Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2026/5097

20.10.2026

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz 2040

(Initiativstellungnahme)

(C/2026/5097)

Berichterstatter: **Dumitru FORNEA**

Berater	Mihai IVAŞCU
Beschluss des Plenums	19.2.2025
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung Initiativstellungnahme
Zuständiges Arbeitsorgan	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme im Arbeitsorgan	24.6.2026
Verabschiedung im Plenum	15.7.2026
Plenartagung Nr.	607
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/ Enthaltungen)	229/1/1

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) ist der Auffassung, dass die Union den Aufbau eines wahrhaft europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes bis 2040 zu einer ihrer strategischen Prioritäten machen und dabei denselben Ehrgeiz an den Tag legen muss wie bei der Verwirklichung des Binnenmarkts, der Einführung des Euros und der Umsetzung des Grünen Deals. Der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr sollte nicht mehr als sektorspezifische Verkehrspolitik, sondern als langfristiges Projekt zur Förderung der politischen, wirtschaftlichen und territorialen Integration behandelt werden.

1.2. Europa kann sich kein fragmentiertes Eisenbahnsystem mit uneinheitlicher Infrastrukturqualität, schlecht ausgebauten grenzüberschreitenden Verbindungen und anhaltenden territorialen Unterschieden leisten. Bessere Verbindungen auf der West-Ost- und der Nord-Süd-Achse, insbesondere in zentralen und abgelegenen Regionen, sind eine wichtige Voraussetzung für einen stärkeren wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der gesamten EU.

1.3. Beim Hochgeschwindigkeitsnetz der EU handelt es sich nicht nur um ein Mobilitätsprojekt, sondern um eine strategische Investition in die Wettbewerbsfähigkeit, die industrielle Resilienz und die technologische Führungsrolle Europas. Mit einem koordinierten Ansatz kann die EU ihre industriellen Ökosysteme stärken, Innovationen fördern und hochwertige Arbeitsplätze entlang der gesamten Wertschöpfungskette sichern.

1.4. Es muss dringend mehr politisches Engagement an den Tag gelegt werden. Während andere globale Akteure rasch und strategisch in umfassende Schieneninfrastrukturen investieren, kommt es in Europa aufgrund der fragmentierten Planung, komplizierten bürokratischen Vorgaben und unzureichenden Abstimmung der Mitgliedstaaten weiterhin zu Verzögerungen.

1.5. Der EWSA hält es für unerlässlich, von nationalen Ansätzen abzurücken und zu einer echten europäischen Planung überzugehen. Mit verbindlichen Verpflichtungen, stärkeren Koordinierungsmechanismen und beschleunigten Umsetzungsverfahren sollte dafür gesorgt werden, dass vorrangig grenzüberschreitende Korridore mit hohem europäischen Mehrwert ausgebaut werden.

1.6. Um private Investitionen zu gewinnen, muss dafür gesorgt werden, dass in Bezug auf den Rechtsrahmen berechenbarere, klarere und stabilere Maßnahmen greifen, frühzeitig Informationen über öffentliche Finanzierungssysteme bereitgestellt werden, Governance-Mechanismen transparent sind und besser absehbar ist, wie sich die langfristigen Rentabilitätsaussichten gestalten. Auf EU-Ebene sollten innovative Finanzierungsinstrumente, einschließlich Mischfinanzierungen und gezielter Risikominderungsmechanismen, weiterentwickelt werden.

1.7. Der EWSA ist der Auffassung, dass höhere Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur entscheidend dazu beitragen werden, eine echte Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger zu bewirken, und fordert eine Aufstockung der EU-Mittel, einschließlich einer strategischen Verwendung der Einnahmen aus dem Emissionshandelssystem (EHS), um sowohl den Betrieb grenzüberschreitender Verbindungen als auch die Modernisierung der innerstaatlichen Schienennetze zu unterstützen.

