



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 5.11.2025
COM(2025) 903 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr

{SWD(2025) 960 final} - {SWD(2025) 961 final}

1. EINLEITUNG UND ZIELE

Ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz wird unsere Wirtschaft ankurbeln, Arbeitsplätze schaffen, den Zusammenhalt fördern, die Bürgerinnen und Bürger einander näherbringen, die Luftverschmutzung verringern und zur Verwirklichung unserer Klimaziele beitragen. Der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr ist von entscheidender Bedeutung, um Europa zu einen und zukunftsfähiger zu machen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu stärken.

Ein Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, das Hauptstädte und andere Großstädte in der EU verbindet, kann für Reisende eine bequeme und saubere Alternative zu Kurz- und Mittelstreckenflügen und eine schnelle und komfortable Alternative zum Auto oder Bus sein¹. Bessere Verbindungen können dazu beitragen, den demografischen Druck auf große städtische Gebiete, insbesondere den Wohnungsmarkt, zu verringern und gleichzeitig eine Entvölkerung kleinerer Städte zu verhindern.

Vor diesem Hintergrund wurden in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (im Folgenden „SSMS“)² Ziele für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr festgelegt, wonach sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu 2015 bis 2030 verdoppeln und bis 2050 verdreifachen soll. Die TEN-V-Verordnung von 2024³ bildet die Grundlage für die Verwirklichung eines Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes in Europa. Darin ist festgelegt, dass **Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen, die für eine Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h ausgelegt sind, zwischen großen europäischen städtischen Zentren eingerichtet und in das übrige Netz integriert werden müssen**. Dieses integrierte und kohärente Netz beruht auf dem TEN-V-Kernnetz und dem erweiterten Kernnetz für den Schienenpersonenverkehr und soll bis 2040 schrittweise fertiggestellt werden. Es wird schnelle Verbindungen ermöglichen und gleichzeitig den territorialen Zusammenhalt gewährleisten. In vielen Fällen wird erwartet, dass sich die Fahrzeiten zwischen den Hauptstädten der EU um die Hälfte oder mehr verkürzen werden (siehe Abbildung 1). Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz sollte mittel- bis langfristig auf die Kandidatenländer ausgeweitet werden.

Bislang ist die EU jedoch nicht auf Kurs: Im Jahr 2023 nahm der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr im Vergleich zu 2015 nur um 17 % zu⁴, und die Länge der in Betrieb befindlichen Hochgeschwindigkeitsstrecken – hauptsächlich in Spanien, Frankreich, Italien und Deutschland – betrug 12 128 km⁵. Mittel- und Osteuropa sind nach wie vor schlecht angebunden. Angesichts der anhaltenden Fragmentierung und weiterhin

¹ Die Notwendigkeit, ein solches Schienennetz aufzubauen, war auch Thema einer Europäischen Bürgerinitiative im Jahr 2023: https://citizens-initiative.europa.eu/initiatives/details/2023/000004_de.

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final).

³ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

⁴ EU Transport in figures: Statistical Pocketbook 2024, Tabelle 2.3.8., https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_de.

⁵ EU Transport in figures: Statistical Pocketbook 2025 (Zahlen zu den Hochgeschwindigkeitsstrecken einschließlich der Hauptschienenstrecken, die in den wichtigsten Abschnitten mit Geschwindigkeiten von 200 km/h oder mehr auf ausgebauten Strecken und 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken befahren werden können. Eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute Schienenstrecken, die speziell für Geschwindigkeiten von 250 km/h oder mehr ausgelegt sind.).

bestehenden Hindernisse ist ein wirklich vernetztes europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz daher noch weit von seiner Vollendung entfernt. In seinem Bericht aus dem Jahr 2024⁶ betonte Mario Draghi, dass Investitionen in die Infrastruktur von entscheidender Bedeutung seien, um die Wettbewerbsfähigkeit, den Zusammenhalt und die Resilienz Europas zu stärken und gleichzeitig den grünen und digitalen Wandel zu unterstützen. Im Letta-Bericht⁷ wurde deutlich darauf hingewiesen, dass der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr zwar die Volkswirtschaften und die sozialen Landschaften verändert, aber bisher an nationalen Grenzen Halt macht.

Abbildung 1: Beispiele für erhebliche Zeiteinsparungen zwischen ausgewählten Hauptstädten der EU⁸

⁶ Draghi, M., Die Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, Bericht für die Präsidentin der Europäischen Kommission, September 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_de.

⁷ Letta, E., Much more than a market, April 2024, <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-lealta.pdf>.

⁸ Die Fahrzeiten sind Richtwerte und beruhen auf öffentlich zugänglichen Fahrplandaten, die im April 2025 abgerufen wurden. Sie geben den Stand zu einem bestimmten Zeitpunkt wieder und unterliegen Änderungen aufgrund von Aktualisierungen des Schienennetzes, Infrastrukturarbeiten oder Fahrplanwechseln. Es handelt sich demnach nicht um eine umfassende Bewertung des europäischen Verkehrsnetzes. Die Auswahl der Städtepaare erfolgte nach der in der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen (SWD(2025) 960) beschriebenen Methode.



Aus diesen Gründen legt die Kommission eine Mitteilung über die Vernetzung Europas durch den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr vor, mit dem Ziel, die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit Europas zu fördern, indem die politischen Strategien in den Bereichen Dekarbonisierung, Industrie, Wettbewerb und Wirtschaft integriert werden, durch Innovation eine Spitzenposition im Bereich der Fertigung erreicht wird und Arbeitsplätze geschaffen werden. Um die Etappenziele der SSMS zu erreichen, wird es darauf ankommen, die erforderliche Infrastruktur bereitzustellen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die attraktive Verkehrsdienste ermöglichen. Diese Mitteilung **enthält einen klaren Fahrplan und konkrete Maßnahmen zur Verwirklichung der Vision eines gut funktionierenden und schnelleren Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes bis 2040**. Die Umsetzung dieses Plans erfordert ein entschlossenes und abgestimmtes Vorgehen der Kommission, der Mitgliedstaaten, des Eisenbahnsektors, privater Investoren und der europäischen Industrie.

In der Mitteilung werden die **Mitgliedstaaten nachdrücklich aufgefordert zu prüfen und zu bewerten**, ob es Möglichkeiten gibt, die TEN-V-Mindestanforderungen zu übertreffen, mit dem Ziel, **neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, auch solche, die mit**

Geschwindigkeiten von deutlich über 250 km/h befahren werden können, einzurichten oder zu bauen, sofern dies wirtschaftlich machbar ist⁹.

Darüber hinaus wird in der Mitteilung das Ziel formuliert, die Fahrzeiten für beliebte Eisenbahnstrecken deutlich zu verkürzen, und zwar durch Maßnahmen zur Beseitigung von Markthindernissen und zur Senkung der Kosten, um eine florierende und weltweit wettbewerbsfähige Eisenbahnindustrie und bezahlbare Angebote für die Fahrgäste zu gewährleisten. Zu diesem Zweck werden in der Mitteilung **spezifische Prioritäten für die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur festgelegt und es wird die Einrichtung von Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den Hauptstädten der EU und wichtigen städtischen Knoten gefordert.**

Zur Verwirklichung dieser Vision wird es umfangreicher Investitionen bedürfen. Aus diesem Grund wird in der Mitteilung ein **Plan für eine Finanzierungsstrategie vorgestellt**. Die Mitteilung **befasst sich auch mit infrastrukturellen, wirtschaftlichen und technischen Hindernissen**, einschließlich der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, und **kündigt harmonisierte Anforderungen und die gemeinsame Gestaltung der nächsten Generation europäischer Hochgeschwindigkeitstriebzüge an.**

Schließlich wird in der Mitteilung eine **stärkere Rolle der EU bei der Planung, Finanzierung und Koordinierung** eines solchen grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes **gefordert**. Jede Strecke in diesem Netz wird per definitionem grenzüberschreitend verlaufen. Die Koordinierung auf der richtigen Governance-Ebene und in Zusammenarbeit mit den national verwalteten Netzen ist entscheidend wichtig, damit gewährleistet ist, dass Streckeneigentümer und Betreiber von Hochgeschwindigkeitszügen wachsen können und in der Lage sind, ihre Dienste allen europäischen Bürgerinnen und Bürgern zu ähnlichen Standards anzubieten und auf diese Weise die angestraute Nachfrage nach einem bezahlbaren Hochgeschwindigkeitsangebot zu decken.

Die Vorteile dieses Plans gehen weit über den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr hinaus, denn zusätzlich erhöht sich dadurch die im konventionellen Netz verfügbare Kapazität für bessere Dienste im Bereich niedrigerer Geschwindigkeiten, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, einschließlich der militärischen Mobilität. Letztere wird auch von umfangreichen Infrastrukturinvestitionen in das TEN-V-Hochgeschwindigkeitsschienennetz profitieren, das schnellere, längere und schwerere Militärtransporte ermöglicht. Nachzügen und dem Schienengüterverkehr werden durch die vorgeschlagenen Verbesserungen im Bereich der Kapazitätskoordinierung, der Wegeentgelte, der Fahrzeuggenehmigung und der Fahrzeugfinanzierung erhebliche Vorteile erwachsen. Darüber hinaus wird die schnellere Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) die Sicherheit und Interoperabilität verbessern.

⁹ Gemäß der Richtlinie 2012/34/EU Schienenpersonenverkehrsdiene, die ohne fahrplanmäßigen Zwischenhalt zwischen zwei mehr als 200 km voneinander entfernten Orten auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken erbracht werden, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mehr als 250 km/h ausgelegt sind und im Durchschnitt mit diesen Geschwindigkeiten betrieben werden.

Die wichtigsten Maßnahmen des Plans werden in den folgenden Abschnitten vorgestellt und im Anhang zusammengefasst.

Aus der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen gehen aus verschiedenen Detailkarten und Tabellen die Zeiteinsparungen bei den wichtigsten Verbindungen zwischen Großstädten in den Europäischen Verkehrskorridoren hervor, die nach aktuellem Planungsstand eingerichtet werden sollen¹⁰.

