



ANGENOMMENE TEXTE

P10_TA(2026)0351

Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2026 zu der Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr (2026/2003(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (COM(2020)0789),
- gestützt auf die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“)¹,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 5. November 2025 mit dem Titel „Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr“ (COM(2025)0903),
- unter Hinweis auf den Sonderbericht Nr. 19/2018 des Europäischen Rechnungshofs vom 26. Juni 2018 mit dem Titel „Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich“,
- unter Hinweis auf den Bericht der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) vom 30. März 2026 mit dem Titel „Rail Resilience to Climate Change“ (Resilienz des Schienenverkehrs gegenüber dem Klimawandel),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 22. April 2026 mit dem Titel „AccelerateEU – Energieunion“ (COM(2026)0370),
- gestützt auf den Durchführungsbeschluss (EU) 2023/856 der

¹ ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI:
<http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

Kommission vom 18. April 2023 betreffend den Antrag auf Registrierung der Europäischen Bürgerinitiative „Vernetzung aller europäischen Hauptstädte und Menschen über ein Hochgeschwindigkeitsbahnnetz“ gemäß der Verordnung (EU) 2019/788 des Europäischen Parlaments und des Rates²,

- unter Hinweis auf den Bericht von Enrico Letta vom 17. April 2024 mit dem Titel „Much more than a market – Speed, Security, Solidarity: Empowering the single market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU citizens“ (Weit mehr als ein Markt – Geschwindigkeit, Sicherheit, Solidarität: Stärkung des Binnenmarkts zur Schaffung einer nachhaltigen Zukunft und von Wohlstand für alle Bürgerinnen und Bürger der EU),
- unter Hinweis auf den Bericht von Mario Draghi vom 9. September 2024 mit dem Titel „The Future of European Competitiveness – A Competitiveness Strategy for Europe“ (Die Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit – eine Wettbewerbsfähigkeitsstrategie für Europa),
- gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013³ (TEN-V-Verordnung),
- unter Hinweis auf den Sonderbericht 02/2026 des Europäischen Rechnungshofs vom 19. Januar 2026 mit dem Titel „EU-Verkehrsinfrastrukturen – Weitere Verzögerungen und einige Kostensteigerungen, doch ein verstärkter Regelungsrahmen für die Zukunft ist eingerichtet (Aktualisierung des Sonderberichts 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs)“,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 16. März 2026 mit dem Titel „Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und multimodalen Verkehr“⁴,
- gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen⁵,

² ABl. L 110 vom 25.4.2023, S. 37, ELI:
http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/856/oj.

³ ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI:
<http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

⁴ ABl. C, C/2026/1656, 30.3.2026, ELI:
<http://data.europa.eu/eli/C/2026/1656/oj>.

⁵ ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1. ELI:
http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

- gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A10-0262/2026),
- A. in der Erwägung, dass der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr ein Bestandteil des Schienennetzes ist, der zu den energieeffizientesten gehört und – trotz der Kopplung an den Stromerzeugungsmix – zu den emissionsärmsten Verkehrsträgern für die Massenmobilität auf mittleren und langen Strecken zählt; in der Erwägung, dass der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bei der Erreichung der Ziele der EU in den Bereichen Wettbewerbsfähigkeit, territorialer Zusammenhalt, Verkehrsverlagerung, Klimaneutralität und strategische Autonomie eine strategische Schlüsselrolle einnimmt; in der Erwägung, dass der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs dazu beitragen sollte, Unterschiede zwischen Regionen zu verringern und die Anbindung von Randgebieten und weniger entwickelten Regionen zu verbessern;
 - B. in der Erwägung, dass die Emissionen des Bahnverkehrs zwischen 1990 und 2019 trotz eines höheren Bahnverkehrsaufkommens um 68,1 % zurückgegangen sind, während die Gesamtemissionen im Verkehrssektor im selben Zeitraum anstiegen; in der Erwägung, dass der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr zu einer Verlagerung des Verkehrs weg von kohlenstoffintensiveren Verkehrsträgern führen kann, sofern er zuverlässig, verfügbar und preislich wettbewerbsfähig bleibt;
 - C. in der Erwägung, dass Europa im Bahnsektor weltweit führend ist und die europäische Bahnindustrie und europäische Hochgeschwindigkeitstechnologien einen Jahresumsatz von mehr als 45 Mrd. EUR erwirtschaften, was zur Wettbewerbsfähigkeit, zur Sicherung der Spitzenposition in der Bahnindustrie und zur Beschäftigung hochqualifizierter Arbeitskräfte in der EU beiträgt; in der Erwägung, dass die Aufrechterhaltung und Stärkung dieser Spitzenposition und die Förderung hochwertiger Arbeitsplätze für den weiteren Ausbau, die Modernisierung und die Integration des europäischen Schienennetzes wichtig sind, da dies dazu beitragen wird, die industrielle Souveränität der Union zu stärken und hochwertige Arbeitsplätze zu sichern;
 - D. in der Erwägung, dass die Fragmentierung des europäischen Schienennetzes die Kosten erhöht und die Effizienz verringert, von Investitionen in Innovation, Kompetenzen und Fachwissen abhält und die Fähigkeit des Sektors einschränkt, hochgradig wettbewerbsfähige Lösungen zu entwickeln, Skaleneffekte zu erzielen und seine weltweite technologische und industrielle Führungsrolle zu behaupten; in der Erwägung, dass eine wettbewerbsfähige und nachhaltige europäische Fertigungsbasis

und nachhaltige Investitionen in Kompetenzen, in die technologische Führungsrolle und in strategische Resilienz unerlässlich sind, um die industrielle Souveränität der EU zu stärken und hochwertige Arbeitsplätze zu erhalten, was dazu beitragen würde, eine strategische Abhängigkeit von Zulieferern aus Drittländern zu verhindern;