1.8. Ein nicht verhandelbares Ziel muss die Interoperabilität sein. Für die Schaffung eines wirklich integrierten europäischen Eisenbahnraums sind eine beschleunigte Einführung gemeinsamer Normen, darunter auch das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), ein vereinfachter Rechtsrahmen und eine stärkere Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten unabdingbar.

1.9. Fester Bestandteil der künftig entwickelten Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur sollten Digitalisierung und künstliche Intelligenz sein. Mit inklusiver KI kann die Betriebseffizienz verbessert werden, da sie eine vorausschauende Wartung, ein intelligenteres Verkehrsmanagement, eine Optimierung der Netzkapazitäten und verbesserte Personenverkehrsdienste ermöglicht.

1.10. Das EU-Hochgeschwindigkeitsnetz muss zugänglich, inklusiv und nutzerorientiert bleiben. Um eine nahtlose Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen zu gewährleisten, sind faire Preisstrukturen, integrierte Fahrscheinsysteme und eine effiziente Anbindung an konventionelle Eisenbahn-, Regional- und Nahverkehrsnetze wichtig. Die Bahnhöfe künftiger Hochgeschwindigkeitsverbindungen müssen zu uneingeschränkt multimodalen Knotenpunkten ausgebaut werden und als strategische Investitionen betrachtet werden, die beträchtliche Gewinne abwerfen.

1.11. Besonderes Augenmerk sollte auf Familien, junge Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und in abgelegenen oder schlecht angebundenen Regionen lebende Bürger gerichtet werden. Der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr sollte (u. a. durch Initiativen wie DiscoverEU im Rahmen von Erasmus+) zu Chancengleichheit beitragen und das Gemeinschaftsgefühl in einem gemeinsamen europäischen Raum stärken.

1.12. Der Erfolg dieses Projekts wird im Wesentlichen von den daran beteiligten Menschen abhängen. Europa muss dringend in Kompetenzen, berufliche Bildung, Lehrlingsausbildung, Umschulung und die Qualifizierung der Arbeitskräfte investieren, um in der gesamten EU den Arbeitskräftemangel zu beheben und für ausreichende industrielle und operative Kapazitäten zu sorgen.

1.13. Der EWSA betont, dass solide Arbeitnehmerrechte, hohe Sicherheitsstandards und ein wirksamer sozialer Dialog weiterhin im Mittelpunkt des Transformationsprozesses stehen müssen. Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs sollte in allen Regionen zu hochwertigen Arbeitsplätzen, fairen Arbeitsbedingungen und einem sozialverträglichen Wandel beitragen, wobei Sozialdumping und Ausbeutung wirksam begegnet werden muss und die EU für eine solide Überwachung der Arbeitsbedingungen für Fahrer und andere Beschäftigte des Verkehrssektors sorgen muss.

1.14. Europa verfügt bereits über das technologische Fachwissen, die industriellen Kapazitäten und die politischen Grundlagen, die für die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsschienennetzes von Weltrang erforderlich sind. Jetzt sind entschlossene politische Führung, eine rasche Umsetzung und eine klare gemeinsame Vision gefragt, mit der dieses Ziel in greifbare Ergebnisse für die Bürger, Unternehmen und künftigen Generationen umgesetzt werden kann.

2. **Einleitung und allgemeine Erwägungen**

2.1. Die Europäische Union befindet sich an einem Wendepunkt. Angesichts eines immer stärkeren globalen Wettbewerbs, zunehmender Klimazwänge und wachsender interner Ungleichheiten ist ein ehrgeizigeres, kohärenteres und strategisch klareres Handeln der EU erforderlich. Die Verkehrspolitik (und insbesondere der Schienenverkehr) darf nicht länger mit rein technischen oder schrittweisen Lösungen angegangen werden, sondern muss zu einem zentralen europäischen politischen und wirtschaftlichen Projekt aufgewertet werden.

