

# Jahresbericht

2025

Main Line for Europe e.V.  
Zähringerstraße 65  
76131 Karlsruhe  
[info@mainlineforeurope.org](mailto:info@mainlineforeurope.org)



# Liebe Leser\*innen,

einen politischen Dämpfer mussten wir in diesem Jahr zwar hinnehmen – die Streichliste der Bundesregierung sowie die Kürzung des Nachtzugangebots trafen auch die Magistrale für Europe. Dennoch konnten wir aber wichtige Fortschritte erzielen: Die Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Wien und Bratislava, die Finanzierungssicherung für den Digitalen Knoten Stuttgart sowie Fortschritte in einzelnen Ausbauabschnitten zeigen, dass sich unsere Arbeit auszahlt. Mit viel Tatkraft haben wir unser Projekt gemeinsam weiter vorangetrieben! Ein besonderes Highlight waren dabei auch unsere Veranstaltungen:

Die Jahreshauptversammlung in Karlsruhe mit spannenden Vorträgen zur WESTbahnerweiterung und einem umfangreichen Rahmenprogramm bot den Mitgliedern die Gelegenheit zum Austausch und zur Diskussion. Und auch zum Tag der Schiene hatten wir etwas besonderes geplant: eine exklusive VIP-Fahrt mit einer historischen Dampflok zum Reaktivierungsprojekt Wintersdorfer Brücke.

Gemeinsam mit unseren Mitgliedern und Partnern konnten wir so konkrete Impulse setzen und entscheidende Schritte für die Stärkung der europäischen Schienennetzverbindungen erreichen.

Wir danken allen Beteiligten für ihr Engagement und ihre Unterstützung. Mit Zuversicht und Tatkraft werden wir im kommenden Jahr unsere Arbeit fortsetzen und uns weiterhin für eine starke, europäische Schieneninfrastruktur zwischen Paris und Budapest einsetzen.

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.



*Zusammenkommen ist ein Beginn, Zusammenbleiben ein Fortschritt, Zusammenarbeiten ein Erfolg.*  
- Henry Ford

# Unser neuer Vorstand

Ein starker Verein braucht natürlich auch einen engagierten Vorstand, der die Geschicke des Main Line for Europe e.V. lenkt und unsere Initiative nach außen vertritt. Im Rahmen der turnusmäßigen Neuwahl des Vorstands freuen wir uns sehr, dass Jeanne Barseghian, Oberbürgermeisterin der Stadt Strasbourg, Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, sowie Thomas Bronnert, Leiter Logistik der Wacker Chemie AG, dem Vorstand erneut zur Verfügung stehen und ihre Erfahrung weiterhin in die Arbeit des Vereins einbringen.

Gleichzeitig danken wir Thomas Bopp, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart, herzlich für sein großartiges und langjähriges Engagement für den Verein, insbesondere für seinen maßgeblichen Einsatz rund um das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm.

Ebenso gilt unser ausdrücklicher Dank Stefan Schnöll, Landeshauptmann-Stellvertreter des Landes Salzburg, der dem Vorstand künftig leider nicht mehr zur Verfügung steht und sich mit großem Engagement für die Initiative im Raum Salzburg eingesetzt hat.

Sehr freuen wir uns darüber, mit Herrn Wieland, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart und ehemaliger Vizepräsident des Europäischen Parlaments, ein neues Vorstandsmitglied gewonnen zu haben. Mit seiner langjährigen Erfahrung in der europäischen Politik sowie seiner exzellenten Vernetzung auf EU-Ebene wird er die Initiative Main Line for Europe strategisch und inhaltlich maßgeblich stärken.