- E. in der Erwägung, dass die politische Legitimität umfangreicher Investitionen in Europa von der Erbringung konkreter Vorteile in der gesamten EU und der Bereitstellung eines wirklich vernetzten und integrierten europäischen Schienennetzes abhängt, das die Anbindung verbessern und Infrastrukturlücken zwischen West-, Mittel- und Osteuropa schließen sollte, um sicherzustellen, dass alle Mitgliedstaaten in den Genuss der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Vorteile des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs kommen können; in der Erwägung, dass dem Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der Fernverbindungen zukommt, wodurch die Verkehrsverlagerung, die Mobilität der Arbeitskräfte und ein nachhaltiger Tourismus gefördert werden;
- F. in der Erwägung, dass der konventionelle Bahnverkehr nach wie vor einer der am häufigsten genutzten Verkehrsträger für Bürgerinnen und Bürger und Fracht und somit eines der wichtigsten Instrumente zur Stärkung des territorialen Zusammenhalts ist; in der Erwägung, dass Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr den konventionellen, den regionalen und den stadtnahen Schienenverkehr ergänzen und stärken sollten, anstatt Mittel von ihm abzuzweigen, wodurch die Zugänglichkeit und die Gesamtresilienz des europäischen Schienennetzes verbessert werden;
- G. in der Erwägung, dass der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes in der EU nach wie vor uneinheitlich verläuft, da es in einigen Mitgliedstaaten an Strecken fehlt, die für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt sind, und es nach wie vor an grenzüberschreitenden Verbindungen mangelt; in der Erwägung, dass das Schließen dieser Infrastrukturlücken und das Sicherstellen einer ausgewogeneren geografischen Verteilung der Investitionen, insbesondere in Regionen, in denen der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr nach wie vor unterentwickelt ist, Priorität haben müssen, damit die konkreten Vorteile eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes allen Regionen zugutekommen;
- H. in der Erwägung, dass der Bahnverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nach wie vor strukturelle Defizite aufweist; in der Erwägung, dass die Beseitigung von MwSt-Asymmetrien dazu beitragen würde, wieder fairere Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern herzustellen und die Ziele der EU in den

Bereichen Nachhaltigkeit, Konnektivität und Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs voranzutreiben;

- I. in der Erwägung, dass sowohl öffentliche als auch private Investitionen erforderlich sind, um die Investitionslücke in Höhe von schätzungsweise 345 Mrd. EUR bis 2040 zu schließen, und dass diese Investitionen regulatorische Planungssicherheit, verlässliche Projektpipelines und eine angemessene Risikoverteilung voraussetzen; in der Erwägung, dass Regierungen, die in den Ausbau der Infrastruktur für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr investieren, mit anhaltenden Haushaltszwängen konfrontiert sein können, was die Erschließung ergänzender langfristiger Finanzierungsmechanismen erfordert, mit denen zusätzliche Quellen für langfristiges Kapital mobilisiert werden können, sofern das öffentliche Interesse und die langfristige Erschwinglichkeit für die Bahnnutzer gewahrt werden; in der Erwägung, dass solche Finanzierungsentscheidungen von objektiven sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analysen geleitet werden müssen, die die Umsetzungszeitpläne, den Beitrag des Netzes zur Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und die Instandhaltungskosten sowie die effiziente Nutzung öffentlicher Mittel berücksichtigen;
- J. in der Erwägung, dass die langfristige Leistungsfähigkeit von Bahnnetzen eine stabile, nachhaltige und zweckgebundene Finanzierung von Instandhaltung, Erneuerung, Modernisierung und Digitalisierung erfordert, um Interoperabilität, Sicherheit und Zuverlässigkeit zu erhöhen; in der Erwägung, dass dies durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden sollte, einschließlich angemessener und geeigneter Wegeentgelte und der effizienten Nutzung von EU-Mitteln und Mitteln der Mitgliedstaaten, wobei zu berücksichtigen ist, dass erschwingliche und attraktive Dienstleistungsangebote auf dem Schienenmarkt mehr Fahrgäste anziehen und mehr Einnahmen generieren; in der Erwägung, dass die Stärkung eines fairen Wettbewerbs im europäischen Eisenbahnsektor als Teil der Lösung zur Steigerung der Nachfrage im Bahnverkehr und zur Erschließung des vollen Potenzials des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums angesehen werden sollte;
- K. in der Erwägung, dass barrierefreie und erschwingliche Schienenverkehrsdienste von wesentlicher Bedeutung sind, um Verkehrsarmut zu verringern und eine gleichberechtigte Mobilität überall in der EU zu gewährleisten; in der Erwägung, dass der Bahnsektor der EU, in dem mehr als 1,3 Millionen Arbeitskräfte in den Bereichen Fertigung, Bau, Instandhaltung und Betrieb beschäftigt sind, mit einem Arbeitskräfte- und Fachkräftemangel sowie einem Geschlechtergefälle konfrontiert ist und daher Investitionen in Löhne, Arbeitsbedingungen und Kompetenzentwicklung erfordert, um die vielfältigen Arbeitskräfte

anzuziehen und zu halten, die für die Aufrechterhaltung der industriellen Führungsrolle Europas und die Erbringung künftiger Hochgeschwindigkeitsbahndienste benötigt werden;

- L. in der Erwägung, dass die mit der Verordnung (EU) 2016/796⁶ errichtete Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) die zentrale Behörde der EU für die Interoperabilität, Sicherheitszertifizierung und Fahrzeugzulassung im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ist; in der Erwägung, dass ihr verstärktes Mandat, ihre Ressourcen und ihre Koordinierungskapazitäten unerlässlich sind, damit das Netz zügig bereitgestellt werden kann;
- M. in der Erwägung, dass die Bereitstellung eines wirklich vernetzten und integrierten europäischen Schienennetzes ein interoperables System erfordert, das durch die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) und den Lückenschluss bei fehlenden grenzüberschreitenden Verbindungen erreicht wird; in der Erwägung, dass fragmentierte Vorschriften und eine unzureichende Interoperabilität die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs weiterhin untergraben, während die EU offen dafür bleiben sollte, Flexibilitäts- oder Übergangsmechanismen für Mitgliedstaaten mit besonders hohen Anpassungskosten zu unterstützen, wenn solche Maßnahmen Fortschritte auf dem Weg zur Interoperabilität erleichtern können, ohne das langfristige Ziel eines vollständig integrierten europäischen Eisenbahnraums zu beeinträchtigen;
- N. in der Erwägung, dass die Hyperloop-Technologie als nächste Generation des zwangsgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs in der TEN-V genannt wird und Gegenstand einer Sondierungsstudie der Kommission und des Projekts Hyper4Rail im Rahmen des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen ist, dass es jedoch derzeit keinen EU-Rechtsrahmen für ihre Erprobung und ihre grenzüberschreitende Interoperabilität gibt; in der Erwägung, dass die Kommission im Einklang mit dem Mandatsschreiben des für nachhaltigen Verkehr und Tourismus zuständigen Kommissionsmitglieds noch vor Ende der laufenden Amtszeit eine Strategie für die Hyperloop-Technologie als potenzielle Ergänzung zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz vorlegen sollte, die einen Regulierungsfahrplan umfassen, die Unterstützung grenzüberschreitender Pilotprojekte ermöglichen und die Kompatibilität sowie die vollständige Angleichung an die Planungsziele der TEN-V gewährleisten sollte;
- O. in der Erwägung, dass die Wirksamkeit des europäischen