2.2. In diesem Zusammenhang baut die vorliegende Stellungnahme unmittelbar auf der Mitteilung der Europäischen Kommission „Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr“ ([1]) auf, in der ein strategischer Rahmen für den Aufbau eines integrierten europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes mit dem klaren Ziel festgelegt wird, alle Hauptstädte der EU schrittweise durch ein kontinuierliches, interoperables Netz von Hochgeschwindigkeitskorridoren miteinander zu verbinden.

2.3. Trotz jahrzehntelanger Politikentwicklung im Rahmen des TEN-V ist das Eisenbahnnetz der EU nach wie vor strukturell fragmentiert, wobei weiterhin territoriale Unterschiede bei der Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur bestehen, insbesondere in den West-Ost- und Nord-Süd-Korridoren, auch in Mitteleuropa. Die zwischen den Hauptstädten verkehrenden Züge sind oft langsam, die Verbindungen unzuverlässig bzw. Hochgeschwindigkeitsanbindungen nicht vorhanden. Diese Situation ist nicht mehr mit den wirtschaftlichen Ambitionen, den Klimaschutzverpflichtungen und sozialen Erwartungen der EU vereinbar. Wenn für einen stärkeren wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der gesamten EU gesorgt werden soll, müssen diese Lücken geschlossen werden.

2.4. Gleichzeitig geht die internationale Konkurrenz mit Entschlossenheit vor. China besitzt mit rund 50 000 km Strecke das mit Abstand größte Hochgeschwindigkeitsschienennetz der Welt, über das jährlich mehr als 2–2,5 Mrd. Fahrgäste befördert werden ([2]). Damit ist das chinesische Hochgeschwindigkeitsnetz etwa fünfmal so groß wie das der EU. Dass China diese Größenordnung erreichen konnte, ist auf seine bewusste Strategie zur Stärkung des inneren Zusammenhalts, seiner industriellen Führungsrolle und seines geopolitischen Einflusses zurückzuführen.

2.5. Das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz 2040 muss als ein Vorhaben konzipiert werden, das einen entscheidenden Beitrag zur Förderung der EU-Integration im 21. Jahrhundert leistet und grundlegend verändert, wie Europa in Zukunft funktionieren wird: in Bezug auf die Mobilität der Menschen, die Vernetzung der Regionen, die Entwicklung von Industriezweigen und die Chancenverteilung. In der EU soll ein echter Mobilitätsraum geschaffen werden, der von schnellen Verbindungen, Barrierefreiheit, Nachhaltigkeit und Inklusion getragen ist. Dieses Projekt sollte auf einer Stufe mit dem Binnenmarkt, dem Euro und dem Grünen Deal als Leitinitiative unter Beweis stellen, dass die EU in der Lage ist, seinen Bürgerinnen und Bürgern greifbare Vorteile zu bringen.

3. **Globaler Wettbewerb und strukturelle Mängel Europas**

Eine sich vertiefende weltweite Kluft

3.1 Der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken steht mittlerweile für strategische Kapazität und langfristige Vision. China konnte dank seines Schienennetzes seine Wirtschaftsgeografie umgestalten und seiner Industrie eine weltweite Spitzenposition sichern. Auch andere globale Akteure investieren verstärkt — in dem Wissen, dass die Verkehrsinfrastruktur untrennbar mit der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit und der technologischen Souveränität verbunden ist.

Fragmentierung der EU als strukturelles Versagen

3.2. Der derzeitige von der EU verfolge Ansatz weist systemische Schwachstellen auf. Die Planung erfolgt nach wie vor weitgehend auf nationaler Ebene, die Finanzierung ist unzureichend und uneinheitlich, und die Umsetzung wird nach wie vor durch komplizierte Rechtsvorschriften ausgebremst. Grenzüberschreitende Vorhaben sind am schwierigsten zu verwirklichen. Ohne ein kohärentes und integriertes Hochgeschwindigkeitsnetz läuft Europa Gefahr, seinen Binnenmarkt zu schwächen, die Mobilität der Arbeitskräfte einzuschränken und seine Klimaziele zu untergraben.