¹⁰ Siehe SWD(2025) 960.

2. DAS HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNNETZ DER EU – BESCHLEUNIGUNGS- UND HARMONISIERUNGSBEDARF

Die Verkehrsinfrastruktur funktioniert als Netz, d. h., wenn ein kleines Segment nicht den Standards entspricht oder nicht betriebsfähig ist, kann dies die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Systems beeinträchtigen. Die Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes setzt eine langfristige Vision und einen Rahmen voraus, der den gezielten Aufbau der erforderlichen Infrastruktur mit harmonisierten Anforderungen ermöglicht.

In der TEN-V-Verordnung von 2024 wurde ein solcher Rahmen festgelegt. Nicht nur harmonisierte Infrastrukturanforderungen für den Schienenverkehr werden mit der TEN-V-Verordnung unterstützt, sondern auch die Einführung und Nutzung neuer digitaler Technologien. Dazu gehört auch die Förderung von Vernetzungsinfrastrukturen mit lückenloser Netzabdeckung, um das höchste Niveau und die höchste Leistung der digitalen Infrastruktur zu gewährleisten und einen höheren Grad an Automatisierung zu erreichen.

Die Fertigstellung des TEN-V-Hochgeschwindigkeitsnetzes bringt erhebliche Vorteile für die Netzanbindung mit sich¹¹. Die Komplexität der Planung, Genehmigung, Koordinierung und Finanzierung großer Hochgeschwindigkeitsbahninfrastrukturvorhaben stellt jedoch ein Hindernis für ihre zeitnahe Umsetzung dar und führt häufig zu Verzögerungen, insbesondere bei grenzüberschreitenden Vorhaben – ein Problem, das in dieser Mitteilung aufgegriffen werden soll.

2.1. Beschleunigung des Ausbaus der nationalen und grenzüberschreitenden Infrastruktur

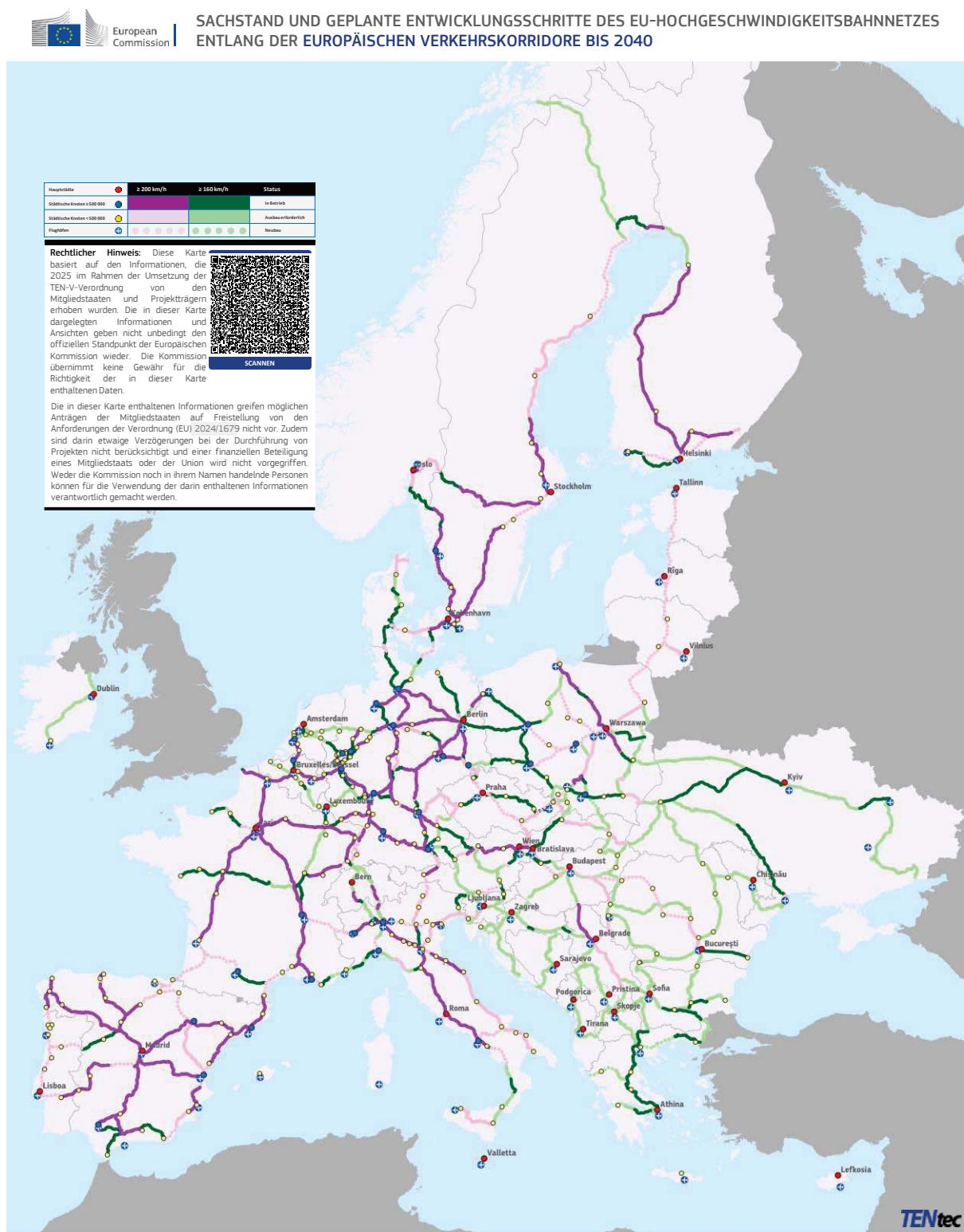
Seit 2013 wurden erhebliche Fortschritte bei der Fertigstellung nationaler Abschnitte des TEN-V-Schiennetzes erzielt, vor allem in Spanien, Frankreich, Italien und Deutschland¹². Auch in Teilen Mittel- und Osteuropas, etwa in Polen, Tschechien und auf bestimmten Strecken in Ungarn und Rumänien, kommt das Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben gut voran.

Wichtige grenzüberschreitende Vorhaben, die in großem Umfang finanziell durch die EU unterstützt werden, sollten größtenteils bis 2030 bzw. nicht viel später abgeschlossen sein. Hierzu zählen der Brenner-Basistunnel, der Lyon-Turin-Basistunnel, die Feste Fehmarnbeltquerung und die Rail-Baltica-Verbindung. Viele andere grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsvorhaben bzw. wichtige Zulaufstrecken werden bis dahin jedoch noch nicht fertiggestellt sein, sodass es physische Infrastrukturlücken im Schienennetz geben wird. Die Investitionspläne für viele bereits geplante große Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben – insbesondere grenzüberschreitende – sind noch nicht ausgereift und es gibt keinen genauen Zeitplan. Auch wenn etliche Lücken bis 2040 geschlossen sein dürfen (siehe Abbildung 2), besteht in Verbindung mit der mangelnden Harmonisierung der Betriebsvorschriften das Risiko, dass das Potenzial großer grenzüberschreitender Infrastrukturen möglicherweise nicht voll ausgeschöpft wird.

¹¹ Siehe SWD(2025).

¹² Ende 2023 hatte das Hochgeschwindigkeitsnetz eine Länge von 3 993 km in Spanien, 2 735 km in Frankreich, 1 631 km in Deutschland und 921 km in Italien. Quelle: EU Transport in figures – Statistical Pocketbook 2025.

Abbildung 2: Sachstand und geplante Entwicklungsschritte des EU-Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes entlang der Europäischen Verkehrskorridore bis 2040



Zur Lösung dieser Probleme hat die Kommission den Europäischen TEN-V-Koordinatoren für 2026 zwei konkrete Aufgaben übertragen¹³:

- **in ihren Arbeitsplänen für die Europäischen Verkehrskorridore bis Mitte 2026 Maßnahmen und Empfehlungen** für eine zeitnahe und koordinierte Beseitigung grenzüberschreitender Engpässe und die Fertigstellung fehlender nationaler Verbindungen im TEN-V-Netz vorzuschlagen;
- **Gespräche mit den Mitgliedstaaten und anderen wichtigen Akteuren über Optionen für höhere Auslegungsgeschwindigkeiten zu führen**, um vorrangige Abschnitte für sehr hohe Geschwindigkeiten und andere Bereiche für spätere Ausbauten des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes zu ermitteln, auch aus korridorübergreifender Perspektive.

Ziel ist es, **bis 2027 erstmals Durchführungsbeschlüsse für jeden Europäischen Verkehrskorridor auszuarbeiten**. Diese Beschlüsse werden eine kohärente Prioritätensetzung für die Infrastruktur- und Investitionsplanung gewährleisten, damit das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz phasenweise bis 2030 und 2035 ausgebaut und bis 2040 fertiggestellt wird, unter Berücksichtigung spezifischer Geschwindigkeiten, Fahrzeiten, Förderungen und Finanzierungen.

Darüber hinaus **wird die Kommission im Jahr 2026 die Straffungsrichtlinie¹⁴ überprüfen**, um Lücken bei der Umsetzung der EU-Vorschriften für die Genehmigung von Vorhaben und die grenzüberschreitende Auftragsvergabe sowie bewährte Verfahren in den Mitgliedstaaten zu ermitteln.

2.2. Förderung von Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr

Um das derzeit geplante TEN-V-Hochgeschwindigkeitsschiennennetz bis 2040 fertigzustellen, werden nach Schätzungen der Europäischen Kommission 345 Mrd. EUR benötigt. Externen Schätzungen zufolge¹⁵ würde ein über das TEN-V-Netz hinausgehender Ausbau und eine Verdreifachung des bestehenden EU-Hochgeschwindigkeitsnetzes für Geschwindigkeiten von 250 km/h oder deutlich mehr sogar 546 Mrd. EUR kosten. Diese Investitionen dürften

¹³ Die Europäischen TEN-V-Koordinatoren werden von der Europäischen Kommission gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 ernannt. Die elf ernannten Koordinatoren beaufsichtigen und leiten die Umsetzung der neun Europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen TEN-V-Prioritäten (ERTMS, Europäischer Seeverkehrsraum) und unterstützen daher einen breit angelegten Dialog mit den Beteiligten. Insbesondere wurden sie von der Kommission beauftragt, mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um die TEN-V-Investitionen innerhalb der geltenden Fristen abzuschließen.