⁶ Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes von seiner Integration mit anderen Verkehrsträgern abhängt; in der Erwägung, dass Bahnhöfe als vollständig vernetzte intermodale Knoten fungieren sollten, die den Hochgeschwindigkeits- und den konventionellen Bahnverkehr mit dem städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr, Häfen, Flughäfen, Radstationen und anderen Lösungen für die erste und die letzte Meile verbinden, wodurch die regionale Wettbewerbsfähigkeit gestärkt, das Kundenerlebnis von Pendlern und Geschäftsreisenden verbessert und gleichzeitig ein nachhaltigeres Tourismusmodell unterstützt wird;

- P. in der Erwägung, dass die Vereinfachung der Fahrscheinbuchung und die Integration der Schienenverkehrsdienste wesentliche Voraussetzungen dafür sind, dass eine Verkehrsverlagerung stattfindet; in der Erwägung, dass eine solche Integration einen gut funktionierenden und wettbewerbsfähigen Schienenmarkt fördern sollte, der dem öffentlichen Interesse dient und zu höheren Investitionen in das Schienennetz führt;

I. Vernetzung Europas: Menschen, Regionen und Hauptstädte

1. begrüßt die Mitteilung der Kommission aus dem Jahr 2025 über die Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr (COM(2025)0903); fordert ein echtes europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, das interoperabel, innovativ, barrierefrei und intermodal ist, sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für öffentliche Investitionen einen echten Mehrwert bietet und die Hauptstädte sowie Regionen Europas im Einklang mit den Zielen der EU in den Bereichen Klima, Wettbewerb, territorialer Zusammenhalt, Konnektivität, Sicherheit und Resilienz miteinander verbindet; betont, dass dieses Netz auch so ausgebaut werden sollte, dass das Eisenbahnsystem im weiteren Sinne gestärkt wird, unter anderem durch einen zeitlich gestaffelten Mischbetrieb;
2. betont, dass dieses Netz alle wichtigen städtischen Knotenpunkte bedienen muss, sei es durch direkte Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen oder durch effektive Anbindungen an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, wobei sicherzustellen ist, dass sich die territoriale Gerechtigkeit über die großen Metropolen hinaus auch auf mittelgroße Städte und Randgebiete erstreckt; fordert die Kommission auf, dies als Planungskriterium zu verankern und in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine Kartierung der Gebiete vorzunehmen, die derzeit nicht von Hochgeschwindigkeitsbahnnetzen abgedeckt sind, fehlende grenzüberschreitende Verbindungen zu ermitteln sowie Prioritäten und einen Zeitplan für deren schrittweise Integration in das Netz vorzuschlagen;
3. betont, dass eine Planungsmethode wichtig ist, bei der die Anbindung an das europäische Kernnetz als strukturelles Anrecht

jeder Region – einschließlich der Randgebiete, der Gebiete in äußerster Randlage und der derzeit schlecht angebundenen Regionen – betrachtet und als Instrument des territorialen Zusammenhalts, der Integration und der Konvergenz der Mobilitätsmöglichkeiten in der gesamten Union angesehen wird;

4. betont, dass der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs den konventionellen Verkehr, den Regional-, Vorort- und Schienengüterverkehr ergänzen muss und keinesfalls zu deren Lasten gehen darf; fordert einen „Netz-zuerst“-Ansatz, bei dem die Planung der Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur mit regionalen und städtischen Mobilitätsnetzen, dem öffentlichen Nahverkehr, aktiver Mobilität und wichtigen multimodalen Verkehrsknotenpunkten verknüpft werden sollte; unterstreicht, dass dies den Ausbau, die Modernisierung und die Interoperabilität bestehender Strecken erfordert, die für sich genommen nach wie vor für das europäische Eisenbahnsystem äußerst wichtig sind und durch eine ausreichende, vorhersehbare und langfristige Finanzierung unterstützt werden;
5. hebt hervor, dass neue Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur die Kapazität des konventionellen Netzes für den regionalen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr erheblich steigern können, wodurch eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erleichtert wird; unterstreicht, dass dies die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und die Gesamtresilienz des europäischen Eisenbahnsystems stärkt;
6. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Auswirkungen des Ausbaus der Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur auf den konventionellen Personen- und Güterverkehr zu bewerten und dabei den Charakter der Infrastrukturmodernisierungen für eine gemischte Nutzung zu berücksichtigen sowie das Ausmaß, in dem dieser Ausbau Kapazitäten freisetzt und die Qualität und Leistungsfähigkeit konventioneller Schienenverkehrsdienste verbessert;
7. fordert die europäischen TEN-V-Koordinatoren auf, fehlende Verbindungen, stillgelegte oder unterversorgte Abschnitte oder grenzüberschreitende Verbindungen mit hohem sozialem, wirtschaftlichem, territorialem und europäischem Mehrwert zu ermitteln und dabei besonderes Augenmerk auf Mitgliedstaaten in Randlage und semiperiphere Mitgliedstaaten zu legen, in denen die Abdeckung durch den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr nach wie vor begrenzt ist, um sicherzustellen, dass der Ausbau des Netzes zum territorialen Zusammenhalt beiträgt, anstatt bestehende Konnektivitätslücken zu vertiefen;
8. fordert, dass die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), Interreg und andere einschlägige Fonds mit geteilter Mittelverwaltung nach dem Grundsatz vollständig interoperabler und standardisierter Lösungen in kostengünstige Projekte mit hoher Wirkung gelenkt werden, mit

denen diese Lücken geschlossen werden sollen, wodurch Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und die Kapazitäten erhöht werden, wobei den kürzesten und schnellsten Verbindungen zwischen großen Ballungsräumen Vorrang eingeräumt wird;

