

JAHRES- BERICHT 2024

MAIN LINE FOR EUROPE E.V.





EIN KURZES ABER INTENSIVES GESCHÄFTSJAHR

Liebe Leser*innen,

mit spannenden Exkursionen wie zum Bahnprojekt Stuttgart 21 inklusive Baustellenbesichtigung und der Stakeholder-Veranstaltung zum Thema Digitaler Knoten Stuttgart sowie dem öffentlichen Teil unserer Mitgliederversammlung zum Thema Kapazitätssteigerung im Schienennetz durch KI lag ein besonderer thematischer Schwerpunkt in diesem Jahr auf der Digitalisierung der Schiene.

Darüber hinaus haben wir gemeinsam mit unseren Partnern das Projekt "Nachhaltig unterwegs zwischen Paris und Budapest: Verknüpfung des Bahnangebots entlang der Main Line for Europe mit regionalem Tourismusmarketing" erfolgreich gestartet. All dies hat uns in Trab gehalten, bewegt und gemeinsam mit unseren Mitgliedern das wichtige Projekt 'Main Line for Europe' entscheidend vorangebracht.

Sie fragen sich vielleicht, warum wir Ihnen nur unsere Arbeit der ersten beiden Quartale vorstellen? Aufgrund der Elternzeit unserer Geschäftsführerin ab August 2024 mussten wir unsere Arbeit vorübergehend etwas zurückfahren. Unsere umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit, Events und unser breites Engagement für die Main Line for Europe werden wir aber im kommenden Jahr wieder voll aufnehmen und uns mit ganzem Einsatz dem europäischen Schienenverkehr zwischen Paris und Budapest widmen.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Ihr Team des Main Line for Europe e.V.