**Dr. Frank Mentrup**

Oberbürgermeister  
Stadt Karlsruhe



**Jeanne Barseghian**

Oberbürgermeisterin  
Ville de Strasbourg



**Rainer Wieland**

Vorsitzender Verband  
Region Stuttgart



**Thomas Bronnert**

Head of Logistics  
Wacker Chemie AG

# Mitglieder-versammlung in Karlsruhe



Phillip Langefeld, Leiter Infrastrukturprojekte Südwest der von DB InfraGO AG

Am 23. September 2025 fand in Karlsruhe unsere Hauptversammlung statt, bei der drei hochinteressante Vorträge die Teilnehmer in die aktuellen Entwicklungen des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zwischen Paris und Budapest/Bratislava mitnahm.

Phillip Langefeld berichtete zu den Infrastrukturprojekten entlang der Magistrale im Baden-Württembergischen Raum.

Hervorzuheben war seine Darstellung der geplanten Generalsanierungen auf der Magistrale für Europa, die neben den Strecken auch die Digitalisierung der Stellwerke voranbringen sollen. Langefeld betonte, dass dadurch in den kommenden fünf bis acht Jahren keine weiteren betrieblichen Eingriffe nötig seien.

Piotr Pawłowski,  
Countrymanager WESTbahn  
Deutschland GmbH

Piotr Pawłowski berichtete über den erfolgreichen Markteintritt der WESTbahn im deutschen Abschnitt der Magistrale.

Zentrales Thema waren die stark unterschiedlichen Trassenpreise: Während diese in Österreich deutlich niedriger sind, zahlen EVUs in Deutschland teils bis zu siebenmal höhere Entgelte. Pawłowski unterstrich die Bedeutung fairer Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene.

Rainer Schwarzmann,  
Geschäftsführer der TTK GmbH

Rainer Schwarzmann referierte zum Thema regionale Mehrwerte und lokale Handlungsmöglichkeiten der Magistrale.

Er unterstrich, dass der Ausbau der Magistrale nicht nur für den internationalen Verkehr von Bedeutung ist, sondern auch lokale wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt, die insbesondere für mittelständische Unternehmen von großer Relevanz sind.

# VIP Dampfzugfahrt zum Tag der Schiene

Auch in diesem Jahr beteiligten wir uns wieder aktiv am bundesweiten Tag der Schiene. Die Veranstaltung fand in Kooperation mit dem EURODISTRIKT PAMINA sowie Dampfnostalgie Karlsruhe e. V., einer Sektion der Ulmer Eisenbahnfreunde, statt.

Im Rahmen der Aktion waren Gäste gemeinsam mit ihren Familien eingeladen, an einer Sonderfahrt von Karlsruhe über Rastatt bis Wintersdorf teilzunehmen. Bereits während der Fahrt gab es viel zu entdecken: Die Teilnehmenden erhielten spannende Einblicke und Hintergrundinformationen rund um Strecke und Fahrzeuge, vermittelt durch einen äußerst engagierten und sympathischen Zugbegleiter.

Auch wir als Initiative nutzten die Gelegenheit, um die Bedeutung der befahrenen Rheintalbahn hervorzuheben und unser Reaktivierungsprojekt der Wintersdorfer Brücke vorzustellen. Ein besonderer Fokus lag dabei auf den Möglichkeiten, die sich durch eine Reaktivierung der Strecke Rastatt–Haguenau–Saarbrücken im europäischen Schienennetz ergeben würden.

Neben all den Informationen kam auch der Spaß nicht zu kurz: Bei Kaffee und Kuchen genossen die Gäste gemeinsam mit ihren Familien die Fahrt. Für eine fröhliche und bunte Atmosphäre sorgten nicht zuletzt die zehn mitreisenden Kinder. Besonders begeistert zeigten sich die französischen Gäste Evelyne Isinger und Stéphanie Kochert, die die letzten Kilometer sogar im Führerstand mitfuhren. Dass das Interesse an der Veranstaltung und unserer Initiative groß war, zeigte auch, dass Dr. Andreas Geißler von der Allianz pro Schiene eigens aus Berlin angereist war.