9. fordert die Kommission auf, Projekten Vorrang einzuräumen, die zur Fertigstellung strategischer grenzüberschreitender Korridore, zur Vollendung des TEN-V-Kernnetzes und zur Verringerung der seit Langem bestehenden Unterschiede bei der Infrastruktur in der EU beitragen; betont, dass die Mitgliedstaaten die Kohärenz ihrer nationalen Verkehrs- und Investitionspläne mit den in der TEN-V-Verordnung festgelegten Prioritäten, einschließlich der Arbeitspläne der europäischen TEN-V-Koordinatoren, sicherstellen sollten, und ist der Ansicht, dass diese Kohärenz zwischen der nationalen Planung und den gemeinsam vereinbarten europäischen Zielen bei der EU-Finanzierung gebührend berücksichtigt werden sollte;
10. begrüßt, dass die Kommission beabsichtigt, eine Finanzierungsstrategie – einen „Deal für ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ – für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes zu koordinieren; fordert die Kommission und den Rat auf, den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2028-2034 so zu strukturieren, dass eine angemessene und zweckgebundene Finanzierung für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes sichergestellt ist, und die bestehenden sowie künftigen EU-Mittel, Finanzierungsinstrumente und Garantien der Europäischen Investitionsbank in vollem Umfang zu nutzen, um einen inklusiven und gleichberechtigten Zugang zum Schienenverkehr, einschließlich zu Hochgeschwindigkeitsdiensten, für alle Regionen und Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen; unterstreicht, dass mit jeder Finanzierungsstrategie dafür gesorgt sein muss, dass die Nutzung der Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur so optimiert wird, dass ein breites Spektrum von Dienstleistungen und Fahrgastprofilen erfasst wird, unter anderem durch eine faire Preisgestaltung, wodurch der öffentliche Wert der Investitionen maximiert und sichergestellt wird, dass die Vorteile des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs so umfassend wie möglich geteilt werden;
11. fordert, dass die nationalen Behörden sowie die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und die betreffenden Nutzer des Schienennetzes von Anfang an sowohl bei der Planung als auch beim Ausbau konsultiert werden, wobei den Grenzregionen besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist; unterstreicht, dass Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe als voll integrierte intermodale Knotenpunkte fungieren müssen, die effiziente Verbindungen zum konventionellen Schienenverkehr, zum regionalen öffentlichen Verkehr und, falls zweckdienlich, zu Flughäfen und Güterterminals gewährleisten, um eine Verkehrsverlagerung und eine nahtlose Tür-zu-Tür-Mobilität in ganz Europa ermöglichen;

12. hebt hervor, dass es wichtig ist, in Hochgeschwindigkeitszügen ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme bereitzustellen, um die Wahlfreiheit der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie die intermodale Konnektivität zu stärken und das Potenzial von Fernreisen mit dem Fahrrad und grenzüberschreitendem Fahrradtourismus als nachhaltige Form des Reisens in Europa zu erschließen; ist der Ansicht, dass Mehrzweck-Transportbereiche in Waggons zusammen mit innovativen Dienstleistungen für den Transport großer Gegenstände zum Zielort die Nutzung der Bahn als Verkehrsmittel fördern können;
13. betont, dass ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz nicht durch die Außengrenzen der EU limitiert sein sollte; fordert eine engere Zusammenarbeit mit Nachbarländern wie Norwegen, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich, um wichtige Reiseziele in ein umfassenderes europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz einzubinden und so die Mobilität, die wirtschaftlichen Verflechtungen und die Wahlmöglichkeiten für Fahrgäste zu verbessern;

II. Verwirklichung der Verkehrsverlagerung: Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr für ein resilientes und integriertes Europa

14. unterstreicht, dass eine Verkehrsverlagerung hin zum Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr zu den Dekarbonisierungs- und Konnektivitätszielen der EU beiträgt, als Hebel für strategische Autonomie sowie als wirtschaftliche Chance dient und die Abhängigkeit von importierten fossilen Brennstoffen verringert, Kapazitäten auf konventionellen Strecken freisetzt und das Mobilitätssystem der EU stärkt;
15. begrüßt die in der Mitteilung aus dem Jahr 2025 dargelegten Ziele für die Verkehrsverlagerung; ist der Ansicht, dass die Kommission bis 2027 und nach einer umfassenden Folgenabschätzung EU-Ziele für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs sowie ein Ziel für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bis 2040 festlegen sollte, um die Kohlenstoffintensität des Verkehrssektors zu verringern; betont, dass jedes dieser Ziele den geografischen Besonderheiten der Mitgliedstaaten Rechnung tragen muss;
16. ist der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung auf alternative Verkehrsträger dadurch unterstützt werden sollte, dass die Schiene zu einer echten wettbewerbsfähigen und attraktiven Alternative zu anderen Verkehrsträgern wird – im Hinblick auf Reisezeit, Kosten, Dienstleistungsqualität und Zuverlässigkeit –, gepaart mit einer wirksamen Durchsetzung der Fahrgastrechte; ist ferner der Ansicht, dass dies den Marktzugang – auch für neue Marktteilnehmer – und die Integration des grenzüberschreitenden Fahrkartenverkaufs erfordert, wobei den Konnektivitätsbedürfnissen in Rand- und

Inselregionen besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist, deren vollständige Integration in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz häufig von einer effektiven Anbindung an den konventionellen Schienenverkehr und gegebenenfalls von intermodalen Verbindungen abhängt;

17. unterstützt wettbewerbsfähige Hochgeschwindigkeitskorridore mit Höchstgeschwindigkeiten von mindestens 250 km/h und dem Ziel, Geschwindigkeiten von 350 km/h zu erreichen, vorbehaltlich unabhängiger Kosten-Nutzen-Analysen, die Kriterien in Bezug auf Geografie, Klima, Nachfrage, territorialen Zusammenhalt, Lebenszyklen und die spezifischen Betriebsmerkmale einzelner Korridore einbeziehen; ist der Ansicht, dass das Potenzial für differenzierte Geschwindigkeiten im Passagier- und Frachtverkehr ebenso untersucht werden sollte wie die Möglichkeit von Expressgüterverkehrsdiensten unter Verwendung elektrischer Triebzüge;
18. weist erneut darauf hin, dass die gesamte Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur in der EU und alle in der EU betriebenen Bahnen, einschließlich derjenigen, die von Unternehmen aus Drittländern betrieben werden, jeweils den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechen und von der ERA zertifiziert werden müssen;
19. fordert einen fairen und effizienten Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern unter gebührender Berücksichtigung der Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger, einschließlich der Mehrwertsteuer und anderer Aspekte, um so die Energieresilienz, die strategische Autonomie und die Klimaziele der EU voranzutreiben;
20. begrüßt die laufenden legislativen Arbeiten am Fahrgastpaket, das zur Entwicklung eines transparenten und interoperablen europäischen Fahrscheinsystems beitragen sollte, das dem öffentlichen Interesse dient; erwartet, dass das Paket interoperable, sichtbare, zugängliche und leicht vergleichbare Bahnfahrkartenangebote sowie eine rechtlich durchsetzbare Weiterreise-Garantie im Falle verpasster Anschlüsse unter Beteiligung mehrerer Eisenbahnunternehmen bietet, während zugleich sichergestellt wird, dass der Markt für den Fahrkartenvertrieb einen fairen Wert für Fahrgäste, Eisenbahnunternehmen und das gesamte europäische Eisenbahnsystem schafft;
21. begrüßt Initiativen zum Abschluss von Bahnabonnements, an denen sich alle Betreiber als wirksame Instrumente zur Vereinfachung des Zugangs zu Schienenverkehrsdiensten beteiligen können; fordert die Mitgliedstaaten und die Eisenbahnunternehmen auf, Fahrkarten für Hochgeschwindigkeitszüge erschwinglicher zu machen, unter