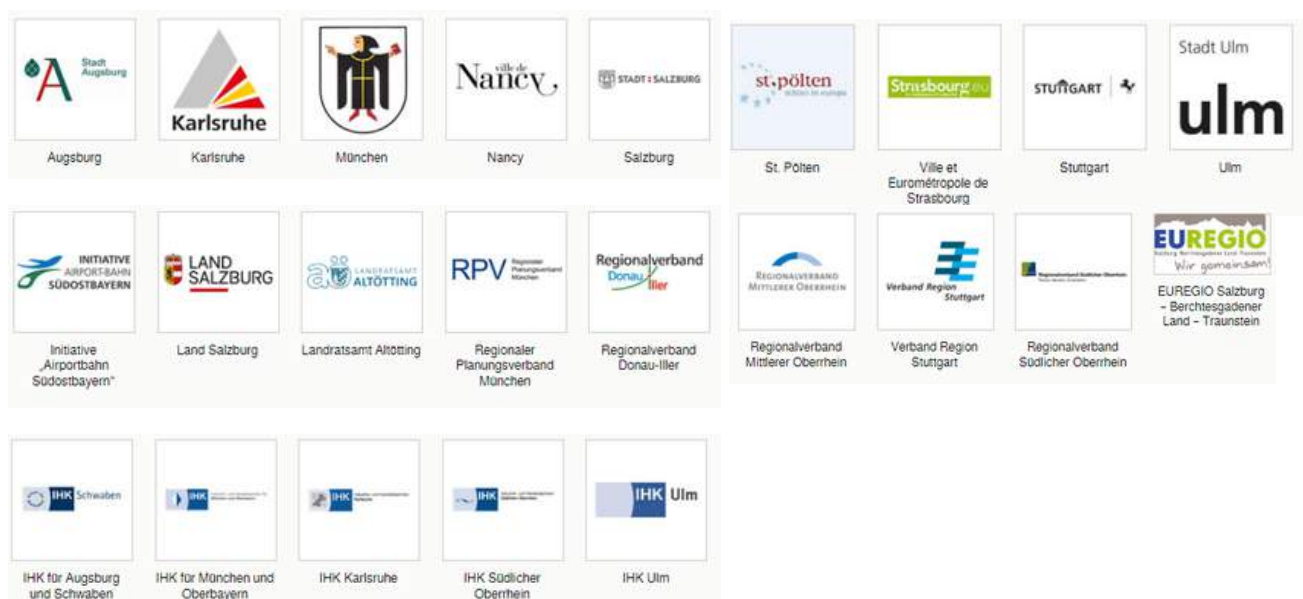


DIE INITIATIVE

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

Ein neuer Verein braucht natürlich auch einen engagierten Vorstand, der die Geschicke des Main Line for Europe e.V. lenkt und unsere Initiative nach außen vertritt. Wir freuen uns daher sehr, dass mit Jeannne Barsegian, Oberbürgermeisterin der Stadt Strasbourg, und Stefan Schnöll, Landeshauptmann-Stellvertreter des Landes Salzburg, nun auch auf Vorstandsebene die französische und österreichische Perspektive in unser Projekt eingebracht wird. Gleichzeitig freuen wir uns, unseren langjährigen und erfahrenen Vorstandsvorsitzenden Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, sowie unser langjähriges Vorstandsmitglied Thomas Bopp, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart, wieder an unserer Seite zu wissen und darüber hinaus mit Herrn Thomas Bronnert, Leiter Logistik der Wacker AG, einen echten Experten für den Schienengüterverkehr gewonnen zu haben.

Zugleich danken wir unserem ehemaligen Vorstandsmitglied Michael Nuber, ehemals Geschäftsführer der Spedition Nuber GmbH, für sein Engagement und seine Begleitung der Initiative.



DR. FRANK MENTRUP

*Oberbürgermeister der
Stadt Karlsruhe*



JEANNE BARSEGHIAN

*Oberbürgermeisterin der
Ville de Strasbourg*



STEFAN SCHNÖLL

*Landeshauptmann-Stellvertreter
des Landes Salzburg*



THOMAS BOPP

*Vorsitzender Verband
Region Stuttgart*



THOMAS BRONNERT

*Leiter Logistik,
Wacker Chemie AG*



MITGLIEDER- VERSAMMLUNG 2024 IN MÜNCHEN

Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung stellte die Firma KONUX ihre innovativen Ansätze zur vorausschauenden Instandhaltung sowie zur Netz- und Verkehrsauslastungsüberwachung von Eisenbahninfrastrukturen vor und erläuterte Ansätze, wie mit Hilfe von KI der Schienenverkehr in Europa in Zukunft zuverlässiger und pünktlicher werden kann.

Sind Daten das neue Öl? Für Thomas Böhm, Chief Product Officer der Firma KONUX, haben Daten zumindest ein enormes Potenzial, den europäischen Schienenverkehr zu verbessern. In ihrem Vortrag auf der Mitgliederversammlung 2024 in München zum Thema "Digitalisierung in der Bahninfrastruktur und der Zusammenhang mit der Pünktlichkeit" erläutern Thomas Böhm und Florin Osterwalder, warum Daten gerade im Eisenbahnsektor so wichtig sind: Das System Bahn ist von Natur aus komplex und erfordert ein hohes Maß an Steuerung.

Dennoch verhindert die isolierte Verwaltung von Informationen die Entwicklung echter Lösungsansätze, die die Bahn zur bevorzugten Mobilitätsoption der Zukunft machen könnten. Oft fehlt den beteiligten Akteuren der Anreiz, sich zu vernetzen und Daten kreativ und neu zu nutzen.

Um den vollen Nutzen der Daten zu erkennen, ist daher ein tiefes Verständnis der Zusammenhänge zwischen Instandhaltung und Betrieb auf Anlagen-, Netz- und Verkehrsebene erforderlich. Denn die gleichen Daten können unterschiedliche Erkenntnisse liefern und damit mehrfach genutzt werden: Sie unterstützen die Planung der Anlageninstandhaltung, optimieren den Betrieb und informieren die Fahrgäste über Verspätungen.

In Kombination mit anderen Datenquellen lassen sich sogar völlig neue Erkenntnisse gewinnen. Dies führt zu einem effizienteren Management des Gesamtsystems: Wartungsarbeiten können präziser geplant und durchgeführt werden, das Routing der Züge wird optimiert und das Management von Budgets, Ressourcen und Kapazitäten verbessert.