Insgesamt fanden entlang der Magistrale für Europa über 30 Veranstaltungen zum Tag der Schiene statt. Dies verdeutlicht eindrucksvoll, wie wichtig das Thema Bahn in den Regionen entlang der Magistrale ist und wie groß das Interesse der Bevölkerung an einer zukunftsfähigen Schieneninfrastruktur bleibt.

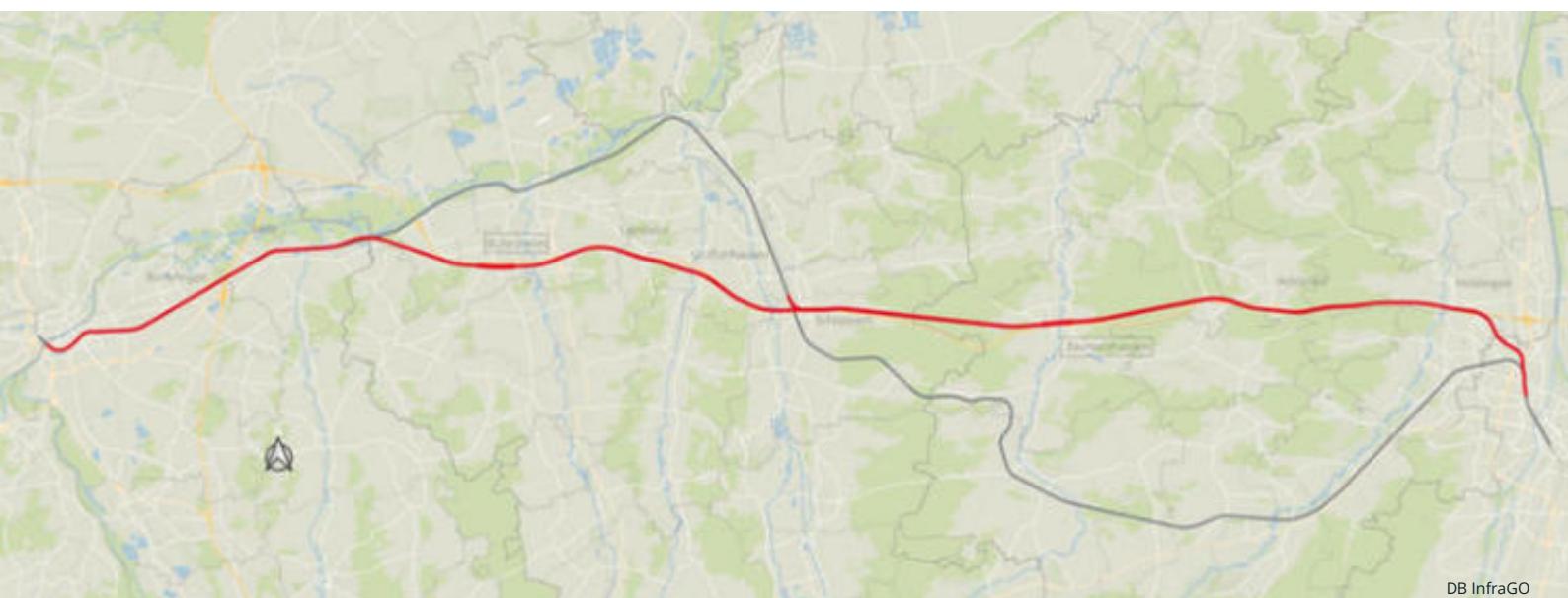
Der Tag der Schiene findet bundesweit immer im September statt. An diesen Tagen präsentiert die Bahnbranche in Deutschland mit Sonderfahrten, Festen und weiteren Aktionen ihre Vielfalt und möchte Menschen für die Schiene begeistern.

# Neubaustrecke Ulm–Augsburg: Warum wir die Streichung nicht akzeptieren können

Mit großer Sorge mussten wir dieses Jahr zur Kenntnis nehmen, dass die dringend benötigte Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg aus finanziellen Gründen infrage gestellt wird. Ein Projektstoppt wäre ein Rückschlag – nicht nur für Bayerisch-Schwaben, sondern für die gesamte europäische Schienenachse von Paris über Stuttgart und München bis Wien und Budapest.