anderem durch leistbare Tarife und angemessene ermäßigte Fahrpreise oder Abonnementregelungen; fordert mehr Transparenz bei der Preisgestaltung von Fahrkarten und betont insbesondere, dass es wichtig ist, sicherzustellen, dass personalisierte Preispraktiken den fairen Zugang zu Schienenverkehrsdiensten nicht untergraben, da niedrigere, besser vorhersehbare Fahrpreise die Fahrgastzahlen steigern und die Verkehrsverlagerung unterstützen können;

22. fordert die Eisenbahnunternehmen im Einklang mit dem neu verabschiedeten Rahmen „CountEmissionsEU“ auf, Emissionsdaten zu berechnen, offenzulegen und mit einschlägigen Dritten, einschließlich Fahrkartenverkäufern und Mobilitätsplattformen, auszutauschen, um sicherzustellen, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher Zugang zu transparenten Informationen haben und eine fundierte Auswahl zwischen den Verkehrsträgern treffen können; ist der Ansicht, dass die Bahn dadurch ihre Vorteile in Bezug auf Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern voll ausschöpfen kann;
23. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Zusammenhang mit der Straffungsrichtlinie⁷ Maßnahmen zur Vereinfachung der Genehmigungs- und Investitionsverfahren für Hochgeschwindigkeitsbahnprojekte und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands – unter Berücksichtigung von Standards für die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Beteiligung der Öffentlichkeit – vorzulegen, unter anderem durch Konzepte zentraler Anlaufstellen und gegebenenfalls kürzere Genehmigungsfristen, um Investitionen und die Projektdurchführung anzukurbeln;

III. Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur: integriert, effizient, sicher und resilient

24. begrüßt die Zusage der Kommission, im Einklang mit der Entwicklung einer EU-Finanzierungsstrategie für den Schienenverkehr, die in ihrer Mitteilung mit dem Titel „Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr“ angekündigt wurde, ein europäisches Abkommen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr vorzulegen, das einen wichtigen Schritt darstellt, um die geschätzte Investitionslücke von 345 Mrd. EUR für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr zu schließen; fordert eine europäische Strategie für die Eisenbahnindustrie, um die Art und Weise, wie die EU ihr Netz aufbaut, signaltechnisch ausrustet und betreibt, zu koordinieren und eine Fragmentierung zu verhindern; ist der Ansicht, dass dies eine

⁷ Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (ABl. L 258 vom 20.7.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1187/oj>).

beschleunigte Einführung standardisierter und interoperabler Technologien und eine koordinierte Einführung in der gesamten EU erfordert, um die Umsetzung im industriellen Maßstab voranzutreiben; ist der Ansicht, dass eine koordinierte Industriestrategie die Unterstützung der Hersteller in der EU und die Stärkung der technologischen Souveränität und resilienter Lieferketten umfassen sollte;

25. betont, dass die CEF als spezielles Instrument zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erhalten und gestärkt werden muss, ergänzt durch den Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit, um Investitionen in strategische Schieneninfrastruktur, Innovation, industrielle Kapazitäten und den Erwerb von Schienenfahrzeugen unter Berücksichtigung aller Akteure zu unterstützen; fordert eine ambitionierte CEF für den Zeitraum 2028-2034, die durch eine angemessene, stabile, vorhersehbare und langfristige Finanzierung unterstützt wird, um den erfolgreichen Ausbau des Netzes zu gewährleisten; fordert, dass Synergieeffekte mit anderen Finanzierungsinstrumenten maximiert werden und dass die Wirkung sowohl auf grenzüberschreitender als auch auf nationaler Ebene durch Investitionen in Abschnitte der letzten Meile und die Anbindung an urbane Knotenpunkte und multimodale Personenverkehrsknotenpunkte verstärkt wird, wobei sicherzustellen ist, dass Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr dem Verkehrsnetz an sich zugutekommen und den territorialen Zusammenhalt stärken, wobei die Mitgliedstaaten und Regionen mit den größten Infrastrukturlücken Berücksichtigung finden müssen und sowohl der Neubau als auch die Modernisierung bestehender Strecken unterstützt werden müssen;
26. fordert die Kommission und den Rat auf, den MFR 2028-2034 so zu gestalten, dass eine dem Bedarf angemessene und zweckgebundene Finanzierung für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes sichergestellt wird; weist erneut darauf hin, dass im Rahmen der Kohäsionspolitik und ihres Nachfolgeinstruments, der Pläne für nationale und regionale Partnerschaft, weiterhin Investitionen in den Schienenverkehr unterstützt werden sollten, mit denen der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt, einschließlich der Modernisierung der Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur, gefördert wird, sofern die Kohäsionspolitik zur Vervollständigung des TEN-V-Netzes beiträgt, die grenzüberschreitende Anbindung stärkt, die Erreichbarkeit von Randgebieten und weniger gut angebundenen Regionen verbessert und weitreichende Vorteile für das europäische Schienennetz mit sich bringt;
27. unterstützt die Prüfung innovativer Finanzierungsmechanismen zur Deckung der Kosten eines modernen und erweiterten europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes; unterstreicht, dass die Mobilisierung öffentlicher und privater Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr von Projekten abhängt, die in der