¹⁴ Die Straffungsrichtlinie (Richtlinie (EU) 2021/1187) betrifft vorermittelte grenzüberschreitende Verbindungen und fehlende Verbindungen im TEN-V-Kernnetz sowie Vorhaben in den Europäischen Verkehrskorridoren mit einem Volumen von mehr als 300 Mio. EUR und soll gewährleisten, i) dass die Mitgliedstaaten für jedes Vorhaben bzw. jedes Genehmigungsverfahren eine Behörde benennen, ii) dass die Genehmigungsverfahren vereinfacht werden und höchstens vier Jahre dauern, iii) dass die Genehmigungsverfahren für die Vorhabenträger und die zuständigen Behörden klarer und transparenter sind und iv) dass grenzüberschreitende Genehmigungen und Auftragsvergaben besser koordiniert werden.

¹⁵ EY in Zusammenarbeit mit der Bocconi-Universität und Blue Arches für das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen: „Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050“, <https://rail-research.europa.eu/publications/smart-and-affordable-rail-services-in-the-eu-a-socio-economic-and-environmental-study-for-high-speed-in-2030-and-2050/>.

Arbeitsplätze schaffen¹⁶ und der Gesellschaft einen positiven Nettonutzen von 750 Mrd. EUR bringen.

EU-Mittel werden insbesondere benötigt, um andere öffentliche und private Mittel zur Finanzierung großer grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben, die mit hohen Baukosten verbunden sind, zu gewinnen. In den letzten 20 Jahren haben sich EU-Finanzierungsinstrumente, wie die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), kohäsionspolitische Mittel und die Aufbau- und Resilienzfazilität, als wichtige Anreize für die Mitgliedstaaten erwiesen, in vorrangige Infrastrukturvorhaben zu investieren. Seit 2014 wurden aus diesen Programmen mehr als 100 Mrd. EUR für Eisenbahninfrastrukturvorhaben bereitgestellt¹⁷. Darüber hinaus hat die Europäische Investitionsbank (EIB) für den Zeitraum 2016-2024 Kredite in Höhe von insgesamt 40 Mrd. EUR für den Schienenverkehr (Infrastruktur und Fahrzeuge) bereitgestellt. Trotz dieser Unterstützung übersteigt die Nachfrage nach Investitionen die verfügbaren Mittel¹⁸.

Um die Investitionslücke bei Hochgeschwindigkeitsbahninfrastrukturvorhaben zu schließen, sind ein strategischer und besser koordinierter Einsatz europäischer Mittel, nationale Maßnahmen (Zuschüsse, staatliche Garantien, Einnahmen aus dem Emissionshandelssystem der Mitgliedstaaten, Kredite usw.), Benutzungsgebühren sowie glaubwürdige Maßnahmen notwendig, um ausreichende finanzielle Investitionen aus dem Privatsektor zu mobilisieren. Daher **wird die Kommission im Rahmen der CEF-Aufforderung 2026 Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben priorisieren** und damit den Weg für weitere Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsverkehr im nächsten langfristigen EU-Haushalt (dem mehrjährigen Finanzrahmen) für 2028-2034 ebnen. Darüber hinaus hat die Kommission die Mitgliedstaaten dazu ermutigt, die Kohäsionspolitik zu nutzen, um die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs in ihrem Hoheitsgebiet zu unterstützen.

In den Vorschlägen der Kommission für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen vom 16. Juli 2025¹⁹ werden die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der CEF Verkehr von 25,8 Mrd. EUR auf 51,5 Mrd. EUR für den Zeitraum 2028-2034 verdoppelt. Darin enthalten ist eine indikative eigene Mittelausstattung von 17,7 Mrd. EUR für die Aufrüstung der Infrastruktur für militärische Mobilität. Ergänzt wird dies, entsprechend den jeweiligen politischen Zielen, durch die nationalen und regionalen Partnerschaften, den Fonds für Wettbewerbsfähigkeit und Horizont Europa.

EU-Mittel sind auch deshalb wichtig, weil sie das Risiko von Investitionen verringern und die finanzielle Tragfähigkeit eines Vorhabens verbessern. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass

¹⁶ Laut einer kürzlich veröffentlichten Studie mit dem Titel „Smart and Affordable Rail Services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050“ von EY könnten allein durch den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken bis 2050 mehr als 1,5 Millionen Arbeitsplatzjahre geschaffen werden. https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/01/HSR_Technical_Report_2_Final_220123.pdf.

¹⁷ Dazu gehören wichtige grenzüberschreitende Verbindungen wie der Lyon-Turin-Basistunnel, der das französische und das italienische Hochgeschwindigkeitsbahnenetz miteinander verbinden wird, Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr in Griechenland zur Wiederherstellung des Abschnitts Domokos-Krannonas auf der Achse Athen–Thessaloniki nach dem Sturmtief Daniel und der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid–Sevilla in Spanien.

¹⁸ So überstiegen beispielsweise die Vorschläge, die auf die CEF-Aufforderung 2024 hin eingereicht wurden, die verfügbaren Mittel um mehr als das 6,6-Fache.

¹⁹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Ein dynamischer EU-Haushalt für die Prioritäten der Zukunft – der Mehrjährige Finanzrahmen 2028-2034 (COM(2025) 570 final).

dies durch angemessene wirtschaftliche Bedingungen flankiert sein muss, damit private Investitionen folgen. Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturvorhaben können durchaus für private Investoren attraktiv sein, wenn sie mit einem tragfähigen und rentablen Geschäftsmodell unterlegt werden, das die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber alternativen Verkehrsträgern sichert. Werden EU-Finanzierungsinstrumente mit innovativen oder konventionelleren Ansätzen kombiniert, kann dies das Vertrauen der Investoren stärken, sei es als zusätzliche Finanzierung oder als neue Einnahmequelle (Querfinanzierung, Einnahmen aus dem Emissionshandelssystem der Mitgliedstaaten oder grüne Finanzierung).

Zu den Rahmenbedingungen für die Mobilisierung privater Investitionen gehören Klarheit über die technologischen Optionen und die Marktaussichten, die erwarteten Einnahmen, Vorhersehbarkeit in der Frage der Regulierung und das Potenzial für Skaleneffekte. Die EU wird zudem alle ihre derzeitigen und künftigen Instrumente nutzen, um die technologische Souveränität und industrielle Resilienz Europas für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr zu gewährleisten. Dazu gehört auch, dass Möglichkeiten für eine strategische Nutzung des EU-Rahmens für die öffentliche Auftragsvergabe und dessen künftige Überarbeitung zur Unterstützung dieser politischen Ziele geprüft werden und dass gegebenenfalls der Einsatz von Instrumenten in Erwägung gezogen wird, die für die Förderung der wirtschaftlichen Sicherheit relevant sind. Dabei sind auch die Sicherheitsrisiken zu berücksichtigen, die von ausländischen staatlich kontrollierten Anbietern in Bezug auf sicherheitskritische Systeme wie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung ausgehen können.

Um private Investitionen zu beschleunigen und innovative Finanzierungsmodelle zu fördern, **wird die Kommission Ende 2025 die Entwicklung einer EU-Finanzierungsstrategie einleiten**. In diesem Rahmen wird die Kommission einen strategischen Dialog mit den Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreibern, Förderbanken und Finanzinstituten, Investoren, der Bahnindustrie und Eisenbahnunternehmen aufnehmen. Ziel ist es, im Jahr 2026 einen „Deal für ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ vorzulegen, bei dem es sich um eine multilaterale Verpflichtung zur Mobilisierung der für vorrangige Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben erforderlichen Investitionen handelt. Dieser Deal würde den Investoren Sicherheit und Orientierung hinsichtlich der Zusagen der EU und der Mitgliedstaaten zur Unterstützung dieser strategischen Vorhaben geben. Er könnte auch die Grundlage für spezifische regionale Dialoge schaffen, um die Finanzierung von Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben in strategischen Korridoren voranzubringen.

Zur Flankierung des „Deals für ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ wird der Schwerpunkt der Finanzierungsstrategie auf die Durchführung der nachstehend beschriebenen Maßnahmen gelegt.

- **Optimierung des Einsatzes von EU-Mitteln und nationalen öffentlichen Geldern** durch vorrangige Investitionen zur Beseitigung grenzüberschreitender Engpässe und fehlender Verbindungen, Maximierung der nationalen Kofinanzierung und Interaktion mit dem Privatsektor für den Bau grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsstrecken oder die Bereitstellung von Fahrzeugen.
- **Bestandsaufnahme und Austausch bewährter Verfahren in Bezug auf Finanzierungsmodelle** zur Erleichterung der Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur und Fahrzeugen²⁰. Die Kommission wird verschiedene Modelle vorstellen, z. B.

²⁰ Siehe Abschnitt 4.3 „Förderung von Investitionsmöglichkeiten zur Unterstützung der Beschaffung von Fahrzeugen“.

öffentliche-Private Partnerschaften (ÖPP) und ein Modell des regulierten Anlagevermögens (Regulated Asset Base, kurz „RAB“)²¹, unter Berücksichtigung der jeweiligen Auswirkungen auf die nationalen öffentlichen Finanzen, die Wegeentgelte und die Optimierung der Infrastruktturnutzung (siehe Beispiele in Kasten 1).