MIT KI ZU MEHR KAPAZITÄTEN UND WENIGER AUSFÄLLEN

KONUX ist ein Unternehmen, das intelligente Sensorsysteme für den Eisenbahnbetrieb entwickelt. Die Lösungen des Unternehmens umfassen die vorausschauende Wartung, insbesondere von Weichen, und liefern den Infrastrukturbetreibern Vorhersagen darüber, wie sich der Zustand der Weichen im Laufe der Zeit entwickeln wird.

Das System wird als Software-as-a-Service (SaaS) angeboten und nutzt künstliche Intelligenz, um den Zustand wichtiger Weichenkomponenten wie Gleisbett und Herzstück kontinuierlich und autonom zu überwachen. Dadurch können Ausfälle deutlich reduziert und die Wartungsplanung optimiert werden.

Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen auch an Netzauslastungs- und Verkehrsüberwachungssystemen: Die KI kombiniert und fusioniert dabei riesige Datenmengen aus verschiedenen Quellen, um Erkenntnisse zu gewinnen, die dabei helfen, effizientere Fahrpläne zu erstellen, zusätzliche Kapazitäten in bestehenden Fahrplänen zu identifizieren und Kapazitäten bei Verspätungen zurückzugewinnen.

ZAUBERWORT 'PREDICTIVE MAINTANANCE'

Eine innovative Lösung für die vorausschauende Wartung von Weichen nutzt maschinelles Lernen und das industrielle Internet der Dinge (IIoT), um Weichenstörungen als Verspätungsursache auf wirtschaftlich optimale Weise zu beheben. Darüber hinaus unterstützt eine Lösung zur Fahrplanoptimierung und Verspätungsminimierung Fahrdienstleiter, Disponenten und Planer dabei, Kapazitätsengpässe zu beseitigen und eine effiziente Planung zu gewährleisten.

Diese neuen Ansätze zeigen, wie Daten den Eisenbahnsektor revolutionieren und ihn zu einer effizienteren, zuverlässigeren und letztlich bevorzugten Mobilitätsoption der Zukunft machen können.



EXKURSION INS BESUCHERZENTRUM 2. STAMMSTRECKE MÜNCHEN

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung besuchten wir das Infozentrum 2. Stammstrecke München, um uns über dieses interessante Infrastrukturprojekt zu informieren.

Hintergrund des Projektes:

Die derzeitige S-Bahnstrecke, die sogenannte Stammstrecke München, ist mittlerweile stark ausgelastet und stößt an ihre Kapazitätsgrenzen. Um die bestehende Stammstrecke zu entlasten, wird zwischen den Bahnhöfen Laim im Westen und Leuchtenbergring im Osten der Stadt eine rund zehn Kilometer lange zweite Stammstrecke gebaut. Kernstück ist ein sieben Kilometer langer Tunnel, der den Hauptbahnhof mit dem Ostbahnhof verbindet. Die neue Strecke besteht aus drei unterirdischen Stationen am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof, wobei die ersten beiden Stationen in rund 40 Metern Tiefe liegen.

Die damit verbundene Kapazitätserweiterung führt zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des gesamten S-Bahn-Systems.

Der Bau der zweiten Stammstrecke ist jedoch ein technisch sehr anspruchsvolles Projekt, insbesondere aufgrund der dichten Bebauung und der bereits vorhandenen Infrastruktur in München. Der Tunnelbau in einer Großstadt erfordert präzise Planung und innovative Bauverfahren, zumal das enorme Pendleraufkommen trotz der Bauarbeiten bewältigt werden muss.

Nach dem Vortrag zeigten sich die Teilnehmer*innen nicht nur sehr beeindruckt von der Komplexität der Ingenieurleistung, sondern waren sich vor allem in einem Punkt einig: Ein solches attraktiveres und leistungsfähigeres S-Bahn-System wird mehr Menschen dazu bewegen, auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen, den Individualverkehr reduzieren und Projekte wie die Main Line for Europe in den urbanen Zentren sinnvoll ergänzen.