Die Strecke Ulm–Augsburg ist ein zentrales Bindeglied der Magistrale für Europa. Sie beseitigt Engpässe auf einer der am stärksten frequentierten Bahnverbindungen Süddeutschlands, verkürzt die Fahrzeiten spürbar, sorgt für einen reibungslosen Ablauf von Fern-, Nah- und Güterverkehr und bindet die Knoten Ulm und Augsburg in den Deutschlandtakt ein. Kurz gesagt: Sie ist ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende – national und europäisch.

Besonders positiv ist der breite Rückhalt vor Ort: Zwischen Ulm und Augsburg haben sich die Kreistage parteienübergreifend hinter die von der Regierung von Schwaben festgelegte Trassenvariante gestellt. So ein Konsens ist in Deutschland selten – und er zeigt, wie groß die Unterstützung für das Projekt ist. Gleichzeitig schafft er die nötige Planungssicherheit, die Verzögerungen und Konflikte verhindert, wie man sie von anderen großen Infrastrukturprojekten kennt.



Die Neubaustrecke ist kein Prestigeprojekt, sondern eine unverzichtbare Investition in moderne, leistungsfähige und klimafreundliche Mobilität. Ein Stopp aus Kostengründen würde ein falsches Signal senden – gerade jetzt, wo die Stärkung der Schiene so wichtig ist. Denn nur die neue Strecke ermöglicht den Regional-Schienen-Takt, etwa mit einem 15-Minuten-Takt zwischen Dinkelscherben und Augsburg oder einem Halbstundentakt zwischen Ulm und Augsburg. Außerdem wären barrierefreie Bahnhöfe, wirksamer Lärmschutz und eng getaktete Verbindungen schneller verfügbar – und das alles würde ohne die Neubaustrecke auf sich warten lassen.

#### **i "Streichliste" der Bundesregierung**

- **Herausforderungen:** In Deutschland sind zahlreiche Neu- und Ausbauprojekte notwendig. Gleichzeitig bestehen große finanzielle Engpässe, trotz eines Planungsvolumens von rund 45 Mrd. Euro.
- **Priorisierung:** Mittel fließen derzeit vorrangig in die Sanierung des Bestandsnetzes, Neubau- und Ausbauprojekte werden dadurch oft zurückgestellt oder ihre Finanzierung infrage gestellt.
- **Sondervermögen SVIK:** Investiert überwiegend in Bestandserhalt; für Neu- und Ausbauprojekte sind keine Mittel vorgesehen.

Die Magistrale für Europa macht noch einmal klar: Nur wenn das Nadelöhr Ulm–Augsburg beseitigt wird, kann die Hochgeschwindigkeitsachse von Paris bis Budapest ihre volle Wirkung entfalten. Ein Rückzug würde nicht nur ein regional wichtiges Projekt stoppen, sondern die Entwicklung einer der bedeutendsten transeuropäischen Verkehrsachsen ernsthaft gefährden.