- **Förderung der Unterstützung des Finanzsektors.** Die Kommission wird gemeinsam mit der EIB, nationalen Förderbanken und -instituten sowie Finanzakteuren darauf hinarbeiten, den Einsatz von Finanzierungsinstrumenten wie Haushaltsgarantien zu fördern und dabei die institutionelle und private Finanzierung von Hochgeschwindigkeitsstrecken und Fahrzeugen mit EU-Mitteln und nationalen Geldern zu kombinieren.
- **Mobilisierung von Akteuren der Industrie und Experten des Finanzsektors,** um die Finanzierung der Anschaffung oder des Leasings von Fahrzeugen im Einklang mit den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen zu erörtern. Die Maßnahmen werden auf der Grundlage einer Analyse ermittelt, die in Zusammenarbeit mit der EIB, nationalen Förderbanken und -instituten sowie privaten Finanzakteuren durchgeführt wird.
- **Erleichterter Zugang zu Beratungsdiensten.** Die Kommission wird gemeinsam mit der EIB prüfen, wie die Bereitstellung gezielter Beratungsdienste zur Unterstützung der Investitionspläne der Mitgliedstaaten für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr am besten beschleunigt werden kann. Für die Ausarbeitung technischer Leitlinien sollte nach Bedarf eine Koordinierung und Zusammenarbeit stattfinden, insbesondere mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), und gegebenenfalls mit nationalen Förderbanken und -instituten für mögliche gemeinsame Angebote.

Kasten 1: Beispiele für Optionen und bewährte Verfahren für die Finanzierung von Hochgeschwindigkeitsbahnsystemen

In der Finanzierungsstrategie und dem strategischen Dialog mit den Beteiligten werden sich verschiedene Optionen und bewährte Verfahren widerspiegeln. Die gewählte Lösung wird den nationalen Gegebenheiten Rechnung tragen.

In Spanien z. B. wurde eine spezielle Stelle eingerichtet, ADIF Alta Velocidad. Da der Großteil ihrer Einnahmen aus marktwirtschaftlichen Tätigkeiten stammt, werden die Schulden des Infrastrukturbetreibers nicht als öffentliche Schulden verbucht, und Investitionen gelten nicht als öffentliche Ausgaben. Italien prüft derzeit das RAB-Modell, um die Sicherheit künftiger Einnahmen zu bieten, da der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr ein rentableres Geschäft verspricht. In Frankreich und Portugal wurden ÖPP genutzt, um die Finanzierung von Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben zu beschleunigen, wie z. B. die Strecken Bordeaux–Tours und Porto–Lissabon, wobei Letztere auch durch InvestEU und Mittel aus der CEF unterstützt werden (außerhalb der Vermögensbilanz des Staates).

²¹ Das RAB-Modell ist ein Finanzierungsmodell für regulierte Infrastrukturvorhaben, das deren Planung, Bau, Inbetriebnahme und Betrieb unterstützt. Bei diesem Modell nehmen private oder privatwirtschaftlich geführte öffentliche Unternehmen die Funktion des Infrastrukturbetreibers wahr: Sie sind Eigentümer von Infrastrukturanlagen, investieren in diese und betreiben sie gemäß der Vereinbarung mit der Regulierungsbehörde. Der Infrastrukturbetreiber erhält Entgelte von den Nutzern und/oder Zuschüsse, um seinen Betrieb zu finanzieren und die mit der Regulierungsbehörde vereinbarten Investitionskosten zu decken.

In Italien waren Erfüllungsgarantien, die durch InvestEU und die Aufbau- und Resilienzfazilität unterstützt wurden, entscheidend wichtig, um die Finanzierung der Strecke Palermo–Catania sicherzustellen.

Im Jahr 2024 verwendete Deutschland, gestützt auf den EU-Rechtsrahmen zur Regelung der Mautgebühren, rund 6 Mrd. EUR der insgesamt 15 Mrd. EUR an Mauteinnahmen für die Querfinanzierung von Investitionen im Eisenbahnsektor. Ein weiteres Beispiel für die Kombination verschiedener Finanzierungsquellen ist das Vorhaben Divača–Koper in Slowenien, bei dem eine Querfinanzierung für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sowie eine staatliche Garantie genutzt wurden, um einen hohen Kredit der EIB zu erhalten. Ähnliche Initiativen werden in ganz Europa entwickelt, die mit lokalen Steuern (insbesondere beim Vorhaben „Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest“, das Bordeaux, Toulouse und Dax in Frankreich verbindet) oder den EHS-Einnahmen der Mitgliedstaaten (insbesondere in Österreich und Estland) finanziert werden.

2.3. Bessere Resilienz und geringere Umweltauswirkungen von Bau und Betrieb

In den letzten Jahren haben extreme Wetterereignisse die Verkehrsströme in Europa erheblich gestört, kritische Infrastrukturen zerstört und Schäden in Milliardenhöhe verursacht. Die Überschwemmungen in Belgien, Deutschland, den Niederlanden, Luxemburg und Frankreich im Jahr 2021 führten zu Schäden in Höhe von 38 Mrd. EUR, wobei sich allein in Deutschland die Schäden an der Eisenbahninfrastruktur auf 1,3 Mrd. EUR beliefen. Im Jahr 2023 zerstörte das Sturmtief Daniel einen 50 km langen Abschnitt der Haupteisenbahnlinie Athen–Thessaloniki, die Reparaturarbeiten dauerten mehrere Monate. Die schwere Sturzflut, die im Oktober 2024 durch das Sturmtief Dana verursacht wurde, beeinträchtigte erheblich den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr in Spanien, insbesondere auf der Strecke Madrid–Valencia. Wie aus einer kürzlich von der Kommission veröffentlichten Studie hervorgeht, wird davon ausgegangen, dass das TEN-V-Eisenbahnnetz in besonderem Maße von den immer häufiger auftretenden Klimaextremen betroffen sein wird²².

Um die Resilienz der Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur zu erhöhen und deren negative Auswirkungen auf Klima und Umwelt zu verringern, müssen von den Normungsgremien harmonisierte Lebenszyklusanalysen und Methoden für die Klimaresilienz entwickelt werden. Ziel ist es, die Anfälligkeit verschiedener technischer Lösungen für Klimafolgen und ihren ökologischen Fußabdruck zu bewerten und zu vergleichen, insbesondere in der Entwurfsphase von Infrastrukturvorhaben²³. Für den Bau und Betrieb der Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur steht bereits ein breites Spektrum wirksamer Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zum Klimaschutz zur Verfügung²⁴.

²² „Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network“, <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/26731a63-b904-11ef-91ed-01aa75ed71a1/language-de>.

²³ Siehe die Empfehlungen im „Joint final report from the industry and scientific experts working groups on decarbonisation of the transport industry construction“: https://transport.ec.europa.eu/document/download/982f3916-d1e7-427a-93cd-4e8ccfdff6c_en?filename=decarbonised_construction.pdf.

²⁴ Beispiele für bewährte Verfahren für den Klimaschutz sind eine optimierte bauliche Auslegung, die Einbeziehung erneuerbarer Energiequellen, die Wiederverwendung von Aushubmaterial und die Auswahl emissionsärmer Produkte. Zu den bewährten Verfahren für die Klimafolgenanpassung gehören: i) Resiliente

Dennoch ist es unerlässlich, dass die bestehenden bewährten Verfahren umfassend eingesetzt werden, und die Entwicklung neuer Lösungen muss gefördert werden, auch durch EU-Mittel. Dabei wird die Kommission auf die jüngsten Erfahrungen mit den Anforderungen an die Sicherung der Klimaverträglichkeit und den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zur Klimaresilienz im Rahmen des CEF-Programms zurückgreifen.

Auch die negativen externen Effekte des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs, wie Lärm und Luftverschmutzung²⁵, die mit dem prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens²⁶ zunehmen dürften, sollten berücksichtigt werden. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der geltenden Lärmschutzvorschriften unterstützen, indem sie bis Ende 2025 Leitlinien für die Ausarbeitung nationaler Aktionspläne zum Lärmschutz²⁷ veröffentlicht.

Das geplante Hochgeschwindigkeitsnetz wird elektrifiziert und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Engagement der EU für nachhaltige Mobilität. Im Sinne einer möglichst hohen Klimaneutralität dieses Sektors wird es darauf ankommen, den Anteil sauberer Energiequellen wie Solar- und Windenergie am Strommix im Eisenbahnverkehr zu erhöhen. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten bei der Einführung von Technologien im Bereich der erneuerbaren Energien und der Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr unterstützen, wie in der Bekanntmachung der Kommission zu innovativen Technologien und Formen der Nutzung erneuerbarer Energien und der diesbezüglichen Empfehlung der Kommission dargelegt²⁸. Im Einklang mit der Empfehlung werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die technischen Normen, insbesondere Sicherheitsnormen, festzulegen, die bei der infrastrukturintegrierten Nutzung erneuerbarer Energien eingehalten werden müssen.

Der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr in Europa sollte zum Modell für nachhaltige Infrastruktur werden, die mit emissionsarmen Materialien gebaut wird, mit sauberer Energie betrieben wird und auf Umweltfreundlichkeit und Klimaresilienz ausgelegt ist.

Auslegung durch Anhebung des Gleisbetts, Verstärkung von Strukturen und Verwendung temperaturbeständiger Werkstoffe, ii) Einbeziehung von Klimadaten in die Anlagenverwaltung für die Instandhaltung und Ersetzung, iii) Durchführung proaktiver Risikobewertungen, um Extremereignissen Rechnung zu tragen, und iv) Berücksichtigung der Grundsätze des adaptiven Managements in Auslegung und Betrieb.

²⁵ Je höher die Zuggeschwindigkeit, desto mehr Feinstaub wird erzeugt und aufgrund der Wechselwirkungen Fahrzeug/Fahrweg und Fahrzeug/Fahrleitung in die Atmosphäre abgegeben.

²⁶ Siehe „Zero pollution monitoring and outlook 2025, EEA-JRC report 13/2024“ und „Environmental noise in Europe 2025, EEA report 05/2025“.

²⁷ Gemäß der Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG erforderlich.