S21 UND DKS AT A GLANCE

EVENT

Am 5. März 2024 fand unsere Stakeholderveranstaltung S21 und DKS at a glance im InfoTurm Stuttgart statt. Herr Peter Reinhart, Mitglied der Gesamtprogrammleitung Knoten Stuttgart, informierte die Teilnehmer*innen in seinem Vortrag über den aktuellen Stand und die Herausforderungen des Projekts Stuttgart 21.

Reinhart hob die Bedeutung des DKS als Pilotprojekt hervor, dessen Erkenntnisse für den bundesweiten Ausbau genutzt werden sollen, was seine Bedeutung über die Region hinaus verstärke. Ein weiteres Thema waren die häufigen Sperrungen auf der Strecke Wendlingen-Ulm aufgrund von Signalarbeiten. Reinhart stellte klar, dass diese Arbeiten nicht direkt mit ETCS-Störungen zusammenhängen, sondern mit dem Bau eines neuen digitalen Stellwerks in Ulm. Diese Arbeiten führen zu betrieblichen Beeinträchtigungen, die sich auf den Regionalverkehr bis München und Regensburg auswirken.

Zum Projekt Stuttgart 21 erläuterte Reinhart, dass die geplanten Inbetriebnahmetermine aufgrund eines erhöhten Verkabelungsaufwandes und Schwierigkeiten mit dem Lieferanten Thales nicht eingehalten werden konnten. Dennoch gebe es Überlegungen, mit einem provisorischen Stellwerk zumindest einen eingeschränkten Betrieb zu gewährleisten (Stand März 2024).

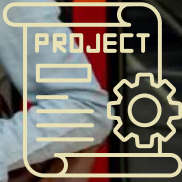
Reinhart wies auch auf die Herausforderungen bei der europäischen Interoperabilität des ETCS-Systems hin. Trotz der bestehenden Schwierigkeiten sei man auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen System. Gleichzeitig könne beispielsweise der in Frankreich mit ETCS fahrende TGV auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm noch nicht mit ETCS fahren, da er erst umgerüstet und zertifiziert werden müsse.

Der Vortrag verdeutlichte die Komplexität und die Herausforderungen großer Infrastrukturprojekte und unterstrich gleichzeitig deren immense Bedeutung für die zukünftige Mobilität in der Region und darüber hinaus.

Im Anschluss an den Vortrag hatten die Mitglieder des Main Line for Europe e.V. und ihre Gäste die Möglichkeit, die Baustelle des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs zu besichtigen.



NACHHALTIG UNTERWEGS ZWISCHEN PARIS UND BUDAPEST



**Verknüpfung des Bahnangebots
entlang der Main Line for Europe mit
dem regionalen Tourismusmarketing**

Am 25. Januar 2024 fand die Auftaktveranstaltung zu unserem neuen Projekt „Verknüpfung des Bahnangebots entlang der Main Line for Europe mit dem regionalen Tourismusmarketing“ statt. Das Projekt setzt eine wichtige Forderung unserer Strategie Magistrale 2030+ um.

Kontext

Die Main Line for Europe verbindet die Hauptstädte Paris und Budapest über Ostfrankreich, Süddeutschland und Nordösterreich miteinander sowie wichtige Metropolregionen entlang dieser Entwicklungsachse untereinander. Dabei macht sie nicht nur attraktive Städteziele wie Strasbourg, München, Salzburg, Wien und Bratislava umweltfreundlich mit der Bahn erreichbar, sondern verbindet auch bedeutende UNESCO Weltkultur- und -naturerbestätten sowie einzigartige Landschaften und Kulturräume miteinander.

Da die Städte der Main Line for Europe häufig an wichtigen Knotenpunkten transeuropäischer Verkehrskorridore liegen und die Main Line zudem auf dem Rhein-Donau-Korridor liegt, gibt es in vielen Fällen bereits gute schienengebundene Mobilitätsangebote, sowohl auf den Korridoren selbst als auch im Hinblick auf deren Zulaufstrecken.

