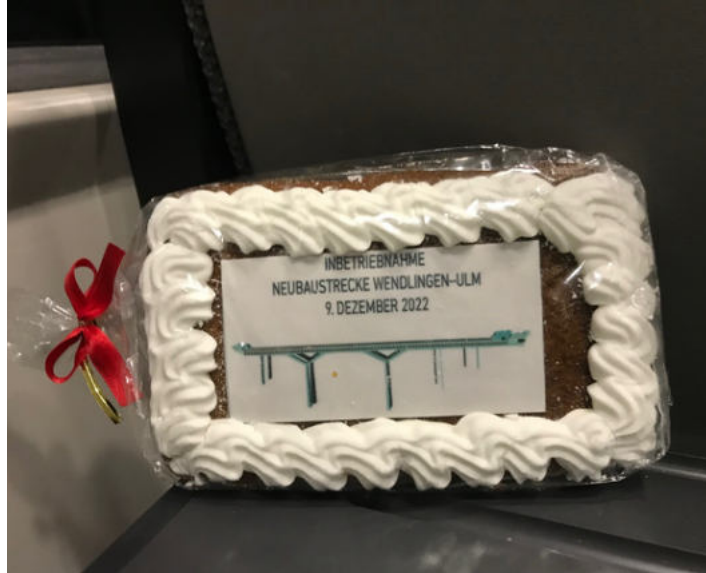
VIP-EVENT, SONDERZÜGE UND BÜRGERFEST - EIN BUNTES PROGRAMM MIT DER 'MAIN LINE FOR EUROPE'

Die 60 Kilometer lange Neubaustrecke wurde mit einem feierlichen Festakt am Ulmer Hauptbahnhof eröffnet. Neben dem Bahnvorstand, dem Ministerpräsident und Bahnbeauftragten der Bundesregierung waren auch viele weitere herausragende Akteure aus Politik und Wirtschaft eingeladen - eine wunderbare Gelegenheit, um neue wichtige Kontakte zu knüpfen und auch für den Ausbau der weiteren Main-Line Bahnprojekten wie beispielsweise Ulm-Augsburg zu werben.

Im Anschluss an den Festakt brachten zwei Sonderzüge die Gäste über die NBS zurück nach Stuttgart.

Die Initiative Main Line for Europe informierte die Öffentlichkeit zudem in einem gemeinsamen Zelt mit der IHK Ulm, der IHK Schwaben und der DUSS über unsere Arbeit und unterstrich damit nochmals die Notwendigkeit zum zügigen Bahnausbau entlang der Entwicklungsachse.

Auch am Programm des von der Stadt Ulm organisierten Bahnhofsfestes nahm die Initiative mit einem Vortrag und tollen Reisetipps teil - insgesamt also ein erfolgreicher Tag und ein wichtiges Etappenziel für die Main Line for Europe.



CONNECTING EUROPE DAYS 2022

Kernthemen des Korridor-Forms des Rhein-Donau Korridors

EUROPEAN RAIL TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM (ERTMS)

Deutschland hinkt bzgl. des ERTMS-Ausbaus im europaweiten Vergleich stark hinterher. Hat Belgien bereits 41 % und Italien rund 24 % des Netzes mit ERTMS ausgestattet, beläuft sich die Prozentzahl in Deutschland auf Null. Die Niederlande und die Schweiz hingegen haben ihr Netz fast vollständig umgerüstet.

SOLIDARITY LANES

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem Russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und der von der Europäischen Kommission implementierten Solidarity Lanes mit entsprechendem Action Plan. Dabei handelt es sich um eine Reihe von Maßnahmen zur Unterstützung der Ukraine bei der Ausfuhr ihrer landwirtschaftlichen Erzeugnisse – hauptsächlich auch über die Bahn und den Rhein-Donau Korridor.

MILITÄRISCHE NUTZUNG DER BAHNINFRASTRUKTUR

Hasit Thanky, Head of Civil Preparedness Unit der NATO betonte, dass die NATO zukünftig auch eine stärkere Nutzung der Bahninfrastruktur für militärische Zwecke sowie zur Verteidigung Europas in Betracht ziehe.