Lage sind, in einem attraktiven Umfeld für langfristige Investitionen, das auf einer soliden sozioökonomischen Bewertung beruht, einen hohen gesellschaftlichen Wert zu erzielen und gleichzeitig nachhaltige wirtschaftliche Ergebnisse zu erzielen; fordert die Vereinfachung und Straffung von Verfahren, die die Kosten und die Unsicherheit für Eisenbahninfrastrukturprojekte erhöhen; fordert Maßnahmen zur Risikominderung, um Investitionen zu mobilisieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass sie weiterhin mit dem öffentlichen Interesse im Einklang stehen;

28. fordert, dass die Beseitigung grenzüberschreitender Engpässe und die vollständige Umsetzung der TEN-V-Verpflichtungen zu den wichtigsten Prioritäten der EU-Finanzierung für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr gehören, unter anderem durch die Modernisierung und Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur, wo dies erforderlich ist, die effiziente Integration multimodaler Güterterminals und die Vollendung des europäischen Schienennetzes in Bereichen, die für die EU-weite Konnektivität von wesentlicher Bedeutung sind; besteht darauf, dass der Finanzierung des Schienenverkehrs im Rahmen der CEF im MFR 2028-2034 für grenzüberschreitende Abschnitte und die Einführung des ERTMS Vorrang eingeräumt werden sollte, um sicherzustellen, dass die TEN-V-Ziele für 2030 erreicht werden, ergänzt durch Pläne für nationale und regionale Partnerschaft, und das derzeitige System der Zweckbindung im Rahmen der nächsten CEF beizubehalten; unterstreicht, dass die Wirksamkeit der TEN-V-Kernkorridore von der rechtzeitigen und koordinierten Umsetzung aller nationalen Abschnitte abhängt, da Verzögerungen oder eine fragmentierte Umsetzung die Leistung und Wettbewerbsfähigkeit des Netzes insgesamt zu beeinträchtigen drohen; fordert eine Stärkung des Mandats der europäischen Koordinatoren für die Korridore des TEN-V-Kernnetzes und fordert die Kommission auf, einen Bericht zusammen mit einem Fahrplan und einem klaren Zeitplan vorzulegen, in dem die Maßnahmen dargelegt werden, die erforderlich sind, um die verbleibenden Hindernisse zu beseitigen und die Reisezeiten zu verkürzen;
29. ist der Ansicht, dass Einnahmen aus dem Emissionshandelssystem (EHS) mobilisiert werden sollten, um den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr im Einklang mit den nationalen Prioritäten zu finanzieren und innovative Finanzierungsmechanismen wie grüne Bahnanleihen, Garantien, Mischfinanzierungen, öffentlich-private Partnerschaften und gegebenenfalls das Modell des regulierten Anlagevermögens (Regulated Asset Base, RAB), die Monetarisierung vermiedener Emissionen und einen Mechanismus für die Stromakkreditierung zu fördern, der dem für andere Verkehrsträger bestehenden Mechanismus gleichwertig ist;
30. fordert die Kommission auf, zu prüfen, wie Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur die Entwicklung eines

europäischen Nachtzugnetzes und die Integration des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs als ergänzende Alternativen zu anderen Verkehrsträgern erleichtern können;

31. betont, dass die Instandhaltung und Modernisierung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur ebenso wichtig ist wie der Bau neuer Strecken, und fordert die Mitgliedstaaten auf, für eine stabile langfristige Finanzierung der Instandhaltung zu sorgen, um Investitionssicherheit und zuverlässige Schienenverkehrsdienste zu schaffen; nimmt in diesem Zusammenhang die Bedeutung von Trassenentgelten als Beitrag zur nachhaltigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur zur Kenntnis und stellt fest, dass Hochgeschwindigkeitsbahndienste häufig mit den höchsten Trassenentgelten im Eisenbahnsektor konfrontiert sind und dass die Richtlinie 2012/34/EU⁸ es den Infrastrukturbetreibern ermöglicht, höhere Entgelte für große Infrastrukturprojekte zu erheben, die andernfalls finanziell nicht tragfähig wären; betont jedoch, dass solche Finanzierungsmechanismen sorgfältig gestaltet werden müssen, um zu verhindern, dass die Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit von Schienenverkehrsdiensten untergraben wird, und betont, dass Wegeentgelte die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht untergraben dürfen; fordert einen ausgewogenen, transparenten und vorhersehbaren Ansatz, der eine langfristige Sichtbarkeit der Entgeltrahmen und Zugangsbedingungen bietet, um Investitionen zu fördern, die grenzüberschreitende Konnektivität zu stärken, Wettbewerb und innovative Dienste zu ermöglichen und die Nutzung der Infrastruktur zu verbessern und gleichzeitig das Netz für alle Fahrgäste zugänglich und erschwinglich zu halten;
32. weist erneut darauf hin, dass in der überarbeiteten TEN-V-Verordnung verbindliche ERTMS-Ziele für das Kernnetz (2030), das erweiterte Kernnetz (2040) und das Gesamtnetz (2050) sowie für die Außerbetriebnahme der herkömmlichen Signalgebungssysteme festgelegt sind; betont, dass das derzeitige Tempo im Hinblick auf Umsetzung und Finanzierung nicht ausreicht, um diese Ziele zu erreichen; fordert eine beschleunigte Umsetzung im Rahmen des dritten ERTMS-Arbeitsplans mit Anreizen für dessen Durchführung, einschließlich realistischer verbindlicher Etappenziele – mit Sanktionen für deren Fehlen – für die Außerbetriebnahme der herkömmlichen Signalgebung der Klasse B und der Konditionalität für die Finanzierung im Rahmen der CEF – Verkehr ab 2028, um Anreize für ein höheres Maß an Standardisierung im Schienenverkehr zu schaffen;