So sind die Städte untereinander durch attraktive Tag- und Nachtzugangebote von Paris bis Budapest durchgehend verbunden und von den meisten mitteleuropäischen Metropolen sehr gut erreichbar. Dies schafft insbesondere vor dem Hintergrund des europäischen Nachtzug-Drehkreuzes Wien ein attraktives Mobilitätsangebot auf dieser Achse. Dieses Angebot wird jedoch von den touristischen Akteuren und Leistungsträgern oft noch nicht ausreichend kommuniziert, so dass das Potenzial einer umweltfreundlichen An- und Abreise in die Zielmärkte bei weitem nicht ausgeschöpft wird. Neben einer ungenügenden Kommunikation liegt dies auch an fehlenden buchbaren touristischen Gesamtangeboten im Sinne eines One-Stop-Shopping sowie Lösungen für das Problem der letzten Meile. Auch bestimmte Zielgruppen wie Gruppenreisende oder Besucher*innen aus den Überseemärkten sind noch nicht ausreichend über die Möglichkeiten der Bahnan- und -abreise informiert.

Vor diesem Hintergrund soll die Mobilitätsachse Main Line for Europe mit den regionalen Identitäten der Partnerinstitutionen so verknüpft werden, dass neue Narrative entstehen, die Lust auf umweltfreundliches Reisen in den einzelnen Regionen machen. Gleichzeitig soll die Informationsbasis geschaffen werden, um neue buchbare Gesamtangebote und bessere Reiseerlebnisse entlang der Main Line anbieten zu können.

Dazu wird sowohl eine stärkere Verankerung des nachhaltigen Mobilitätsmanagements bei den Leistungsträgern als auch eine stärkere Vernetzung und horizontale Kooperation zwischen den Projektpartnern angestrebt.



Verknüpfung des Bahnangebots entlang der Main Line for Europe mit dem regionalen Tourismusmarketing

Projektziele

- Ansprechende Narrative schaffen: Wie die attraktiven Städte und Regionen entlang der Main Line for Europe sowie ihre kulturellen und landschaftlichen Schätze nachhaltig entdeckt werden können, soll auf neue und attraktive Weise im Sinne einer themenorientierten Kommunikation erzählt werden.
- Mobilitätsangebote verknüpfen und konsistente Reiseerfahrungen schaffen: Ziel ist es, eine bessere Verknüpfung bestehender Mobilitätsangebote der Main Line for Europe mit lokalen touristischen Angeboten zu erreichen und damit den Nutzer*innen eine konsistentere Reiseerfahrung (Seamless Journey) bieten zu können. Gleichzeitig soll den Projektpartnern die Schaffung von buchbaren touristischen Gesamtangeboten durch die Bereitstellung von Informations- und Werbematerialien erleichtert werden.
- Mobilitätsmanagement bei den beteiligten regionalen Akteuren verankern: Durch die Entwicklung und Bereitstellung von Schulungs- und Informationsmaterialien zur umweltfreundlichen An- und Abreise sowie zum Thema letzte Meile soll den Leistungsträger entlang der Main Line for Europe eine bedarfsorientierte, zielgerichtete und nachhaltige Mobilitätsberatung ihrer Gäste erleichtert werden.
- Zusammenarbeit zwischen den Projektbeteiligten stärken: Das aus dem Projekt entstehende Netzwerk soll die Akteure gegenseitig bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote in ihren Regionen unterstützen, die Bildung transnationaler Kooperationen vorantreiben und die Bildung sinnvoller punktueller Kooperationsansätze in Teilbereichen der Main Line for Europe anregen.

Partnerinstitutionen

Die folgenden Partnerinstitutionen sind eingeladen am Projekt teilzunehmen:

Alb-Donau-Kreis
EUREGIO
IHK München
KTG Karlsruher Tourismus GmbH
Landkreis Ortenaukreis
Regio Augsburg Tourismus GmbH
SalzburgerLand Tourismus GmbH
Stadt München
Stuttgart-Marketing GmbH
Tourismusregion Inn Salzach
Verband Region Stuttgart

Bad Reichenhall Tourismus & Stadtmarketing GmbH
IHK Karlsruhe
IHK Schwaben
Land Salzburg
Marketing St. Pölten GmbH
Regionalverband Pongau
Stadt Karlsruhe
Stadt St. Pölten
Tourismus Salzburg GmbH
Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH
Regionalverband Mittlerer Oberrhein

MEILENSTEIN: TRASSENVORSCHLAG FÜR DAS BAHNPROJEKT ULM-AUGSBURG

“ DIE NEUBAUSTRECKE WIRD DIE LETZTE GROSSE LÜCKE AUF DER MAGISTRALE FÜR EUROPA ZWISCHEN PARIS UND MÜNCHEN SCHLIESSEN.”