4. **Hochgeschwindigkeitsstrecken als Grundpfeiler der wirtschaftlichen Stärke, des sozialen Zusammenhalts und eines gerechten Übergangs**

Eine strategische Investition in die Wirtschaft und die Industrie der EU

4.1. Hochgeschwindigkeitsstrecken sind kein Kostenfaktor, sondern eine langfristige Investition in die Produktionskapazität Europas, denn sie tragen zur Stärkung der Lieferketten, zur Unterstützung der Innovationsökosysteme und zu einer besseren Vernetzung wichtiger Wirtschaftszentren bei.

4.2. Gleichzeitig stellen sie auch eine große Chance für die Industrie dar. Ein groß angelegtes europäisches Programm für Hochgeschwindigkeitsstrecken würde die weltweite Führungsrolle der EU in den Bereichen Eisenbahntechnik, Ingenieurwesen und Infrastrukturentwicklung stärken, Innovationen fördern und hochwertige Arbeitsplätze entlang der gesamten Wertschöpfungskette sichern.

([1]) Mitteilung der Kommission „Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr“, COM(2025) 903 final.
([2]) Wikipedia: *List of high-speed railway lines*, vgl. Wikipedia, Stichwort „Schnellfahrstrecke“.

Sozialer Zusammenhalt, territoriale Gerechtigkeit und Lebensqualität

4.3. Mit einem echten EU-Hochgeschwindigkeitsschienennetz lässt sich die soziale und ökonomische Geografie der Union verändern. Durch die Anbindung von Randgebieten an große Knotenpunkte werden Ungleichheiten verringert und den Bürgerinnen und Bürgern neue Chancen eröffnet. Außerdem leistet ein solches Schienennetz (u. a. durch Initiativen wie DiscoverEU im Rahmen von Erasmus+) einen einzigartigen Beitrag zur Vernetzung der Menschen und zur Stärkung eines gemeinsamen Gefühls der Zugehörigkeit zu Europa.

4.4. Der Zugang zu schnellen, erschwinglichen und zuverlässigen Verkehrsmitteln ist kein Luxus, sondern eine Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe am wirtschaftlichen und sozialen Leben. Durch Hochgeschwindigkeitsstrecken können Regionen einander näher gebracht und ihre Isolation überwunden werden. Besonderes Augenmerk muss Familien mit Kindern und jungen Menschen gelten. Allen muss barrierefreies und benutzerfreundliches Reisen ermöglicht werden.

Kompetenzen, Arbeitskräfte und gerechter Übergang

4.5. In Europa besteht bereits ein erheblicher Arbeitskräftemangel in den Bereichen Verkehr, Bauwesen und Ingenieurwesen. Der Erfolg dieses Vorhabens wird im Wesentlichen von den daran beteiligten Menschen abhängen und setzt hoch qualifizierte und gut ausgebildete Arbeitskräfte in vielen Bereichen voraus. Die EU muss Sozialdumping und Arbeitsausbeutung verhindern und ein europäisches Überwachungssystem zur Wahrung fairer Arbeitsbedingungen für Fahrer und andere Beschäftigte des Verkehrssektors einrichten.

4.6. Der EWSA fordert eine europäische Kompetenzstrategie für den Schienenverkehr, die Folgendes umfasst:

— umfangreiche Investitionen in die allgemeine und berufliche Bildung und die Lehrlingsausbildung,

— Umschulungs- und Weiterbildungsprogramme für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die vom ökologischen und vom digitalen Wandel betroffen sind,

— einen starken sozialen Dialog und Tarifverhandlungen,

— Maßnahmen zur Gewährleistung attraktiver Arbeitsbedingungen, gerechter Löhne und hoher Sicherheitsstandards.

— Der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr muss Teil eines gerechten Übergangs sein, mit dem hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden und sichergestellt wird, dass kein Arbeitnehmer und keine Region zurückgelassen wird.