KAPAZITÄTEN AUSBAUEN

Bei den diesjährigen TEN-T Days kamen nach zweijähriger Pause die Stakeholder der transeuropäischen Netze vom 28.- 30. Juni 2022 in Lyon zusammen.

Unter dem neuen Label 'Connecting Europe Days' wurde drei Tage über die Zukunft der transeuropäischen Netze diskutiert. Dabei wurde vor allem eines klar: Es gibt noch viel zu tun. Allem voran was die Kapazitäten im Netz sowie in den Knotenpunkten (Bahnhöfe, GVZ und Häfen) betrifft.

Gerade die Kapazitätsbeschränkungen in den Bahnhöfen werden sich zukünftig als großes Problem bzgl. eines Wachstums im Bahnbereich herausstellen. Um dies zu erreichen, ist jedoch eine Umsetzung der gesetzten Ziele der Europäischen Kommission nicht ausreichend.



CONNECTING EUROPE DAYS 2022

Kernthemen des Korridor-Forms des Rhein-Dona Korridors

FEHLENDER WETTBEWERB IM EUROPÄISCHEN BAHNSYSTEM

Ein weiteres Panel beschäftigte sich mit dem Thema grenzüberschreitender Bahnverkehr. Hier bemängelten die Teilnehmer*innen vor allem den fehlenden Wettbewerb in der EU. Denn allem voran die Markteintrittsbarrieren für neue Betreiber und EVU sind in der EU sehr hoch. So benötigen private Bahnbetreiber Garantien der Europäischen Kommission, andernfalls bekommen sie kein Geld von der europäischen Investmentbank für die hohen zu tätigen Investitionen, vor allem bzgl. des rollenden Materials. Gleichzeitig sind die bürokratischen Hürden zur Beantragung von Fördergeldern so hoch, dass sich mittelständische Unternehmen häufig nach privatem Beteiligungskapital umsehen, als die Fördergelder der EU in Anspruch zu nehmen.

DEKARBONISIERUNG VORANTREIBEN

Die Teilnehmer*innen waren sich einig, dass der Verkehrssektor einen wichtigen Beitrag sowohl zum Klimaschutz sowie zur Reduzierung der politischen Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen leisten muss. Dies kann jedoch nur dann gelingen, wenn ein integriertes Transportsystem geschaffen wird und Häfen, die Schiene sowie die Energiewirtschaft an gemeinsamen Visionen und Zielen arbeiten.

RESILIENZ IM NETZ ERHÖHEN

Vielmehr müssen alle Bahn-Akteur*innen pragmatische Lösungen finden, um auch kurzfristig den Ablauf im Bahnverkehr zu verbessern – auch die Operative. Gleichzeitig muss die Resilienz der bestehenden Infrastruktur verbessert werden.

Gleichzeitig muss gegenüber der Zivilgesellschaft bewusster kommuniziert werden, dass Konsum ohne Transport nicht möglich ist. Aus diesem Grund muss die Infrastruktur - allem voran die Bahninfrastruktur - so umgebaut werden, dass sie das zukünftige Wirtschaftswachstum auch noch auffangen kann. Nicht zuletzt, da die EU-Bürger*innen immer mobiler werden und die Nachfrage nach nachhaltigen Transportmöglichkeiten massiv steigt.

LOBBYARBEIT DER INITIATIVE MAIN LINE FOR EUROPE



REDUNDANZSTRECKE ZUR RHEINTALBAHN SCHAFFEN

Ein Thema für das wir uns dieses Jahr ganz intensiv eingesetzt haben, ist die Reaktivierung der stillgelegten Schienenstrecke zwischen Rastatt und Haguenau. Die Verbindungsstrecke zwischen dem deutschen und französischen Schienennetz wurde in beiden Weltkriegen militärisch und später von der NATO genutzt. Eine zivile Reaktivierung ist somit auch ein Symbol einer nachhaltigen deutsch-französischen Versöhnung. Die Gleise der Bahnstrecke sind nach wie vor vorhanden, die ehemalige Eisenbahnbrücke zwischen Rastatt und Wintersdorf wird heute für den Straßenverkehr genutzt. Die stillgelegte Bahnstrecke wurde von einer neuen Studie der Europäischen Kommission als ein europäischer Missing Link, also eine wichtige, aber fehlende grenzüberschreitende Verbindung mit hohem Potential eingestuft.