DR. MARC LUCASSEN, HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER IHK SCHWABEN

Bahn spricht sich für eine Neubaustrecke Ulm - Augsburg mit einem Bahnhof in Zusmarshausen aus

Die IHK Schwaben als Mitglied des Main Line for Europe e.V. begrüßt die Festlegung der Deutschen Bahn AG auf einen Trassenvorschlag für eine Neubaustrecke Ulm - Augsburg mit einem möglichen Regionalbahnhof in Zusmarshausen. Die Bahn habe in einem transparenten Verfahren eine gute Auswahl getroffen.

Die IHK Schwaben hatte sich im Raumordnungsverfahren der Regierung von Schwaben für eine Kombination der Varianten „Türkis“ im Raum Neu-Ulm, „Orange“ entlang der Autobahn A 8 mit einer möglichen Regionalbahn eingesetzt. Hauptargumente waren die weitgehende Bündelung der Trasse mit der Autobahn, um eine zusätzliche Zerschneidung des Raumes zu vermeiden, die zusätzliche Erschließungswirkung durch einen Regionalbahnhof sowie eine möglichst geringe Betroffenheit von Unternehmen und privaten Gebäuden.

Die Vorteile des Trassenvorschlags auf einen Blick:

- **Augsburg und Ulm als Systemknoten des integralen Taktfahrplans Deutschlandtakt, d.h. aufeinander abgestimmte Verkehre im Nah- und Fernverkehr**
- **Mehr Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr und Neuerschließung durch optionale Regionalbahnhalt (u.a. Zusamtal)**
- **Lärmschutz an der Bestandsstrecke durch das neue Projekt „Ertüchtigung des Hochleistungskorridors Streckenabschnitt Ulm-Augsburg“ im Jahr 2030**
- **Anbindung des Schiene/Straße-Umschlagterminals im Güterverkehrszentrum GVZ Region Augsburg an die Antragstrasse ist zu prüfen**

Quelle: Pressemitteilung der IHK Schwaben vom 21.06.2024 und Pressemitteilung der Stadt Augsburg vom 21.06.2024
Bild: ICE mit Hotelturm: DB InfraGO



Die Tunnelbohrmaschine „Wilhelmine“, die vor mehr als sechs Jahren einbetoniert wurde, ist jetzt freigelegt worden. Zunächst wurde das Schneidrad der Maschine sichtbar, das derzeit demontiert wird. Anschließend wird die bestehende Tunneldecke aufgebrochen, um an die eigentliche Maschine, den Nachläufer, und die Betonfüllung zu gelangen. Nach dem Entfernen der Maschine und des Betons kann die Baugrube bis zum Niveau der künftigen Tunnelsohle weiter ausgehoben und der Tunnelrohbau erstellt werden. Diese Arbeiten sollen Anfang 2025 abgeschlossen sein. Im August war es beim Vortrieb der Oströhre des Rastatter Tunnels zu einer folgenschweren Setzung der bestehenden Tunnelröhre gekommen, die einen mehrmonatigen Baustopp zur Folge hatte. Die Oströhre wurde daraufhin in offener Bauweise hergestellt. Seit Anfang 2023 erfolgt der Einbau der bahntechnischen Ausrüstung. In der Weströhre wurden bisher rund 1.500 m Feste Fahrbahn eingebaut, in der Oströhre konnte mit dem Bau der Randwege begonnen werden. Die Inbetriebnahme des Tunnels ist für Ende 2026 geplant.

Künftig sollen die Züge mit bis zu 250 Kilometern pro Stunde im Tunnel fahren. Dafür ist er mit neuester Technik ausgestattet: Sonic Boom-Bauwerke an den Tunnelportalen verhindern, dass bei schnellen Durchfahrten der sogenannte Tunnelknall-Effekt entsteht.