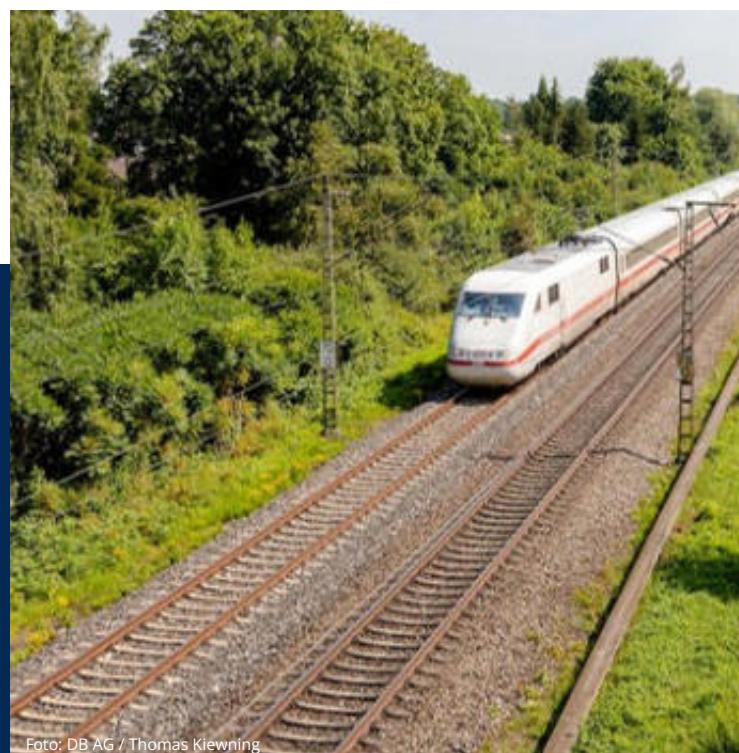


Foto: DB AG / Thomas Kiewning

- **Konsequenz:** Projekte im Bau mit bestehender Baufinanzierungsvereinbarung werden diese fertiggestellt. Projekte in Planung ohne Baufinanzierungsvereinbarung werden sie nur bis zu einem geeigneten Planungsstand bearbeitet und danach pausiert.

# Meilensteine 2025

## **Wien–Bratislava jetzt vollelektrisch**

Seit dem 11. Oktober 2025 rollen die Züge zwischen Österreich und der Slowakei erstmals vollelektrisch. Mit der modernisierten Marchegger Ostbahn ist ein wichtiger Schritt für nachhaltige Mobilität auf der Magistrale für Europa geschafft. Die Verbindung zwischen Wien und Bratislava ist schneller, komfortabler und umweltfreundlicher. Nach Abschluss der Arbeiten auf beiden Seiten der Grenze ist der Lückenschluss über die Marchbrücke vollzogen, und zum Start gab es eine Premierenfahrt mit der slowakischen Delegation um Verkehrsminister Jozef Ráz. Nun fahren täglich 38 Nahverkehrszüge, seit Dezember kamen noch vier Eurocity-Paare hinzu. Die Strecke ist zweigleisig, modernisiert und barrierefrei, neue Park- und Bike-&-Ride-Anlagen erleichtern den Umstieg vom Auto auf die Bahn. Ein echter Meilenstein für klimafreundliche Mobilität zwischen den Twin-Cities.

## **ABS 38: Elektrifizierung und Ausbau konkretisiert sich**

Die DB InfraGO hat die detaillierte Planung für den Abschnitt Fridolfing–Kirchanschöring veröffentlicht, Teil der Strecke München–Mühldorf–Freilassing. Ein zweites Gleis, Oberleitung, drei wegfallende Bahnübergänge sowie barrierefreie Bahnhöfe und Haltepunkte sind vorgesehen. Mit den Plänen für alle sechs Ostabschnitte liegen nun rund 125 km Fahrleitung, 60 km neue Gleise, acht Stationen und über 90 Brücken und Durchlässe fest. Der zweigleisige Ausbau und die durchgehende Elektrifizierung ermöglichen Geschwindigkeiten bis zu 160 bzw. 200 km/h und verbinden Südostbayern noch besser mit München, dem Flughafen und der Region.

## Rheintalbahn: Viergleisiger Ausbau und neue Gütertrasse

Auch beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn geht es weiter voran. So wurde für die Neubaustrecke zwischen Offenburg und Müllheim der erste Bauauftrag vergeben. Ein zentrales Projekt ist der elf Kilometer lange Tunnel Offenburg, der noch im Genehmigungsverfahren steckt. Im Raum Nimburg sollen 2026 Arbeiten an Brücken beginnen, weitere Bauwerke entlang der A5 werden vorbereitet. Nach Fertigstellung könnten Güterzüge über die neue Trasse rollen, während der Fernverkehr auf der bestehenden Strecke bis 250 km/h fährt. Zusätzliche Abschnitte sollen saniert und abschnittsweise viergleisig ausgebaut werden, der Rastatter Tunnel markiert Ende 2026 einen weiteren Meilenstein.