Die Reaktivierung des Missing Links hat für die Entwicklungsachse Main Line for Europe eine hohe Bedeutung. So könnte die Strecke nach Ertüchtigung eine wichtige Redundanzstrecke zur komplett ausgelasteten Rheintalbahn darstellen. Voraussetzung hierfür ist jedoch die gleichzeitige Elektrifizierung der linksrheinischen Strecke zwischen Haguenau und Strasbourg. Dort könnten die Umleitungsverkehre dann wieder über die Appenweierer Kurve auf die Rheintalbahn eingeschleift werden.

Eine erste Machbarkeitsstudie des Eurodistrikts PAMINA bescheinigt bereits ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Schienenpersonennahverkehr. Weitere Studien - auch für den Güter- und Fernverkehr - sind geplant.

Nach wie vor ist die Finanzierung einer möglichen Reaktivierung jedoch noch nicht geklärt. Daher hatte sich die Initiative Main Line for Europe in vielen Gesprächen und durch intensive Lobbyarbeit für eine Eintragung der Strecke in das Transeuropäische Netz (TEN-V) eingesetzt. Vorteil einer solchen Eintragung wäre die Möglichkeit einer Co-Finanzierung der Reaktivierung über INTERREG-Mittel gewesen. Obwohl die französische Seite als auch die Europäische Kommission eine solche Eintragung befürwortet hatten, sperrte sich das BMDV. Nun müssen andere Wege gefunden werden, denn die Frist für die Eintragung neuer Strecken in das TEN-V durch die Nationalstaaten war nur im Rahmen der Revision der TEN-V möglich.

Daher prüfen wir in Zusammenarbeit mit dem Baden-Württembergischen Verkehrsministerium derzeit die Möglichkeiten einer Finanzierung mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) - zumindest für den deutschen Abschnitt.

LOBBYARBEIT DER INITIATIVE MAIN LINE FOR EUROPE



ABS 38 MÜNCHEN- MÜHLDORF-FREILASSING ZÜGIG AUSBAUEN

Ein weitere Thema, welches uns dieses Jahr in Atem gehalten hat ist der Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38). Dieser Streckenabschnitt ist nicht nur für den süddeutschen Raum eines der bedeutendsten Bahnprojekte, vielmehr geht es hier um die Beseitigung eines erheblichen Engpasses im Transeuropäischen Netz (TEN-V).

In den letzten Jahren konnten entlang des deutschen Teils der Main Line for Europe erhebliche Ausbaufortschritte erzielt werden. Umso erschreckender daher die Nachricht der DB, dass sich die Fertigstellung der ABS 38 um mehrere Jahre verzögern wird, obwohl deren Bedeutung unumstritten und das Bahnprojekt im Bundesverkehrswegeplan 2030 als fest disponiertes Projekt eingestuft ist. Das neue Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgVG) sollte eigentlich einer beschleunigten Realisierung von Bahnausbauprojekten dienen. Dies ist nach Aussage der DB im Falle der ABS 38 aufgrund des dort schon zuvor erreichten Planungsstandes jedoch nicht zu erwarten. Vielmehr werden die neuen Verfahrensschritte des MgVG zu erheblichen Verzögerungen führen. Auch die Einbindung der Eisenbahnüberführung Weidenbach im Landkreis Mühldorf (Ministerialerlass) in das MgVG verstärkt diesen Effekt.