Der Tunnel selbst gehört zur ABS/NBS Karlsruhe-Basel. Die sogenannte „Rheintalbahn“ ist mehr als 170 Jahre alt. Rund 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs nutzen sie täglich. Das ist zu viel für die Strecke. Um die knappen Streckenkapazitäten zu erweitern, baut die Bahn zwei zusätzliche Gleise. Das schafft Platz für mehr Nahverkehr und mehr Güterverkehr. Gerade der Güterverkehr braucht dringend mehr Kapazitäten, denn die Rheintalbahn dient auch als Zulaufstrecke für die viel befahrene NEAT.

Quelle: https://www.eurailpress.de/nachrichten/infrastruktur-ausruistung/detail/news/tunnel-rastatt-einbetonierte-tunnelmaschine-freigelegt.html?utm_source=Newsletter&utm_medium=email&utm_content=Eurailpress-Newsletter
Bild: <https://www.suedkurier.de/baden-wuerttemberg/rheintalbahn-einbetonierte-tunnelbohrmaschine-wird-freigelegt/art47930,1971577>



Bild: WESTbahn

MEILENSTEIN: WESTBAHN UND ILISTO BAUEN ANGEBOT AUF DER MAIN LINE AUS

EVU WESTbahn will Main Line Verbindung zwischen Wien und Stuttgart ausbauen

Die private österreichische WESTbahn hat sich bis 2024 viel vorgenommen. Wichtigste Maßnahme ist eine neue Verbindung auf der Magistrale für Europa zwischen Wien und Stuttgart.

Zunächst sollen zwei Zugpaare über München hinaus nach Stuttgart mit Halt in Augsburg und Ulm eingeführt werden, sagte Geschäftsführer Florian Kazalek.

Mit dem Fahrplanwechsel 2024, der im Dezember 2024 stattfinden wird, sollen zunächst zwei tägliche Zugpaare zwischen Wien Westbahnhof und Stuttgart Hauptbahnhof verkehren. Dies ist eine Verlängerung der Verbindung nach München. Ab Salzburg Hauptbahnhof werden die Stuttgart-Züge dann in Rosenheim, München Ost, München Hauptbahnhof, Augsburg und Ulm zum Ein- und Aussteigen halten.

Quelle: <https://www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/open-access-westbahn-will-nach-stuttgart.html>

ilisto: Neue Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Paris und Strasbourg

Am 29. Februar 2024 hat der französische Bahnbetreiber Kevin Speed mit SNCF Réseau einen Rahmenvertrag über Trassen für die Einführung seines innovativen Bahnangebots *ilisto* auf drei Strecken zwischen Lille - Paris, Straßburg - Paris und Lyon - Paris geschlossen. Kevin Speed plant, die ersten *ilisto*-Züge ab 2026 im Testbetrieb und ab Ende 2028 im kommerziellen Betrieb einzusetzen. Die Vereinbarung mit SNCF Réseau hat eine Laufzeit von zehn Jahren und kann verlängert werden. Sie stellt einen entscheidenden Schritt für den Zugang neuer Marktteilnehmer zum Schienennetz dar. Mit dieser Vereinbarung sichert SNCF Réseau Kevin Speed bis 2028 Trassen mit bis zu 16 Fahrten pro Tag und Richtung auf den drei Strecken zu. Besonders interessant ist das Angebot auf der Main Line for Europe zwischen Strasbourg - Lorraine TGV - Meuse TGV - Champagne-Ardenne TGV und Paris Gare de l'Est.

Quelle: <https://www.lok-report.de/news/europa/item/47883-frankreich-kevin-speed-schliesst-mit-sncf-reseau-eine-rahmenvereinbarung-fuer-drei-hochgeschwindigkeitsverbindungen-ab.html>

LOBBYARBEIT DER INITIATIVE MAIN LINE FOR EUROPE



NEUES POSITIONSPAPIER DES MAIN LINE FOR EUROPE E.V. BESCHLOSSEN

Ein wichtiger Beitrag zu unserer Lobbyarbeit ist die Verabschiedung unseres neuen Positionspapiers. Das Papier dient als Grundlage für unsere zukünftigen Lobbyaktivitäten und bietet Stakeholdern und politischen Akteur*innen umfassende Handlungsempfehlungen - vor allem in Bezug auf den Infrastrukturausbau der einzelnen Streckenabschnitte der Main Line for Europe.