## DKS: Grünes Licht für die Finanzierung

Lange haben wir gebangt, nun ist es soweit: Endlich grünes Licht für die letzte Ausbaustufe des Digitalen Bahnknotens Stuttgart. Der Finanzierungsvorbehalt ist aufgehoben, der finale Ausbau kann starten. Die dritte Stufe erweitert das digitale Netz über die Stadtgrenzen hinaus und führt zusätzliche digitale Komponenten ein, um Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kapazitäten zu erhöhen.

Mit der Umsetzung können künftig dichtere Takte gefahren, mehr Züge auf derselben Strecke geführt und der Betrieb stabilisiert werden. Für die Magistrale für Europa ist der Knoten Stuttgart besonders wichtig: Er reduziert Engpässe, ermöglicht zuverlässig internationale Fernverkehrszüge und steigert die Frequenz auf der Achse Paris–Budapest, wodurch die transnationale Mobilität und die europäische Schieneninfrastruktur weiter gestärkt werden.

## S21: What Next?

Beim Bahnprojekt Stuttgart 21 wurde die für Ende 2026 geplante Inbetriebnahme erneut verschoben. Grund sind die komplexen Bau- und Digitalisierungsarbeiten, die mehr Zeit benötigen als geplant. Besonders die vollständige Digitalisierung des Bahnknotens sorgt dafür, dass ein stabiler und zuverlässiger Betrieb erst nach Abschluss aller Testphasen möglich ist. Realistisch betrachtet könnte der vollständige Betrieb frühestens Ende 2027 starten, während Teile der Infrastruktur schrittweise fertiggestellt und getestet werden.



# In a nutshell: Fahrplan- wechsel 2025



Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 hat sich auf der Magistrale für Europa und darüber hinaus einiges getan: Neue Direktverbindungen und verbesserte Nahverkehrsangebote jedoch auch einige negative Veränderungen im Bereich Nachtzugangebot.



Zwischen Berlin und Paris gibt es seit dem Fahrplanwechsel eine neue tägliche ICE-Direktverbindung über Erfurt, Mannheim, Karlsruhe und Strasbourg, die in rund sechs Stunden ohne Umstieg erreichbar ist. Zudem wurde die Buchbarkeit von Fernverkehrszügen zwischen München und Paris über SNCF-TGV deutlich verbessert, sodass grenzüberschreitende Reisen einfacher planbar sind und Tickets direkt über den DB Navigator erworben werden können.



Seit dem Fahrplanwechsel gibt es zwei neue Sprinter-Verbindungen, die Reisende aus den Magistrale-Städten München und Stuttgart schneller in die deutsche Hauptstadt . Sprinter-ICEs sind Fernzüge, die nur wenige Zwischenhalte bedienen – so kommen Pendler und Reisende deutlich schneller ans Ziel, ohne auf Komfort verzichten zu müssen.

# Das Aus der Nachtzüge?

Mit Bedauern mussten Reisende und die Initiative Main Line for Europe e.V. im Dezember 2025 die Einstellung der Nachtzugverbindungen von Paris nach Berlin und Wien zur Kenntnis nehmen. Grund waren nach Angaben der ÖBB die Streichung staatlicher Zuschüsse in Frankreich – ein Rückschlag für grenzüberschreitende Mobilität, Klimaschutz und die direkte Vernetzung europäischer Hauptstädte. Die beliebten Nightjet-Verbindungen aus zwei der Magistrale-Hauptstädte verzeichneten eine hohe Nachfrage.