Ein Eckpfeiler der Klima- und Energiepolitik

4.7. Hochgeschwindigkeitsstrecken zählen zu den wirksamsten Lösungen zur Dekarbonisierung der Mobilität auf langen Strecken. Dieser Übergang wird sich jedoch nicht automatisch vollziehen. Er setzt vielmehr entschiedenes politisches Handeln, einschließlich der Verlagerung von Investitionsprioritäten, und eine Internalisierung der Umweltkosten voraus. Zudem muss die Schiene zur attraktivsten Option für Fahrgäste werden. Dazu muss u. a. mit entsprechenden Maßnahmen dafür gesorgt werden, dass Instandhaltungseinrichtungen, angemessene Möglichkeiten für die Fahrscheinausstellung und Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

5. **Schaffung der Voraussetzungen für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz: Governance, Finanzierung und Kapazitäten**

Ein neues Governancemodell

5.1. Da es sich um ein Vorhaben handelt, das sowohl in wirtschaftlicher als auch politischer Hinsicht für die EU von strategischer Bedeutung ist, bedarf es eines solideren europäischen Rahmens, der es ermöglicht, für eine Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten und eine raschere Entscheidungsfindung zu sorgen, wichtigen grenzüberschreitenden Korridoren Vorrang einzuräumen und eine langfristige Kontinuität über politische Zyklen hinaus zu gewährleisten. Dies kann neue institutionelle Regelungen oder eine Stärkung der Mandate bestehender Strukturen erfordern.

Ambitionierte Finanzierung: von Finanzengpässen zu strategischen Investitionen

5.2. Die Finanzierung ist nach wie vor größte Herausforderung und Chance zugleich. Der Umfang der erforderlichen Investitionen ist mit anderen EU-Großprojekten vergleichbar, weshalb ein gleiches Maß an Ehrgeiz und langfristigem Engagement erforderlich ist. In diesem Zusammenhang werden in der Mitteilung „Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr“ die Grundlagen für eine spezielle Finanzierungsstrategie auf europäischer Ebene gelegt. Zudem sind darin Maßnahmen enthalten, mit denen die infrastrukturellen, mit dem Fahrzeugbestand verbundenen, kommerziellen und technischen Hindernisse beseitigt werden sollen, die derzeit die Projektdurchführung erschweren.

5.3. Hierfür müssen die EU-Mittel deutlich aufgestockt werden. Zudem muss der Europäischen Investitionsbank eine proaktivere Rolle zugewiesen werden. Gleichzeitig sind zur Mobilisierung zusätzlicher Ressourcen innovative Finanzierungsinstrumente zu entwickeln. Hierzu gehört ggf. eine wirksame und sorgfältig abgestimmte Beteiligung privater Investoren. Um private Investoren anzuziehen, werden auch klarere langfristige Renditeaussichten wichtig sein.

5.4. Bei der Mobilisierung öffentlicher und privater Investitionen in kapitalintensive grenzüberschreitende Infrastruktur müssen EU-Mittel als wesentlicher Katalysator dienen, während der Auf- und Ausbau und die Modernisierung innerstaatlicher Hochgeschwindigkeitsverbindungen weiterhin durch nationale und regionale Investitionsrahmen unterstützt werden sollte. Um eine echte Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger voranzutreiben, sollte das gesamte ungenutzte Potenzial von Einnahmen aus dem EHS als zweckgebundener Finanzierungsstrom für Hochgeschwindigkeitsverbindungen erschlossen werden.