Unser neues Positionspapier wollen wir auch gezielt nutzen, um die neu gewählten Mitglieder des Europäischen Parlaments für den Ausbau und die Ertüchtigung der noch fehlenden Teilstücke entlang der Main Line for Europe zu sensibilisieren. Damit wollen wir die Bedeutung einzelner Neu- und Ausbauprojekte für die Stärkung des gesamteuropäischen Schienenverkehrs hervorheben und die Unterstützung für unsere Anliegen erhöhen.

KERNELEMENTE DES POSITIONSPAPIERS:

INFRASTRUKTURAUSBAU ZWISCHEN PARIS UND BUDAPEST/BRATISLAVA VORANTREIBEN UND KAPAZITÄTEN LANGFRISTIG SICHERN

- Ausbau der ABS/NBS Karlsruhe-Basel sowie Lückenschluss zwischen den Hochgeschwindigkeitsnetzen Frankreichs und Deutschlands und damit eine vollständige Umsetzung der POS Süd (Paris - Ostfrankreich - Südwestdeutschland)
- Ausbau der Strecke Karlsruhe - Pforzheim - Stuttgart („Residenzbahn“)
- Die Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm sowie die zeitnahe Eingliederung in die sich anschließenden Bahnprojekte
- Bahnprojekt Ulm-Augsburg als wichtiger Lückenschluss der Main Line for Europe
- Ausbau der ABS 38 inklusive Elektrifizierung zügig abschließen und Knoten München ausbauen
- Ausbau der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg vorantreiben
- Die Streckenabschnitte Wien - Ungarn und Wien - Bratislava ausbauen und Pilotprojekt zur Ertüchtigung der Strecke Wien-Budapest vorantreiben



KERNELEMENTE DES POSITIONSPAPIERS:

EUROPÄISCHE RAHMENBEDINGUNGEN IM EISENBAHNVERKEHR

Neben den infrastrukturellen Verbesserungen auf der Schienenachse Paris-Budapest-Bratislava fordert die Initiative auch eine Anpassung und Verbesserung der europäischen Rahmenbedingungen im Schienenverkehr. Diese sind dringend notwendig, um das volle Potenzial des europäischen Schienenpersonen- und -güterverkehrs auszuschöpfen. Dazu zählen:

Schienenpersonenfernverkehr:

- **mehr grenzüberschreitende schnelle Direktverbindungen im Tages- und Nachtreiseverkehr**
- **Einpassung transnationaler Verbindungen in die Taktfahrpläne der Einzelstaaten, vor allem in die „Taktknoten“ an wichtigen Bahnhöfen hinter den Landesgrenzen**
- **Absicherung von Hochleistungsstrecken gegen Wetterextreme und andere Naturkatastrophen durch**
- **Redundanzstrecken; Schaffung von Ausweichstrecken ggf. auch durch Reaktivierung stillgelegter Abschnitte**

Transeuropäisches Verkehrsnetz

- **Höhere Investitionen und Planungssicherheit für das TEN-Netz**
- **Weiterentwicklung des TEN-Programms der EU zu einer gesamteuropäischen Bahnstrategie**
- **Schaffung durchgehender Buchungs- und Vertriebsplattformen für grenzüberschreitende Reisen**

Güterverkehr

- **Technische Interoperabilität, v.a. in Energieversorgung, Sicherungs- und Signalsystemen und Anpassung des Netzes und der KV-Terminals an die 740-Meter-Maximalzuglänge**

IMPRESSUM

V.i.S.d.P

Annika Hummel

Geschäftsführerin Main Line for Europe e.V.

c/o Stadt Karlsruhe

Zähringerstraße 65

76133 Karlsruhe

info@mainlineforeurope.org

www.mainlineforeurope.org