²⁸ Siehe die Bekanntmachung C(2025) 4011 der Kommission zu innovativen Technologien und Formen der Nutzung erneuerbarer Energien vom 2. Juli 2025 und die Empfehlung der Kommission vom 2. Juli 2025 über innovative Technologien und Formen der Nutzung erneuerbarer Energie, über die Einrichtung von Gebieten für Netz- und Speicherinfrastruktur, die für die Integration von erneuerbarer Energie in das Stromsystem erforderlich ist, gemäß Artikel 15 Buchstabe e der überarbeiteten Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates und über zukunftssichere Netzentgelte zur Senkung der Energiesystemkosten (C(2025) 4024 final).

3. EIN ATTRAKTIVER UND WETTBEWERBSFÄHIGER RAHMEN FÜR SCHIENENVERKEHRSLEISTUNGEN

Das Hochgeschwindigkeitsangebot in der EU kann für die Nutzer nur dann attraktiv, erschwinglich und umfassend sein und alle Fahrgastsegmente – von Geschäftsreisen bis hin zu nachhaltigem Tourismus – bedienen, wenn die Bedingungen für die Eisenbahnunternehmen wettbewerbsfähig und attraktiv sind. Die bestehenden EU-weiten Vorschriften zur Öffnung des Marktes für Schienenverkehrsleistungen (viertes Eisenbahnpaket)²⁹ schaffen die rechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverkehrsdiene und das allgemeine Recht der Eisenbahnunternehmen, überall in der EU Personenverkehrsdiene zu erbringen. Trotz dieser Vorschriften bestehen jedoch nach wie vor mehrere Hindernisse, die zu einem begrenzten Marktangebot, Eintrittsbarrieren und hohen Preisen für die Kunden führen.

3.1. Angemessene Kapazitätszuweisung für grenzüberschreitende Verkehrsdiene

Eines der größten Hindernisse für die Förderung der Personenverkehrsdiene auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken ist der schwierige Zugang zu attraktiven grenzüberschreitenden Zugtrassen. Der Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn³⁰ geht dieses Problem systematisch an, indem ein EU-Rahmen für die Kapazitätsplanung, die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und das Verkehrsmanagement festgelegt wird, dessen Schwerpunkt auf der grenzüberschreitenden Koordinierung und Digitalisierung liegt. Er dürfte vom Europäischen Parlament und vom Rat zügig angenommen und vom Eisenbahnsektor umgesetzt werden. Mehrjährige Rahmenverträge für die Kapazitätszuweisung zwischen Infraukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen werden den Eisenbahnunternehmen langfristige Stabilität garantieren. Eine optimierte Kapazitätszuweisung bringt erhebliche Vorteile für weitere Personen- und Güterverkehrsdiene, da die effizientere, transparentere und diskriminierungsfreie Zuweisung von Trassen zu weniger Überlastung führt und Güter- und Nachzüge besser in grenzüberschreitende Fahrpläne integriert werden können.

3.2. Unterstützung der Beschaffung von Fahrzeugen

Neue Eisenbahnunternehmen stehen bei der Anschaffung und der Genehmigung neuer oder aufgerüsteter Fahrzeuge vor Problemen, was die Einführung neuer Dienste verzögern oder verhindern und die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen kann. **Die Kommission wird gemeinsam mit den Finanzakteuren dafür sorgen, dass bestehende Finanzierungsinstrumente für die Anschaffung oder das Leasing von Fahrzeugen erweitert oder neue innovative Instrumente entwickelt werden.** Im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen und zur Förderung der europäischen Industrie könnte dies in Form von Haushaltsgarantien erfolgen, die von den Mitgliedstaaten oder der EU bereitgestellt werden, wie bei InvestEU im laufenden Programmplanungszeitraum der Fall. Im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen wird dies auch als Teil des Europäischen Fonds für

²⁹ Das vierte Eisenbahnpaket von 2016 besteht aus sechs Legislativtexten, mit denen der Binnenmarkt für Schienenverkehrsleistungen vollendet werden soll, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_de.

³⁰ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (COM(2023) 443 final).

Wettbewerbsfähigkeit (im Folgenden „ECF-InvestEU-Instrument“)³¹ oder als Finanzierungsinstrumente im Rahmen der nationalen und regionalen Partnerschaftspläne³² vorgeschlagen, einschließlich risikoreicherer Instrumente für hochinnovative Technologien. Nationale Förderbanken und private Investoren können eine entscheidende Rolle bei der finanziellen Unterstützung und innovativen Strukturierung neuer Marktteilnehmer spielen (siehe Beispiele in Kasten 2). Dies kann dazu beitragen, Risiken bei Fahrzeugtransaktionen zu mindern, insbesondere im Zusammenhang mit Einnahmeströmen (es können z. B. AssetCo³³- oder ROSCO³⁴-Systeme und verschiedene Finanzierungsansätze wie Anleihen, Eigenkapitalinstrumente, eigenkapitalähnliche Instrumente oder Investmentfonds geprüft werden).

Die Ratifizierung des Protokolls von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt, einem Rahmen für die Erstellung eines Verzeichnisses von Eisenbahnvermögenswerten³⁵, durch die Mitgliedstaaten kann weitere Anreize für Investitionen in Fahrzeuge schaffen.

Der Erwerb von Gebrauchtfahrzeugen kann für neue Marktteilnehmer eine schnelle und kosteneffiziente Lösung sein, setzt jedoch voraus, dass die etablierten Eisenbahnunternehmen bereit sind, die von ihnen nicht mehr genutzten Züge an künftige Wettbewerber zu verkaufen. Um die Entwicklung eines Marktes für Gebrauchtfahrzeuge zu fördern, wird die Kommission Rechtsvorschriften vorschlagen, die die wettbewerbswidrige Abwrackung funktionstüchtiger und sicherer Fahrzeuge verbieten und transparente Bedingungen für den Weiterverkauf und die Nutzung in allen Mitgliedstaaten schaffen.

Kasten 2: Beispiele für die private Finanzierung des Erwerbs von Fahrzeugen

Beispiele in Italien und Frankreich zeigen, dass private Finanzierungen tatsächlich neue Marktteilnehmer unterstützen können. Das erste private Hochgeschwindigkeitsbahnunternehmen, das in den italienischen Markt eingetreten ist, wurde von Unternehmern gegründet, die erhebliches privates Kapital aufbrachten, um 2012 den ersten Personenverkehrsdienst in Betrieb zu nehmen.

2024 wurde ein neues Eisenbahnunternehmen in Frankreich durch private Investitionen in Höhe von 1 Mrd. EUR aus einem Infrastrukturinvestitionsfonds unterstützt. Ziel ist es, bis 2028 die erste private und unabhängige Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris und Rennes, Nantes, Angers und Bordeaux in Betrieb zu nehmen. Allein der Kauf von

³¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit (COM(2025) 555 final).

³² Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Europäischen Fonds für wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt, Landwirtschaft und den ländlichen Raum, Fischerei und Meere, Wohlstand und Sicherheit für den Zeitraum 2028-2034 (COM(2025) 565 final).

³³ AssetCo: Anlagenverwaltungsgesellschaft, die speziell für den Erwerb, den Betrieb und die Instandhaltung bestimmter Anlagegüter verantwortlich ist, die für ein Vorhaben verwendet werden.

³⁴ ROSCO: Rollmaterialunternehmen: ein Unternehmen, das Lokomotiven, Reisezugwagen oder Güterwagen besitzt und an Eisenbahnunternehmen verleast.

³⁵ The Luxembourg Protocol under the Cape Town Convention, https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/07_dipl_konf/DOCs_e/DCME_LUXEMBOURG_PROTOCOL_FINAL_04.06.07.pdf.

12 Hochgeschwindigkeitszügen belief sich auf ein Volumen von 850 Mio. EUR und wirkte sich positiv auf die Tätigkeiten und Arbeitsplätze des Sektors aus.

3.3. Förderung fairer und verhältnismäßiger Wegeentgelte

In jedem Mitgliedstaat hängt die Höhe der Infrastrukturentgelte (wie Wegeentgelte) von der Höhe der öffentlichen Mittel für die Erneuerung und Instandhaltung der Infrastruktur ab. Wo nur wenige öffentliche Mittel zur Verfügung stehen, verringern die daraus resultierenden hohen Wegeentgelte das Gesamtangebot der Eisenbahn und führen zu hohen Preisen für die Fahrgäste. Die Folge ist häufig eine suboptimale Nutzung des Netzes. Gemäß den neuen Leitlinien der Kommission für Wegeentgelte³⁶ und im Einklang mit dem kürzlich ergangenen Urteil des Gerichtshofs³⁷ muss das Ziel bei der Festsetzung der Wegeentgelte vielmehr darin bestehen, eine vollständige und optimale Nutzung des Netzes zu fördern. Dadurch bleiben Schienenfernverkehrsdiene und Nachtzüge bezahlbar und können mit anderen Verkehrsträgern konkurrieren. Dies kann durch eine angemessene Marktsegmentierung und befristete Nachlässe für neue Marktteilnehmer erreicht werden, sofern die Vorschriften über staatliche Beihilfen eingehalten werden.

3.4. Gewährleistung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen

Service- und Instandhaltungseinrichtungen wie Bahnhöfe, Depots, Lagerflächen und Tankstellen spielen eine entscheidende Rolle beim Betrieb von Hochgeschwindigkeitsverkehrsdiene. Eisenbahnunternehmen müssen im Einklang mit den geltenden Vorschriften diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Einrichtungen haben³⁸. Die Hochgeschwindigkeitseinrichtungen sind jedoch geografisch nicht gleichmäßig verteilt, sodass es in einigen Regionen keine angemessene Infrastruktur zur Unterstützung neuer Marktteilnehmer gibt. Darüber hinaus sind kaum Daten über die Verfügbarkeit und Eignung dieser Einrichtungen vorhanden, was die Markttransparenz und die Planung behindert.