Interoperabilität, Normung und Führungsrolle im digitalen Bereich

5.5. Die technische Fragmentierung geht nach wie vor zulasten der Effizienz und der Konnektivität. Ein nicht verhandelbares Ziel muss also die vollständige Interoperabilität sein. Die beschleunigte Einführung gemeinsamer Normen, auch des ERTMS, ist unverzichtbar und setzt voraus, dass die Eisenbahnagentur der Europäischen Union mit einem entsprechenden Mandat ausgestattet wird. Gleichzeitig bietet die Digitalisierung Möglichkeiten zur Kapazitätssteigerung, zur Optimierung des Verkehrsmanagements und zur Verbesserung des Fahrgasterlebnisses. Dank inklusiver KI, die eine vorausschauende Wartung, die Optimierung von Netzkapazitäten und intelligentere Fahrgastmanagementsysteme ermöglicht, kann die Netzeffizienz weiter verbessert werden.

6. **Ein entscheidendes europäisches Vorhaben für 2040**

Von der Absichtserklärung zur praktischen Umsetzung

6.1. Europa verfügt bereits über das technologische Fachwissen, die industriellen Kapazitäten und die politischen Rahmenvorgaben, die für die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsschienennetzes von Weltrang erforderlich sind. Allerdings mangelt es an politischer Entschlossenheit, Abstimmung und rascher Umsetzung. Die oberste Priorität muss daher darin bestehen, den Schritt von der Absichtserklärung zur praktischen Umsetzung zu vollziehen.

6.2. Hierfür muss rasch ein klarer EU-Fahrplan für das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz 2040 erstellt werden, der Etappenziele und verbindliche Verpflichtungen enthält und in dem grenzüberschreitende Korridore Vorrang erhalten. Die Mitgliedstaaten und die Einrichtungen und Organe der EU müssen zu mehr als einer freiwilligen Abstimmung bereit sein und für eine echte Ausrichtung der nationalen Infrastrukturpläne an den europäischen Zielen sorgen.

6.3. In diesem Zusammenhang hat die Kommission angekündigt, dass sie eine EU-weite Finanzierungsstrategie ausarbeiten und strukturierte Dialoge mit den Interessenträgern einleiten wird, um einen „Deal für ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ als multilaterale Verpflichtung zur Mobilisierung von Investitionen für vorrangige Korridore auf den Weg zu bringen. Dieser Ansatz ist natürlich ein wichtiger und begrüßenswerter Schritt in die richtige Richtung. Bei der Umsetzung dieser Verpflichtungen in einen klaren, operativen und zeitgebundenen Rahmen sind jedoch bislang nur begrenzte Fortschritte erzielt worden. Wenn diese Initiativen die Umsetzung des Vorhabens vor Ort wirksam unterstützen sollen, ist nach Auffassung des EWSA ein klareres, transparenteres und dringlicheres Handeln erforderlich.

6.4. Unmittelbare Fortschritte lassen sich erzielen, wenn eine begrenzte Zahl strategischer Vorzeigeprojekte mit hohem europäischen Mehrwert rascher vorangetrieben wird, insbesondere solche, mit denen das Problem fehlender grenzüberschreitender Verbindungen behoben wird. Die Kommission hat bereits mit Mitgliedstaaten zusammengearbeitet, um diese vorrangigen TEN-V-Vorhaben zu ermitteln. Als erste Schritte, die innerhalb kurzer Zeit zu sichtbaren Ergebnissen führen, können die Verwaltungsverfahren vereinfacht, die Genehmigungsverfahren beschleunigt, Bodenspekulation und Verdrängungspraktiken im Zusammenhang mit dem Streckenausbau verhindert und eine unter den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmte Planung gewährleistet werden.

Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft

6.5. Ein europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz muss den Bürgern und Unternehmen von Anfang an konkrete und messbare Vorteile bringen. Ein zentrales Ziel sollte darin bestehen, die Fahrzeiten zwischen den europäischen Großstädten so zu verkürzen, dass die Bahn gegenüber Kurz- und Mittelstreckenflügen zur bevorzugten Option wird. Zugleich müssen die Preisstrukturen fair und inklusiv bleiben, damit der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr nicht zu einem bestimmten Nutzerkategorien vorbehaltenen „Premium-Dienst“ wird. Der EWSA betont ferner, dass durch den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen für den Personenverkehr Kapazitäten für den Güterverkehr freigesetzt werden können, was zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der EU und der Widerstandsfähigkeit des Binnenmarkts beitragen würde.