⁸ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

33. betraut die ERA mit der technischen Aufsicht, der Möglichkeit, bis 2027 eine EU-weite Fahrzeugzulassung zu erlassen, der harmonisierten und koordinierten Einführung des ERTMS und dem schrittweisen Erlöschen nationaler technischer und betrieblicher Anforderungen, die ein Hindernis für die Entwicklung eines integrierten und interoperablen europäischen Schienennetzes darstellen; fordert, dass die ERA gestärkt und mit Mitteln in angemessener Höhe ausgestattet wird, um die technische Harmonisierung voranzutreiben, die Interoperabilität zu verbessern, die Fragmentierung zu verringern und Kapazitäten in den Mitgliedstaaten und bei den Interessenträgern aufzubauen;
34. fordert, dass bei allen von der EU finanzierten Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturprojekten, die sich auf den vier vorrangigen Korridoren für die militärische Mobilität befinden, die Doppelnutzung der Strecke ermöglicht und gefördert wird, und fordert die Kommission auf, sicherzustellen, dass die Finanzausstattung für militärische Mobilität im Rahmen der CEF mit der Planung des TEN-V-Hochgeschwindigkeitsverkehrs koordiniert wird; ist der Ansicht, dass dieser Ansatz in Bezug auf die Doppelnutzung auf die Stärkung der Konnektivität und Kapazität von Eisenbahnknotenpunkten, einschließlich Grenzregionen der EU, ausgeweitet werden sollte, um sowohl die Mobilität als auch die Einsatzbereitschaft entlang strategischer TEN-V-Korridore zu stärken;
35. hebt das Potenzial von Innovation und Digitalisierung – einschließlich digitaler Zwillinge und KI-gestützter Instrumente – hervor, um die Leistung, Zuverlässigkeit und Resilienz der Eisenbahninfrastruktur zu verbessern; weist in diesem Zusammenhang auf das Potenzial des künftigen Bahnmobilfunksystems (FRMCS) zur Senkung der Signalisierungskosten hin; begrüßt die Zusage der Kommission, die Lücke zwischen Forschung und Markteinführung zu schließen, indem die Einführung harmonisierter europäischer Eisenbahntechnologien, einschließlich des automatisierten Zugbetriebs, des ERTMS der nächsten Generation sowie digitaler Kommunikations- und Verkehrsmanagementsysteme, die vom Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen entwickelt wurden, beschleunigt wird; fordert weitere gemeinsame Investitionen in Forschung, Innovation und Einführung im Bereich Schienenverkehr im Rahmen des Programms „Horizont Europa“ 2028-2034 und des vorgeschlagenen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit in Partnerschaft mit der Eisenbahnzulieferindustrie, Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnbetreibern, um die Interoperabilität, Produktivität und weltweite Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors zu verbessern;

36. ist der Ansicht, dass die Klimaresilienz ab 2027 als zentrales Gestaltungs- und Betriebskriterium integriert werden sollte, einschließlich Klima-Stresstests und Anforderungen an die Klimaanpassung für EU-finanzierte Schienenprojekte; fordert, dass alle in Betrieb befindlichen Schienenfahrzeuge bis 2040 mit effizienten Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagen ausgestattet werden;
37. ist der Ansicht, dass die Wettbewerbsfähigkeit Europas im Bereich des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs durch höchste Sicherheitsstandards untermauert werden muss; betont, dass im Rahmen der anstehenden Überarbeitung der Verordnung über die ERA die Rolle der ERA bei der Unterstützung eines sicheren, interoperablen und vertrauenswürdigen europäischen Eisenbahnsystems gestärkt werden sollte; stellt fest, dass es im Schienenverkehr im Gegensatz zum Luft- und Seeverkehr derzeit keinen systematischen EU-weiten Rahmen für die Meldung von Sicherheitsereignissen gibt, der es ermöglicht, Lehren aus Vorfällen und Beinaheunfällen zu ziehen; hält ein solches System für wesentlich, um neu auftretende Risiken frühzeitig zu erkennen, eine faktengestützte Politikgestaltung zu unterstützen, zeitnahe Korrekturmaßnahmen zu ermöglichen, während gleichzeitig alle Berichtspflichten gestrafft werden, und so das Vertrauen der Öffentlichkeit in den Schienenverkehr als sicheren Verkehrszweig aufrechtzuerhalten;

IV. Europas Hochgeschwindigkeitsbahnindustrie: Aufbau eines wettbewerbsfähigen Europas

38. fordert eine im Deal für eine saubere Industrie verankerte grüne Industriestrategie für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, mit der Innovation, Wettbewerbsfähigkeit, strategische Autonomie und die Resilienz der europäischen Eisenbahnzulieferindustrie unterstützt werden und von fragmentierten Märkten zu einer weltweit wettbewerbsfähigen industriellen Basis übergegangen wird, in der Kriterien im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit, sozialen Belangen, dem Klima, menschenwürdiger Arbeit, dem Ausfuhrpotenzial der EU und der Kreislaufwirtschaft verankert sind; betont, dass der Bau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes als wichtiger Wachstumsmotor für europäische Infrastrukturunternehmen, Ingenieurbüros, Signalgebungs- und Cybersicherheitsanbieter, Hersteller kritischer Komponenten und Fahrzeughersteller dienen sollte; fordert, dass bei den Kriterien für haushaltspolitische Maßnahmen der EU im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr Alternativen mit einem höheren europäischen Mehrwert und wirtschaftlicher Resilienz Vorrang eingeräumt wird; fordert die uneingeschränkte Anwendung

der Verordnung über drittstaatliche Subventionen⁹, einschließlich ihrer sozialen Schutzmaßnahmen, und anderer einschlägiger EU-Instrumente, um angesichts des zunehmenden Drucks durch staatlich subventionierte Wettbewerber aus Drittländern gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten; fordert in diesem Zusammenhang Maßnahmen zur Stärkung der Resilienz und Innovationsfähigkeit des Sektors, unter anderem durch transparente Vergabeverfahren für Eisenbahninfrastruktur, Schienenfahrzeuge und digitale Systeme;

39. betont, dass der niedrigste Anfangspreis nicht der einzige entscheidende Faktor bei der Vergabe von Aufträgen für die strategische Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur sein sollte; empfiehlt, dass bei Vergabeentscheidungen die gesamten Lebenszykluskosten, die Interoperabilität, die Betriebsstabilität, die Sicherheit, die Cybersicherheit und der wirtschaftliche und sicherheitspolitische Wert der Aufrechterhaltung der industriellen Kapazitäten, des strategischen Wissens und der qualifizierten Beschäftigung in Europa berücksichtigt werden; fordert Rahmenregelungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge und die Finanzierung, in denen der europäische Mehrwert, die Widerstandsfähigkeit der Industrie, die technologische Souveränität und die Versorgungssicherheit berücksichtigt werden;
40. fordert die Kommission auf, eine spezielle Risikobewertung des Schienen-Ökosystems durchzuführen, Hochrisikobereiche für kritische Infrastrukturkomponenten, insbesondere Signalgebungs- und Zugsteuerungs- und Zugsicherungssysteme, zu ermitteln, einschließlich bei Fahrzeugen mit doppeltem Verwendungszweck und strategischer Schieneninfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck, und einen Rahmen zu entwickeln, um die Sicherheit, Resilienz und strategische Autonomie des europäischen Eisenbahnsektors zu stärken und gleichzeitig einen fairen und offenen Wettbewerb zu wahren; fordert eine gründliche Bewertung der Cyberresilienz des ERTMS;
41. stellt fest, dass der erfolgreiche Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs von der Verfügbarkeit ausreichend qualifizierter Arbeitskräfte und von der Verbesserung der Mobilität der Arbeitskräfte sowohl für Triebfahrzeugführer als auch für das Zugpersonal abhängen wird, wobei gleichzeitig grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste erleichtert und höchste Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten sind; begrüßt in diesem Zusammenhang die Arbeit der ERA an der Entwicklung technischer Spezifikationen für ein manipulationssicheres EU-weites

⁹ Verordnung (EU) 2022/2560 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über den Binnenmarkt verzerrende drittstaatliche Subventionen (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2560/oj>).