Hochgeschwindigkeitsbahnunternehmen müssen zudem gleichberechtigten Zugang zu den Diensten innerhalb dieser Serviceeinrichtungen haben, einschließlich Fahrkartensystemen, Fahrgastinformationsanzeigen und Gepäckabfertigungsdiensten. Die etablierten Eisenbahnunternehmen sind häufig Eigentümer dieser Einrichtungen oder verwalten diese Dienste und können ihre Position nutzen, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu sichern. Sollten diskriminierende Praktiken festgestellt werden, müssen die Regulierungsstellen von ihrer Handlungsbefugnis Gebrauch machen. Darüber hinaus wird die Kommission die Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen³⁹ stärken, um einen diskriminierungsfreien Zugang für neue Marktteilnehmer zu gewährleisten.

³⁶ Mitteilung der Kommission – Auslegungsleitlinien bezüglich der Festsetzung von Entgelten für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn (C(2025) 2606).

³⁷ Urteil vom 22. Mai 2025, C-538/23, ÖBB-Infrastruktur und WESTbahn Management, insbesondere Rn. 85-89.

³⁸ Richtlinie 2012/34/EU, insbesondere Artikel 13.

³⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

3.5. Verbesserungen bei der Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten

Der Kauf einer Bahnfahrkarte für grenzüberschreitende Fahrten, die mehrere Streckenabschnitte umfassen, welche von verschiedenen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, ist für die Fahrgäste nach wie vor schwierig. Fahrten sind mitunter schwer zu finden und zu kombinieren, und die Fahrgäste sind oft nicht ausreichend geschützt, wenn sie aufgrund eines Zugausfalls oder einer Verspätung ihren Anschlusszug verpassen. Neue Eisenbahnunternehmen stehen beim Eintritt in den Markt und bei ihrer Expansion vor großen Hindernissen, weil sie keinen Zugang zu wichtigen Vertriebskanälen haben. Dies verlangsamt die Einführung neuer Dienste und die Entwicklung des Wettbewerbs. In mehreren Wettbewerbsfällen⁴⁰ hat sich gezeigt, dass die Bedingungen, unter denen große Eisenbahnunternehmen Plattformen den Fahrkartenverkauf gestatten, geeignet sind, die Entwicklung neuer Vertriebskanäle zu behindern und den Wettbewerb auf dem Fahrkartenmarkt zu beeinträchtigen.

Um hier Abhilfe zu schaffen, **wird die Kommission Anfang 2026 eine Initiative für die Fahrscheinausstellung vorschlagen**. Ziel ist es, den Fahrgästen die Buchung multimodaler und betreiberübergreifender Fahrkarten, insbesondere im Schienenverkehr, über digitale Plattformen zu erleichtern und gleichzeitig die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr zu stärken⁴¹. Darüber hinaus hat die Kommission eine Reihe harmonisierter Normen für den Austausch von Eisenbahndaten vorgeschlagen⁴².

3.6. Schienenverkehr muss für Fahrgäste erschwinglicher werden

Der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr muss wettbewerbsfähig und bezahlbar sein. Eine kürzlich durchgeführte Eurobarometer⁴³-Umfrage hat ergeben, dass für 61 % der Fahrgäste der Preis der wichtigste Faktor bei der Planung von Fernreisen ist, gefolgt von der Gesamtfahrzeit, die für 47 % ausschlaggebend ist.

Wettbewerb erfordert eine angemessen finanzierte und unterhaltene Infrastruktur. Der Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit 2020 vollständig geöffnet, was zu niedrigeren Preisen und mehr Serviceoptionen in Gebieten mit einem hochwertigen Schienennetz und starkem Wettbewerb geführt hat⁴⁴.

⁴⁰ Beispiele hierfür sind Frankreich, Deutschland, Schweden, Italien und Spanien.

⁴¹ Die Initiative für die Fahrscheinausstellung soll aus drei Legislativvorschlägen bestehen: i) einem Vorschlag für eine Verordnung über multimodale digitale Mobilitätsdienste, ii) einem Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Fahrkarten in einem einzigen digitalen Buchungsvorgang und iii) einer gezielten Überarbeitung der Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Mit der gezielten Überarbeitung soll sichergestellt werden, dass Fahrgäste, die ihre Fahrkarte in einem einzigen Buchungsvorgang auf einer einzigen Plattform kaufen, auf der gesamten Fahrt geschützt sind, unabhängig von der Zahl der beteiligten Eisenbahnunternehmen.

⁴² Entwurf einer Durchführungsvorordnung der Kommission über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Datenaustauschs im Schienenverkehr im Teilsystem „Telematik“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 454/2011 und (EU) Nr. 1305/2014, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14273-Rail-interoperability-technical-specifications-for-the-telematics-applications-subsystem_de.

⁴³ Eurobarometer zum multimodalen digitalen Mobilitätsdienst, <https://ec.europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

⁴⁴ „Study on passenger and freight rail transport services“, 2024: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ea76998-7955-11ef-bbbe-01aa75ed71a1/language-de>.

Die Mitgliedstaaten sollten daher im Einklang mit den rechtlichen Verpflichtungen im Rahmen der TEN-V-, Kohäsions- und Schienenverkehrsvorschriften für eine angemessene Finanzierung hochwertiger Infrastrukturen sorgen⁴⁵. Sie sollten auch die Vorschriften über die Öffnung eigenwirtschaftlicher Verkehrsdiene für den Wettbewerb und die Ausschreibung öffentlicher Dienste vollständig umsetzen⁴⁶. Dies wird es den Infrastrukturbetreibern ermöglichen, sich auf verschiedene Eisenbahnunternehmen einzustellen, die vielfältige Dienste anbieten, u. a. grenzüberschreitende Verbindungen, besonders günstige Fahrpreise und Nachzüge sowie innovative Tourismusprodukte.

Schließlich erfordert die Entwicklung eines europaweiten Hochgeschwindigkeitsangebots gleiche Wettbewerbsbedingungen im Vergleich zu CO₂-intensiveren Verkehrsträgern, auch bei der Besteuerung. Die Mitgliedstaaten haben die volle Kontrolle über die Festsetzung der Mehrwertsteuersätze für die Personenbeförderung. Nach dem Grundsatz der Steuerneutralität sollten die Mitgliedstaaten diese Flexibilität nutzen, um einen fairen Wettbewerb zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern zu schaffen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten Methoden prüfen und bewerten, mit denen gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden können, indem Subventionen und Steuervergünstigungen für CO₂-intensivere Verkehrsträger begrenzt werden.

3.7. Stärkung von Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern

Die Verbesserung der Eisenbahnverbindungen, insbesondere im Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, zu anderen Verkehrsträgern würde den Schienenverkehr als Alternative zu Kurzstrecken- und möglicherweise auch längeren Flügen innerhalb Europas stärken. Flughäfen wie Frankfurt und Paris-Charles de Gaulle sind bereits gut an den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr angebunden und dienen als zentrale Personenverkehrsknotenpunkte, aber viele andere Flughäfen haben immer noch eine deutlich schlechtere Anbindung.

Die Kommission wird die Anbindung von 40 Großflughäfen, auch an den Hochgeschwindigkeitsfernverkehr, **analysieren**, um Investitionslücken zu ermitteln und bewährte Verfahren zur Verbesserung der Flughafenanbindung aufzuzeigen. **Die Kommission wird zudem die derzeitigen multimodalen Personenverkehrsknotenpunkte in städtischen Gebieten analysieren**, um bewährte Verfahren für die Integration von Fern- und Hochgeschwindigkeitsschienennetzen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrradfahren und der geteilten Mobilität zu ermitteln und zu fördern⁴⁷.

⁴⁵ Artikel 48 der Verordnung (EU) 2024/1679; Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung); Verordnung (EU) 2021/1060, die eine umfassende Verkehrsplanung auf der entsprechenden Ebene vorschreibt, mit Angaben zu den Finanzmitteln, die den geplanten Investitionen entsprechen und zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten der bestehenden und geplanten Infrastrukturen erforderlich sind.

⁴⁶ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).

⁴⁷ Die Kommission wird die Mitgliedstaaten ermutigen und dabei unterstützen, Pläne und Programme zu nutzen, die nach EU-Recht oder im Rahmen von Initiativen wie Plänen für eine nachhaltige städtische Mobilität, Luftreinhalteprogrammen und Aktionsplänen zum Lärmschutz vorgeschrieben sind oder gefördert werden, mit dem Ziel, die Zahl der Fahrgäste aus der Region oder dem städtischen Ballungsraum, die die Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe auf nachhaltige Weise erreichen können, zu maximieren.

Darüber hinaus wird derzeit vom Europäischen Parlament und vom Rat ein Vorschlag der Kommission über Fahrgastrechte im multimodalen Verkehr erörtert, um Fahrgäste zu schützen, die auf ihrer Fahrt den Verkehrsträger wechseln⁴⁸.

4. EIN WETTBEWERBSFÄHIGER, HARMONISIERTER UND INNOVATIVER EISENBAHNSEKTOR IN DER EU

Eine dynamische, florierende, wettbewerbsfähige und innovative europäische Bahnindustrie ist für den Erfolg des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes von entscheidender Bedeutung. Die europäischen Unternehmen der Bahnindustrie sind weltweit führend, beschäftigen 650 000 Menschen und leisten mit einer jährlichen Wachstumsrate von 3 % einen Beitrag von 0,35 % zum BIP der EU⁴⁹. Die Bahnindustrie der EU ist für die europäischen Kunden hochbedeutsam und ein Grundpfeiler der globalen Wettbewerbsfähigkeit der EU, da sie Systeme und Lösungen in die ganze Welt exportiert (ein Beispiel hierfür sind die ehrgeizigen Pläne für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr in Ägypten, Marokko und Saudi-Arabien).