Deutschland hinkt bei vielen Neu- und Ausbauprojekten des europäischen Schienennetzes stark hinterher. Eine weitere Verzögerung auf einem der wichtigsten Korridore des TEN-V können wir uns daher nicht leisten, wenn wir noch ein glaubhaftes Signal der Verkehrsverlagerung an unsere europäischen Partner*innen senden wollen.

In zahlreichen Briefen und Gesprächen - u.a auch mit Partner*innen der regionalen Wirtschaft wie die Wacker AG und die Initiative ChemDelta Bavaria - haben wir uns daher mit der Bitte an Herrn Bundesverkehrsminister Wissing gewandt, sich für eine Beschleunigung des Ausbaus der ABS 38 einzusetzen und die drohenden Verzögerungen abzuwenden. Notfalls auch über das Herauslösen der ABS 38 aus dem MgVG.

Denn wir sind davon überzeugt, dass nur eine starke Schiene die Wettbewerbsfähigkeit unserer heimischen Wirtschaft garantieren, die gesetzten Klimaschutzziele erreichen und die geopolitischen Abhängigkeiten in Bezug auf fossile Brennstoffe langfristig reduzieren kann.

SICHTBARKEIT DER INITIATIVE ERHÖHEN

Die Sichtbarkeit der Initiative erhöhen ist nicht nur eines der Handlungsfelder unserer Strategie, sondern ein zentrales Anliegen der Geschäftsstelle. Daher nutzen wir vielfältige Gelegenheiten, um mit politischen Vertreter*innen, zivilgesellschaftlichen Akteur*innen und Medienvertreter*innen ins Gespräch zu kommen, über die Initiative zu berichten und unsere Positionen zu kommunizieren.

Eine solche Gelegenheit bot sich dieses Jahr beispielsweise bei einem Austausch mit Karlsruher Schüler*innen und der Europaabgeordneten Frau MdEP Deparnay-Grunenberg zum Thema europäischer Bahnverkehr.

Auch die mediale Präsenz ist wichtig. So veröffentlichte beispielsweise das KRAVAG Kundenmagazin einen Leitartikel zum Thema Transeuropäische Netze und deren Stakeholder - auch hier fehlte die Main Line for Europe natürlich nicht.

Präsenz zeigen vor allem auch dort, wo die Menschen jeden Tag Bahninfrastruktur erleben, ist das Ziel eines gemeinsamen Projektes mit der Initiative 'Infoturm Stuttgart'. Der Infoturm nutzt dabei Bauzäune um auf wichtige Bahn-Projekte wie die Main Line for Europe hinzuweisen (siehe Bild rechts).



„Die wichtigsten Infrastrukturprojekte entlang der Trasse sind in Bau oder in Planung.“

Annelie Hummel, Geschäftsführerin der Initiative „Magistrale für Europa“



Möglicherweise können diese Verkehrsnetze auch auf weiterführenden Ost-West-Trassen entlang der künftigen „Magistrale für Europa“ auf der Schiene bleiben. Für diese macht sich ein gleichnamiger Zusammenschluss von rund 25 Städten, Regionen, Bundesländern und Nationen aus drei Ländern stark. Ziel ist eine gut ausgebaut und mit neuesten digitalen Technologien ausgestattete Schienenstrasse von Paris über Stuttgart, München und Wien bis nach Budapest und Bratislava. Für die Trasse sollen endlich Baurechtsnahmen uringewirkt werden, die seit Jahren, ja Jahrzehnten, geplant sind. Ein solcher Engpass ist der Abschnitt München-Mühldorf-Preßbaum, der immer noch nicht vollständig auf zwei Spuren erweitert und elektrifiziert ist. Die Bahn will außerdem nach dem Aus-

„Die wichtigsten Infrastrukturprojekte entlang der Trasse sind in Bau oder in Planung“, stellt Annelie Hummel, Geschäftsführerin der Initiative „Magistrale für Europa“ erleichtert fest. „Allerdings hat erst Frankreich alle Ausbaumaßnahmen bis Straßburg abgeschlossen.“