System zur Überwachung der Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten, um die Eisenbahnsicherheit und die Einhaltung der Sozialvorschriften zu gewährleisten, auch für Arbeitnehmer, die in mehreren Mitgliedstaaten oder Eisenbahnunternehmen tätig sind;

42. unterstützt die gemeinsame Entwicklung harmonisierter netzübergreifender Triebzüge mit minimaler nationaler Anpassung im Rahmen des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen, das im Rahmen des MFR 2028-2034 verlängert werden sollte, und unterstützt die Fortschritte bei Forschung und Entwicklung, mit denen die verbleibenden Interoperabilitätslücken in der Infrastruktur geschlossen und skalierbare Lösungen zur Unterstützung eines europäischen Schienenmarkts in großem Maßstab bereitgestellt werden, um die Normung zu beschleunigen und die Kosten zu senken; fordert, dass die Zuständigkeit der ERA für EU-weit gestraffte Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungsverfahren sowie für das Auslaufen nationaler technischer Vorschriften gestärkt und ihr Budget entsprechend aufgestockt wird, damit sie ihre Aufgaben erfüllen kann, wobei sicherzustellen ist, dass ihre Verfahren transparent, effektiv und kosteneffizient bleiben;
43. fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit der ERA geeignete Mechanismen zu prüfen, die die Annahme gemeinsamer europäischer Eisenbahnstandards durch Mitgliedstaaten erleichtern können, die mit besonders hohen Kosten für die Anpassung der Infrastruktur konfrontiert sind, unter anderem durch Übergangsregelungen, Umsetzungsfahrpläne und technische Unterstützungsmaßnahmen, wobei das Ziel eines vollständig interoperablen europäischen Schienennetzes zu wahren ist; unterstreicht, dass die ERA in Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten sollte, wobei technische Anforderungen und Sicherheitsanforderungen, die durch spezifische nationale Netze gerechtfertigt sind, gebührend zu berücksichtigen sind;
44. besteht auf der Notwendigkeit, den Übergang zu einem harmonisierten Satz von Betriebsvorschriften und technischen Standards zu beschleunigen, um den Übergang zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu vollziehen; fordert gezielte Maßnahmen zum Abbau von Markteintrittsbarrieren bei Schienenfahrzeugen, einschließlich Erwerbsgarantien und Risikoteilungsmechanismen, und die Schaffung eines EU-Rahmens bis 2027 für einen transparenten und wettbewerbsfähigen Gebrauchtmärkte für Schienenfahrzeuge, unterstützt durch interoperable Register, harmonisierte Normen und zweckgebundene Finanzierungsinstrumente, die gleiche, faire Marktbedingungen und den Zugang für alle Eisenbahnunternehmen, ob öffentlich oder privat, in allen Mitgliedstaaten gewährleisten;

45. betont, dass ein echter europäischer Markt für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr von einem fairen, transparenten und diskriminierungsfreien Zugang zu wesentlichen Serviceeinrichtungen des Schienenverkehrs – wie Wartungswerkstätten, Abstellanlagen, Fahrkartenschaltern und Fahrgastinformationsanzeigen – und zu gebrauchten Schienenfahrzeugen abhängt, deren derzeitiger Mangel nach wie vor ein großes Hindernis für den Markteintritt darstellt, die Betriebskosten erhöht und die Erschwinglichkeit für die Fahrgäste verringert; begrüßt die Verpflichtung der Kommission, die Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Dienstleistungen zu überarbeiten und Rechtsvorschriften über den Weiterverkauf und die Außerbetriebnahme von Fahrzeugen vorzulegen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs und die effiziente Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu stärken und gleichzeitig höchste Standards in Bezug auf Sicherheit, Kompatibilität und Interoperabilität zu gewährleisten;
46. fordert die Kommission auf, abgeschlossene Hochgeschwindigkeitsbahnprojekte regelmäßig zu bewerten, einschließlich der Fahrgastnachfrage, der finanziellen Leistungsfähigkeit, der Umweltauswirkungen und der regionalen wirtschaftlichen Auswirkungen, um künftige Investitionsentscheidungen zu verbessern;
47. fordert die Kommission auf, die Richtlinie 2007/59/EG¹⁰ über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu überarbeiten, um unnötige Hindernisse für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste durch die Harmonisierung der Ausbildungs-, Zertifizierungs- und Sprachanforderungen zu beseitigen; fordert den Einsatz innovativer Technologien, einschließlich KI-gestützter Kommunikations- und Übersetzungslösungen, um eine nahtlose und einheitliche grenzüberschreitende Kommunikation zu ermöglichen, sofern mit diesen Maßnahmen das derzeitige Niveau der Eisenbahnsicherheit beibehalten wird; fordert die Kommission auf, zu diesem Zweck einen Legislativvorschlag vorzulegen;

¹⁰ Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/59/oj>).

48. begrüßt die Annahme der Verordnung (EU) 2026/1184¹¹ über die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, mit der die EU-weit harmonisierte Koordinierung der Kapazitätsplanung und -zuweisung gestärkt, die effiziente Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verbessert, Überlastungen und Engpässe verringert und die Grundlagen für nahtlosere, pünktlichere und zuverlässigere grenzüberschreitende Personen- und Schienengüterverkehrsdienste geschaffen werden, wodurch eine Verlagerung auf den Schienenverkehr unterstützt wird; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, für seine rasche und wirksame Umsetzung zu sorgen;

◦

◦ ◦

49. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

¹¹ Verordnung (EU) 2026/1184 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 2026 über die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazitat im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (ABl. L, 2026/1184, 10.6.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/1184/oj>).