Globale Wettbewerber holen jedoch schnell auf, treten in den EU-Markt ein und expandieren auf ihren eigenen und anderen Märkten, während die Akteure der EU die Effizienzgewinne, die der EU-Binnenmarkt bietet, noch nicht in vollem Umfang ausschöpfen. Um hier Abhilfe zu schaffen, müssen Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Behörden in der EU die Zahl der divergierenden Anforderungen ihrer einzelnen Beschaffungsvorhaben weiter verringern und dazu übergehen, Standard-Eisenbahnprodukte zu beschaffen, die nach industrialisierten, standardisierten Verfahren hergestellt werden. Dies wird einfacher, wenn die Mitgliedstaaten fragmentierte nationale Vorschriften und Normen aufheben und sich auf EU-weite Vorschriften und Standards einigen. Gleichzeitig kann die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren des Eisenbahnsystems dazu beitragen, dass knappe Ressourcen besser genutzt und Skaleneffekte erzielt werden, unter uneingeschränkter Einhaltung der kartellrechtlichen Vorschriften und ergänzend zu den wettbewerbsorientierten Märkten, während gleichzeitig neue, frei zugängliche grenzüberschreitende Dienste gefördert werden. Eine solche Zusammenarbeit sollte einen echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum fördern, in dem Eisenbahnunternehmen grenzüberschreitend wettbewerbsfähig tätig sein können.

4.1. Verbesserung der Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur und von Fahrzeugen

Nationale technische und betriebliche Anforderungen erhöhen die Kosten aufgrund doppelter Genehmigungsverfahren und der Komplexität der Prüfungen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Anforderungen erfüllt werden. Dies verzögert den Markteintritt neuer Dienste und stellt eine Belastung für Produktion, Nachrüstung und Instandhaltung dar.

Daher müssen die Zertifizierung und Genehmigung von Fahrzeugen vereinfacht und für ein größeres Verwendungsgebiet erteilt werden. Die „Prüfungen der Systemkompatibilität“ für neue oder aufgerüstete Lokomotiven und Triebzüge dürfen nicht mehr so zeit- und ressourcenintensiv sein. **Die Kommission wird die Standardisierung von Genehmigungen für Hochgeschwindigkeitszüge fördern, die für das gesamte EU-Netz gültig sind.** Dies wird die Entstehung eines ausgereiften Leasingmarktes und Gebrauchtfahrzeugmarktes für

⁴⁸ COM(2023) 752 final.

⁴⁹ https://www.unife.org/wp-content/uploads/2024/05/UNIFE_Priorities_2024_2029.pdf, mit zusätzlichen Daten von UNIFE.

Hochgeschwindigkeitszüge auf EU-Ebene fördern, die Flexibilität für neue Marktteilnehmer erhöhen, Investoren anziehen und die Nutzung von Fahrzeugen für Militärtransporte erleichtern.

Ein wichtiger Motor für die Standardisierung von Fahrzeugen ist eine schnellere und harmonisierte Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), das sowohl für die zivile als auch für die militärische Nutzung von strategischer Bedeutung ist. Der nicht harmonisierte Mehrsystemansatz der Mitgliedstaaten hat jedoch dazu geführt, dass sich die Kosten für ERTMS-Produkte in den letzten fünf Jahren verdoppelt haben⁵⁰. Gemäß den TEN-V-Vorschriften müssen die nationalen Signalgebungssysteme bis 2040 zugunsten des ERTMS im TEN-V-Netz schrittweise außer Betrieb gesetzt werden. Einige Mitgliedstaaten, darunter Belgien, Tschechien und Dänemark, haben beschlossen, das ERTMS zum einzigen Signalgebungssystem in ihren Netzen zu machen, und Spanien, Österreich und Polen investieren massiv in die Einführung des funkgestützten ERTMS. Andere Mitgliedstaaten hingegen sind im Rückstand.

In den nationalen ERTMS-Umsetzungsplänen 2024-2025 wird darauf hingewiesen, dass die ERTMS-Produktionskapazität in Europa verdreifacht werden muss. Die Vermarktungsmöglichkeiten für die Bahnindustrie werden für das ERTMS allein im TEN-V-Kernnetz auf mehr als 18,2 Mrd. EUR geschätzt. Um diese Effizienzgewinne zu nutzen und der ERTMS-Zulieferindustrie Planungssicherheit zu geben, **wird die Kommission die Verpflichtungen zur Einführung des ERTMS strikt durchsetzen und die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten verstärken. Dafür ist ein überarbeiteter⁵¹ europäischer ERTMS-Bereitstellungsplan für 2026 vorgesehen.** Die Umsetzung muss die Anbindung von Hochgeschwindigkeitsstrecken an Stadtzentren und Ausweichstrecken⁵² umfassen, auch damit diese für grenzüberschreitende Militärtransporte genutzt werden können.

Um die Berufe im Schienenverkehr attraktiver zu machen, die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern und dazu beizutragen, die allgemeine und berufliche Bildung sowie die Berufsqualifikationen auf die Erfordernisse und Möglichkeiten dieses strategischen Sektors auszurichten⁵³, **wird die Kommission nach Konsultation der Sozialpartner die EU-Vorschriften für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern reformieren.** Dies wird auch die Bemühungen vereinfachen und einheitliche berufliche Anforderungen und Zertifizierungen schaffen, die es Triebfahrzeugführern ermöglichen, im gesamten Hochgeschwindigkeitsnetz der EU alle Züge zu führen und alle Eisenbahninfrastrukturen zu nutzen.

⁵⁰ Europäische Kommission: Generaldirektion Mobilität und Verkehr, „ERTMS On-board deployment – Analysis of cost drivers“, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2025, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/89f05852-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1>.

⁵¹ Der derzeitige europäische ERTMS-Bereitstellungsplan wurde 2017 auf der Grundlage der vorherigen TEN-V-Verordnung angenommen. Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 der Kommission vom 5. Januar 2017 über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem.

⁵² Strecken, auf denen keine planmäßigen Schienenverkehrsdienste betrieben werden, auf die aber im Falle einer Störung ausgewichen werden kann.

⁵³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Die Union der Kompetenzen (COM(2025) 90 final).

4.2. Forschung und Koordinierung für Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Gefahrenabwehr

Die Hochgeschwindigkeitstechnologie ist hochmodern, und Sicherheit steht an oberster Stelle. Die Weiterentwicklung und gemeinsame Entwicklung harmonisierter Digital- und Automatisierungstechnologien in der EU, wie automatische Züge, moderne ERTMS-Signalgebungs-, Kommunikations- und Verkehrsmanagementsysteme, können die Kapazität der bestehenden Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur erhöhen, die Sicherheit verbessern und eine größere Flexibilität und Resilienz für Verkehrsdiensete und Militärtransporte bieten. Die Systeme müssen auch vor Störungen und Cyberangriffen geschützt werden. Um diese Technologien auf den Markt zu bringen, müssen die Bahnindustrie, Infraukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen die gemeinsame Forschung im Rahmen des Programms „Horizont Europa“ für den Zeitraum 2028-2034⁵⁴ und des vorgeschlagenen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit fortsetzen. **Um die kooperative Forschung im Bereich des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs zu fördern, wird das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen im Jahr 2026 eine gezielte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlichen.** Die Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen nationale Finanzierungsinstrumente nutzen, einschließlich wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse.

Damit der europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsektor Skaleneffekte erzielen und die Vorteile der globalen Wettbewerbsfähigkeit nutzen kann, sollte die erwartete Nachfrage nach hochmodernen Hochgeschwindigkeitszügen und -schieneneninfrastrukturen mit entsprechenden Anstrengungen auf der Angebotsseite einhergehen, um die erforderliche Technologie auf möglichst standardisierte Weise bereitzustellen. Eine Möglichkeit, dieses Ziel zu erreichen, könnte die gemeinsame Entwicklung⁵⁵ der nächsten Generation harmonisierter, intelligenter, netzübergreifender Züge sein, die kostengünstiger hergestellt und schneller eingeführt werden können. Ein solcher harmonisierter Ansatz würde auch die Signalgebung und Infrastrukturkomponenten rationalisieren, die Risiken von Vorhaben verringern, private Investitionen erleichtern und die Hersteller in die Lage versetzen, ihre Produktionskapazität zu erhöhen, und die Lieferfristen verkürzen.

5. EINE WIRKSAME EU-GOVERNANCE FÜR DEN HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNVERKEHR

Während die Verwirklichung der in dieser Mitteilung vorgestellten Vision davon abhängt, dass die Marktteilnehmer ihr Hochgeschwindigkeitsangebot einführen und verbessern, ist eine wirksame EU-Governance erforderlich, um zu gewährleisten, dass die notwendigen Voraussetzungen für ein wachsendes und schnelleres Hochgeschwindigkeitsbahnsystem in der EU, einschließlich der Schienennetzinfrastruktur, geschaffen werden. Diese stärkere Governance sollte sowohl allgemein auf EU-Ebene als auch speziell für einzelne Hochgeschwindigkeitsstrecken gelten.

Daher **wird die Kommission im Jahr 2026 Rechtsvorschriften zur Stärkung der Rolle der ERA bei Fahrzeuggenehmigungen und zur Abschaffung der nationalen Vorschriften vorschlagen.** Sie wird sich auch für ein starkes europäisches Einrichtungsmanagement

⁵⁴ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont Europa“ für den Zeitraum 2028-2034 (COM(2025) 543 final).

⁵⁵ Beispielsweise in einem gemeinsamen Unternehmen, das im Rahmen des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens finanziert wird.

einsetzen, das eine wirksame Einführung des ERTMS sicherstellt. Durch die wirksame Aufhebung überflüssiger nationaler Vorschriften, die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen und die Zulassung streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung trägt die ERA zur Kosteneffizienz des Innovationszyklus bei. Damit die Bahnindustrie in der EU auf oberster Ebene Unterstützung erfährt, **wird die Kommission die Gespräche, die derzeit in der Expertengruppe der Kommission zur Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie geführt werden, auf die politische Ebene heben.**

Um die Nutzung der Infrastrukturkapazität im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung über das Kapazitätsmanagement besser zu koordinieren⁵⁶, werden die Infrastrukturbetreiber ermächtigt und rechtlich verpflichtet zusammenzuarbeiten, um planbare und attraktive grenzüberschreitende Kapazitäten für Fernverkehrsdienele bereitzustellen. Darüber hinaus wird die Zuverlässigkeit durch einen gemeinsamen Rahmen für das Leistungsmanagement gestärkt.