Viele Teilnehmer ziehen also an unterschiedlichen Strängen, was die schnelle Umsetzung von TENV-Projekten naturgemäß erschwert. Und wie immer kann nicht jedes davon gefördert werden. So freuen sich die norddeutschen Industrie- und Handelskammern, dass rund 40 Einzelverträge für Schiene, Straße und Schifffahrt im Norden getätigt werden. Allerdings wurde nicht die „Via Baltica“ von Amsterdam über Bresten und Hamburg bis nach Danzig und Riga als transnationale Straßenverbindung eingetuft – die EU gibt Autobahnen im Süden den Vorrang. Der überlängte Bau des Fahrspuralters sorgt jedoch für Genehmigung, zumal deutsche Gerichte inzwischen die letzten Hindernisse für den Weiterbau beseitigen konnten. „Für diesen kombinierbaren Straßen/Schiene-Tunnel herrscht jetzt ein uneingeschränktes Baurecht“, freut sich Heiner Motzer, Marketingdirektor von Völk Logistics in Neumünster und Vorsitzender des B4M-Arbeitskreises Logistik. „Ich bin zuversichtlich, dass Ende des Jahres die ersten Lkw, Busse und Güterzüge durch den Tunnel rollen werden.“

„Für den Fernarbeitertunnel herrscht jetzt ein uneingeschränktes Baurecht.“

Heiner Motzer

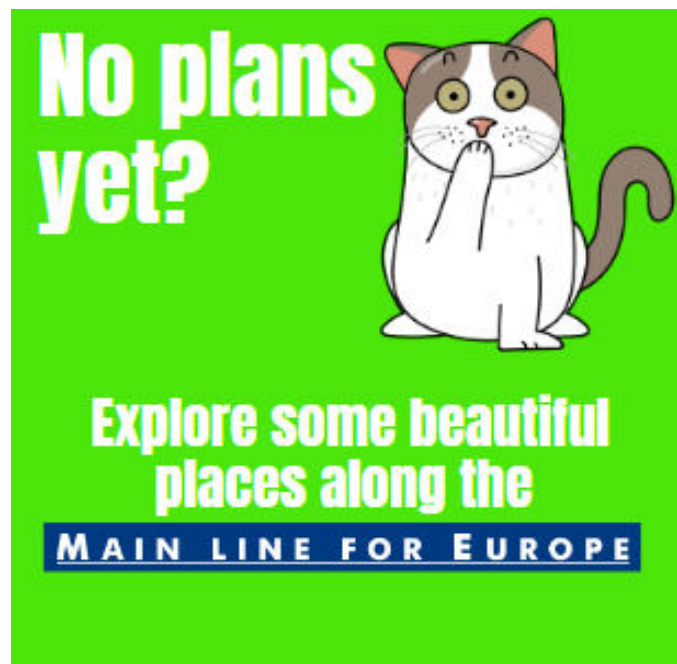


DIE MAIN LINE FOR EUROPE IN DEN SOZIALEN MEDIEN



“Europäischer Bahnverkehr muss wieder sexy werden“, formulierte der Vorsitzende der Initiative, Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup einmal treffend. Und wie könnte dieses Ziel besser erreicht werden, als über pfiffige Social-Media-Kampagnen. Denn wir glauben: Nicht nur Unternehmen, sondern auch Initiativen und NGO müssen sich am Markt positionieren, eine eigene Marke aufbauen und zielgruppengerecht kommunizieren. Daher informieren wir über die neusten Entwicklungen entlang der Achse Paris-Budapest/Bratislava nicht mehr nur über unseren Newsletter, sondern auch über Instagram und Facebook.

So konnte man beispielsweise über die Sommerferien spannende Tipps rund um die schönsten Sehenswürdigkeiten der Main Line-Städte inklusive Infos zur klimaschonenden Anreise mit dem Zug über unseren Instagram und Facebook-Account erhalten.



IMPRESSUM

V.i.S.d.P

Annika Hummel

Geschäftsführerin Initiative Main Line for Europe

c/o Stadt Karlsruhe

Zähringerstraße 65

76133 Karlsruhe

info@magistrale.org

www.magistrale.org