6.6. Der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr muss auch besser in konventionelle Verkehrsnetze, z. B. des Schienen-, Regional- und Nahverkehrs, integriert werden, um eine effiziente Beförderung von Tür zu Tür zu gewährleisten. Dazu müssen die Bahnhöfe von Hochgeschwindigkeitsverbindungen zu uneingeschränkt multimodalen Knotenpunkten mit nahtloser Anbindung an verschiedene Verkehrsträger ausgebaut und als strategische Investitionen betrachtet werden, die beträchtliche Gewinne abwerfen. Für ein wirklich europäisches Reiseerlebnis müssen vorrangig integrierte Fahrscheinsysteme, nahtlose grenzüberschreitende Reisen und zuverlässige Dienste entwickelt werden.

Mobilisierung von Finanzmitteln, Kompetenzen und industriellen Kapazitäten

6.7. Die Verwirklichung des für 2040 gesteckten Ziels erfordert eine sofortige und koordinierte Mobilisierung finanzieller, personeller und industrieller Ressourcen. Es muss für eine frühzeitige Sicherung der Finanzierung und eine strategische Verwendung der Mittel gesorgt werden, wobei Projekte mit dem höchsten Mehrwert für die EU eindeutig Vorrang haben müssen.

6.8. Zugleich muss unverzüglich ein europäisches Kompetenzkonzept auf den Weg gebracht werden. Zur Vermeidung von Engpässen, die die Umsetzung verzögern könnten, müssen umfangreiche Investitionen in die Ausbildung, Umschulung und Qualifizierung der Arbeitskräfte getätigt werden. Voraussetzung einer fairen und wirksamen Abwicklung der Übergangsprozesse auf dem Arbeitsmarkt ist die Einbeziehung der Sozialpartner.

6.9. Parallel dazu müssen auch die industriellen Kapazitäten ausgebaut werden. Damit die Union dieses Vorhaben unabhängig und effizient durchführen kann, müssen die Lieferketten, der Ausbau der Produktionskapazitäten und die technologische Entwicklung in Europa unterstützt werden.

Jetzt handeln: Europas Glaubwürdigkeit auf dem Prüfstand

6.10. Der Aufbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes 2040 ist kein langfristiges Ziel, das aufgeschoben werden kann, sondern eine dringende strategische Notwendigkeit. Der EWSA weist darauf hin, dass die Fertigstellung des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes zu einer besseren Anbindung und Vernetzung der Wirtschaftszentren führen und so einen wirtschaftlichen Nettonutzen in Höhe von schätzungsweise 750 Mrd. EUR bewirken wird. ([3]) Die nächsten fünf Jahre werden entscheidend dafür sein, ob Europa die Umsetzung seiner Vision gelingt.

6.11. Es müssen unverzüglich konkrete Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören ein klares politisches Engagement auf höchster Ebene, die Einleitung vorrangiger Projekte, die Sicherung der Finanzierung und die Schaffung solider Governance-Mechanismen.

6.12. Letztlich bietet dieses Vorhaben Europa die Gelegenheit, gemeinsam zu handeln und seine strategischen Prioritäten umzusetzen. Ein erfolgreiches Hochgeschwindigkeitsschienennetz wird nicht nur Veränderungen bei der Mobilität mit sich bringen, sondern auch die wirtschaftliche Resilienz, den sozialen Zusammenhalt und die Position Europas in der Welt stärken. Wenn nicht mit dem notwendigen Ehrgeiz und der erforderlichen Dringlichkeit gehandelt wird, besteht die Gefahr, dass sich strukturelle Schwächen verstetigen. Doch das kann sich Europa nicht mehr leisten.

Brüssel, den 15. Juli 2026

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Séamus BOLAND

([3]) Joint Declaration of the Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) and Eurocities on Connecting Europe at High Speed.