Zur Überwindung von Hindernissen, die der Einrichtung grenzüberschreitender Dienste in bestimmten Korridoren im Wege stehen, z. B. technische Hindernisse, Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen und Kapazitätsengpässe, **wird die Kommission Rundtischgespräche mit den Beteiligten zu ausgewählten Städteverbindungen, insbesondere zwischen Hauptstädten und wichtigen Drehkreuzen, einleiten**. Die Europäischen Koordinatoren werden in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden (Ministerien, Infrastrukturbetreiber und nationale Sicherheitsbehörden) Fortschritte bei den ermittelten Lösungen sowohl hinsichtlich der Entwicklung des Schienennetzes als auch seiner Funktionalität fördern.

Die Funktionsfähigkeit des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes wird im Rahmen des verstärkten Governance-Rahmens überwacht, der mit der künftigen Verordnung über das Kapazitätsmanagement geschaffen wird. Das Europäische Netz der Infrastrukturbetreiber wird zusammen mit den für die Leistungsüberprüfung zuständigen Stellen eine koordinierte Überwachung und Berichterstattung über Hindernisse für den Bahnverkehr gewährleisten. Diese Strukturen werden Störungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, wie z. B. Gleisarbeiten, Störungen oder Engpässe, ermitteln und antizipieren und koordinierte Reaktionen erleichtern, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

6. SCHLUSSFOLGERUNG: SCHNELLER, ENGER, STÄRKER

Diese Mitteilung wird die Kommission bei ihren Bemühungen leiten, alle Beteiligten in die erfolgreiche Umsetzung der vorgestellten Vision einzubeziehen. Zur Messung des Gesamtfortschritts **wird die Kommission einen Fortschrittsanzeiger für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr einrichten, der auf einer Reihe von Indikatoren für die wichtigsten Maßnahmen dieses Plans basiert**. Zu diesen Indikatoren gehören u. a. die Zahl der Hochgeschwindigkeitsstreckenkilometer und Entwicklungstrends, Durchschnittsgeschwindigkeiten, Fahrgastaufkommen und ERTMS-Einführung. **Darüber**

⁵⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (COM(2023) 443 final).

hinaus wird die Kommission eine jährliche Erhebung zum Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr durchführen, um festzustellen, wie die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele des Plans wahrgenommen werden. Dies wird es der Kommission ermöglichen, die Fortschritte zu überwachen und dem Europäischen Parlament und den Mitgliedstaaten auf Ministerebene Bericht zu erstatten. Die gewonnenen Erkenntnisse werden dann in die weiteren Gespräche mit der Industrie einfließen.

ANHANG: Zusammenfassung der Maßnahmen

Säule I: Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der EU – Beschleunigungs- und Harmonisierungsbedarf

Die Kommission wird

- bis Mitte 2026 auf der Grundlage eines von den Europäischen Koordinatoren geleiteten Konsultationsverfahrens die Arbeitspläne für die Europäischen Verkehrskorridore annehmen, in denen die wichtigsten grenzüberschreitenden und nationalen Infrastrukturengpässe im TEN-V-Eisenbahnnetz ermittelt und Maßnahmen und Empfehlungen für ihre zeitnahe und koordinierte Beseitigung vorgeschlagen werden;
- bis 2027 in den Durchführungsbeschlüssen für die Korridore verbindliche Fristen für die Beseitigung der bedeutendsten grenzüberschreitenden und nationalen Infrastrukturengpässe für jeden Europäischen Verkehrskorridor festlegen und dabei Abschnitte ermitteln, die für sehr hohe Geschwindigkeiten entlang dieser Korridore ausgebaut werden sollen;
- im Jahr 2026 die Umsetzung der Straffungsrichtlinie überprüfen, um deren Wirksamkeit bei der Beschleunigung von grenzüberschreitenden Genehmigungen und Beschaffungen zu verbessern;
- im Jahr 2026 auf der Grundlage eines strategischen Dialogs eine Finanzierungsstrategie für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes koordinieren, die durch den EU-Haushalt, mit nationalen und privaten Mitteln und von den Beteiligten durch einen „Deal für ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ unterstützt werden könnte;
- im Jahr 2026 Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen („Rückfluss“) der Fazilität „Connecting Europe“ für das Jahr 2026 priorisieren;
- ab 2026 gemeinsam mit der EIB den Zugang zu Beratungsdiensten für Vorhabenträger erleichtern, um die Mitgliedstaaten bei der Durchführung ihrer Investitionspläne für Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben zu unterstützen;
- ab 2026 EU-Mittel einsetzen, um die Einführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Klimaresilienz und zur Verringerung der Umweltauswirkungen beim Bau von Verkehrsinfrastrukturen voranzutreiben und bewährte Verfahren für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge zu fördern;
- ab 2025 die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Bekanntmachung der Kommission zu innovativen Technologien und Formen der Nutzung erneuerbarer Energien sowie bei der Ausarbeitung ihrer Aktionspläne zum Lärmschutz unterstützen;
- bis 2028 harmonisierte Methoden für die Lebenszyklusanalyse und die Klimaresilienz von Verkehrsinfrastrukturvorhaben entwickeln.

Die TEN-V-Koordinatoren werden

- bis Mitte 2026 in ihre Arbeitspläne für die Korridore eigene Kapitel für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr aufnehmen und sich dabei auf die Fertigstellung des grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes konzentrieren.

Die Mitgliedstaaten sollten

- die vorgeschlagene CEF-Verordnung für 2028-2034 mit der entsprechenden Mittelausstattung unterstützen;
- über die in der TEN-V-Verordnung festgelegten Mindestanforderungen an die Geschwindigkeit hinausgehen und höhere Auslegungsgeschwindigkeiten anstreben;

- die Flexibilitätsregelungen für Genehmigungen im Rahmen der Straffungsrichtlinie in vollem Umfang nutzen;
- grenzüberschreitende Vorhaben zur Beschleunigung von Hochgeschwindigkeitsbahnvorhaben priorisieren.

Säule II: Ein attraktiver und wettbewerbsfähiger Rahmen für Schienenverkehrsleistungen

Die Kommission wird

- ab 2026 die Anschaffung und das Leasing von Fahrzeugen (im Einklang mit den EU-Beihilfevorschriften) durch innovative Finanzierungsinstrumente erleichtern;
- die Vorschriften für den Zugang zu Serviceeinrichtungen durchsetzen und 2026 bewerten und anschließend anpassen;
- im Jahr 2026 Rechtsvorschriften für die Ausstellung von Fahrscheinen und die Verbesserung der Fahrgastrechte bei Fahrten mit unterschiedlichen Verkehrsunternehmen vorschlagen;
- bis 2026 Investitionsprioritäten für 40 Großflughäfen für eine bessere Anbindung an den Bahnverkehr festlegen und multimodale Personenverkehrsknotenpunkte einrichten, um die Integration mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrradfahren und der geteilten Mobilität zu verbessern.

Die Mitgliedstaaten sollten

- Infraukturbetreiber mit ausreichenden und stabilen Finanzmitteln ausstatten, die es ihnen ermöglichen, die Wegeentgelte für bestimmte Marktsegmente zu senken;
- gleiche Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger fördern, insbesondere bei der Festsetzung der Mehrwertsteuersätze.

Säule III: Ein wettbewerbsfähiger, harmonisierter und innovativer Bahnsektor in der EU

Die Kommission wird

- im Jahr 2026 einen ehrgeizigen neuen europäischen ERTMS-Bereitstellungsplan annehmen;
- einheitliche Anforderungen an Hochgeschwindigkeitstriebzüge festlegen;
- im Jahr 2026 eine gezielte Aufforderung des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen einleiten, um gemeinsam die nächste Generation harmonisierter europäischer Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit Multinetzfähigkeit für einen effizienten und unterbrechungsfreien Zugbetrieb in allen Netzen zu entwickeln;
- im Jahr 2026 überarbeitete Rechtsvorschriften für die gemeinsame Ausbildung und die einheitliche Zertifizierung von Triebfahrzeugführern von EU-Hochgeschwindigkeitszügen und anderen Schienenverkehrsleistungen vorschlagen;
- im Jahr 2027 Rechtsvorschriften für den Weiterverkauf und die Außerbetriebnahme von Fahrzeugen vorschlagen.

Die Mitgliedstaaten sollten

- die ERTMS-Einführung auf allen verbleibenden Abschnitten des Hochgeschwindigkeitsnetzes abschließen und die Beseitigung anderer technischer Unterschiede zwischen Hochgeschwindigkeitsstrecken und Zulaufstrecken priorisieren, um einen effizienten und unterbrechungsfreien Zugbetrieb zu gewährleisten;

- den effizienten Einsatz öffentlicher Mittel, insbesondere von EU-Mitteln, für Infrastrukturvorhaben und die Beschaffung von Fahrzeugen gewährleisten, indem standardisierte Eisenbahnsystemlösungen und die neuesten Systemversionen priorisiert werden;
- gegebenenfalls über ihre zuständigen Stellen den vorgeschlagenen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit und staatliche Beihilfen, einschließlich wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse, zur Finanzierung der nächsten Generation von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nutzen;
- das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt ratifizieren.

Die europäische Bahnindustrie sollte

- die Nachfrage antizipieren und die Produktionskapazität für die Herstellung bezahlbarer, harmonisierter und leistungsstarker Produkte ausbauen.

Säule IV: Eine wirksame EU-Governance für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr

Die Kommission wird

- bis 2026 eine überarbeitete ERA-Verordnung vorschlagen, um die Sicherheit, Digitalisierung und Kosteneffizienz zu stärken;
- bis 2026 einen Fortschrittsanzeiger für die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems einrichten;
- ab 2026 die Gespräche, die derzeit in der Expertengruppe der Kommission über die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie geführt werden, auf die politische Ebene heben;
- ab 2026 Rundtischgespräche mit den Beteiligten zu ausgewählten Städteverbindungen einleiten, um Lösungen für Herausforderungen bei der Entwicklung bestimmter Korridore, z. B. technische Hindernisse, Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen, Kapazitätsengpässe und Wegeentgelte, zu finden.