Gleichzeitig gibt es aber gute Nachrichten für Nachtreisende: Ab März 2026 wird die historische Strecke Berlin–Paris wiederbelebt – diesmal durch das niederländische Nachtzugunternehmen European Sleeper. Der neue Nightjet startet dreimal pro Woche mit Abfahrten am Sonntag-, Dienstag- und Donnerstagabend von Paris, Rückfahrten ab Berlin erfolgen am Montag-, Mittwoch- und Freitagabend.

## **Hintergrund: Warum Nachtzugtickets so teuer sind**

Die Kosten für Nachtzugtickets hängen stark von den Trassenentgelten ab – also den Gebühren, die Betreiber für die Nutzung der Gleise an die Infrastrukturbetreiber zahlen müssen. Diese Entgelte machen einen erheblichen Teil der Betriebskosten aus. Hinzu kommen Kosten für Personal, Instandhaltung der Züge, Energie und Serviceleistungen an Bord. Fallen staatliche Zuschüsse dann ebenfalls weg, ist ein Betrieb oft nicht mehr wirtschaftlich darstellbar.



Foto: Martin Juen/Imago

# Unsere Lobbyarbeit

Ein Schwerpunkt unserer diesjährigen Lobbyarbeit lag anlassbezogen auf den Bahnprojekten Ulm–Augsburg und Karlsruhe–Basel. Diese Strecken sind unverzichtbare Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes und entscheidend für die Leistungsfähigkeit der Magistrale für Europa. In mehreren Schreiben und Gesprächen mit politischen Entscheidungsträgern auf Bundes- und Landesebene sowie in Frankreich haben wir auf die Dringlichkeit einer gesicherten Finanzierung und zügigen Umsetzung hingewiesen. Wir machten deutlich, dass Verzögerungen nicht nur regionale Engpässe und Effizienzverluste verursachen würden, sondern auch das gesamte europäische Bahnnetz und die Klimaziele gefährden könnten.

Ein weiteres zentrales Anliegen war die Sicherung der Nachtzuglinien zwischen Paris, Berlin und Wien. Hier haben wir uns insbesondere an das französische Verkehrsministerium und relevante politische Akteure in Deutschland und Österreich gewandt. Dabei haben wir nicht nur auf die hohe Nachfrage der Nachtzüge, insbesondere zwischen Paris und Wien, hingewiesen, sondern auch konkrete Vorschläge zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit unterbreitet, darunter die Anpassung der Trassenpreise nach dem EU-weit empfohlenen Grenzkostenmodell sowie die Einführung gesetzlich verankerter Preisstabilität.



# Kommunikation stärken: Mit Studierenden die Magistrale sichtbar machen

Die Main Line for Europe – die „Magistrale für Europa“ – ist trotz ihrer strategischen Bedeutung in der breiten Öffentlichkeit oft wenig bekannt, insbesondere außerhalb politischer und fachlicher Kreise. Unterschiedliche nationale Interessen, Kommunikationskulturen und komplexe planerische Prozesse erschweren eine einheitliche Wahrnehmung des Projekts. Gleichzeitig bietet die Magistrale enormes Potenzial, Menschen für nachhaltigen Schienenverkehr und grenzüberschreitende Mobilität zu begeistern. Gemeinsam mit Studierenden der DHBW Karlsruhe haben wir genau daran gearbeitet: Ziel war es, die Kommunikationsstrategie rund um den Main Line for Europe e.V. zu analysieren, Zielgruppen zu definieren und konkrete Ideen zu entwickeln, wie die „Magistrale“ in Politik, Medien und Gesellschaft sichtbarer wird. Die Studierenden untersuchten bestehende Kanäle und Botschaften, identifizierten Synergien zwischen lokalen, nationalen und europäischen Akteuren und erarbeiteten Handlungsempfehlungen für ein einheitliches, aktivierendes Narrativ.

## So machen wir die Magistrale sichtbar

### Sichtbarkeit und Präsenz schaffen

Die Magistrale soll durch physische, digitale und mediale Formate stärker im Alltag und im öffentlichen Diskurs wahrgenommen werden.

### Verständnis Nutzen fördern

Kommunikation soll leicht verständlich den Mehrwert der Magistrale für Pendler, Gelegenheitsreisende und touristische Nutzer:innen vermitteln.

### Europäisches Narrativ stärken

Die Magistrale wird als transnationales Projekt kommuniziert, das europäische Zusammenarbeit, Mobilität und Nachhaltigkeit symbolisiert.

### Kanalübergreifende Ansprache

Die Kommunikation nutzt passende Kanäle und Formate, um unterschiedliche Zielgruppen effektiv zu erreichen und zu aktivieren.





# Unsere Social Media Arbeit

Um unsere Interessen einer breiten Öffentlichkeit sichtbar zu machen, setzen wir gezielt auf (Social) Media und digitale Kanäle: Unser Newsletter erfreut sich zunehmender Beliebtheit und verzeichnet stetig steigende Abonnent:innenzahlen.

Auf Instagram setzen wir auf kreative Formate, etwa einen Adventskalender mit täglichen Reisetipps entlang der Magistrale, der Spaß macht und gleichzeitig über die Strecke informiert. Wie kreativ dabei auch unsere Mitglieder die Magistrale in die Öffentlichkeit tragen, zeigt etwa das Instagram-Video des Verbands Region Stuttgart zur Bedeutung der Magistrale für Europa für die Region.

Mit dem Relaunch unserer Website wollen wir zudem alle Inhalte übersichtlich bündeln, ansprechend aufbereiten und barrierearm zugänglich machen – ein zentraler Schritt, um unsere Kommunikation noch effektiver zu gestalten.

The collage consists of several Instagram posts:

- Post 8:** TODAY'S TIP: Hop on Munich's Christkindl tram!
- Post 14:** TODAY'S TIP: Who to meet through? European countries are so long now! We'll show you how!
- Post 12:** TODAY'S TIP: Curious how to get to Malmö this chill?
- Post 6:** TODAY'S TIP: Capture the magic of Ulm's Winter Plum Tree!
- Post 1:** TODAY'S TIP: Are you wondering how to become an ice princess in Paris and how to get there?
- Post 2:** oliver67 Wenn Stuttgart 21 irgendwann mal vielleicht fertig wird...
- Post 3:** wakanturtle Wir sind immer Zug gefahren. Immer. Wer in Köln wohnte brauchte kein Auto. Ich bin später nach Niederrhein, Südw., im Studium. Dann kammen die Bahnflüge und eigentlich hat die Bahn nicht mehr geschafft: Zu den Großeltern fuhr ich im Zug an die niederrheinische Nordseeküste in Utrecht. Ich frage mich wirklich warum Bahnfahren heutzutage so ein Drama ist. Und neuer. Ich würde mir ein Interrailticket für 6 Wochen für ganz Europa kaufen und diese knusperigen, 3 Länder... 5 Tage... etc. Tickets willkommen anstreken! Ich bin 39 und Backpacken. Lauter habe ich Zuhause.
- Post 4:** luk5549 Problem dabei, man baut im Stuttgart einen Bahnhof der anderen Züge gar nicht aufnehmen kann, weil er voll bevor er überhaupt eröffnet wurde. Warum soll S21 nur Durchgangsbahnhof haben während Zürich B Durchgangsbahnhof und 16 Preiburg keine hat?
- Post 5:** freddy1996 Nach Italien (z.B. Rom, Mailand, Florenz) oder in Richtung Skandinavien wäre cool!
- Post 6:** marijoschi Auf a kloms nach Prag wir subbn
- Post 7:** 2024 Lückenschluss Ulm - Augsburg
- Post 8:** 2023 Inbetriebnahme Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

# 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](mailto:info@mainlineforeurope.org)  
[www.mainlineforeurope.org](http://www.mainlineforeurope.org)