Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/2198

31.10.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/2198 DER KOMMISSION

vom 30. Oktober 2025

über die Umsetzung der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid im Europäischen Verkehrskorridor Atlantik in Anwendung der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 7130)

(Nur der spanische und der portugiesische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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. 1315/2013 ([1]), insbesondere auf Artikel 55 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Dekarbonisierung des Verkehrswesens ist ein zentrales politisches Ziel der Union, wozu insbesondere die Voraussetzungen für eine ehrgeizige Verlagerung des Personenfernverkehrs auf energieeffiziente Verkehrsträger geschaffen werden sollen. In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ([2]) legt die Kommission ausdrücklich das Ziel fest, den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln.

(2) Die Fertigstellung der Kernnetz-Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung zwischen Lissabon und Madrid soll gemäß Artikel 6 Absatz 1 und Anhang I der Verordnung (EU) 2024/1679 bis Ende 2030 erfolgen.

(3) Nach der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid sollten die Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit haben, direkte Verkehrsdienste zwischen den beiden Hauptstädten mit einer Fahrtdauer von etwa drei Stunden anzubieten. Für das Ziel, die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid vollständig in das weitere Hochgeschwindigkeitsnetz Spaniens und Frankreichs zu integrieren, ist die Einführung der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm ein wichtiger Schritt nach vorn. Dies wird die Wettbewerbsfähigkeit des Personenfernverkehrs stärken. Durch die Verbindung Portugals und Spaniens und die weitere Anbindung nach Frankreich hat die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid eine eindeutig grenzüberschreitende und unionsweite Dimension.

(4) Das Projekt für die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid ist Teil des Europäischen Verkehrskorridors Atlantik. Im 5. Arbeitsplan für den Atlantik-Korridor (Juli 2022) wird betont, wie wichtig es ist, die Fertigstellung dieser grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung zu beschleunigen, um eine tragfähige Alternative zu den täglich etwa 40 Flügen zwischen Lissabon und Madrid zu bieten.

(5) Die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid ist ein komplexes grenzüberschreitendes Projekt, an dem Portugal und Spanien beteiligt sind und das den Bau neuer Infrastrukturabschnitte erfordert. Sämtliche Infrastrukturkomponenten für die Verbindung sind unerlässlich, um eine angemessene Fahrzeit für direkte Hochgeschwindigkeitsverkehrsdienste von etwa drei Stunden zu gewährleisten. Darunter fallen die dritte Brücke über den Tejo in Lissabon sowie die Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitte „Lissabon–Évora“, „Évora–Caia“, „Caia–Badajoz“, „Badajoz–Talayuela“ und „Talayuela–Madrid“.

(6) Eine gute Koordination zwischen Spanien und Portugal ist daher von entscheidender Bedeutung. Zur Unterstützung einer koordinierten und zügigen Projektdurchführung müssen Bestimmungen erlassen werden, die eine Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen und den Zeitplan für deren Umsetzung enthalten.

(7) Ferner ist es wichtig, die für die Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid erforderlichen Maßnahmen sowie den Zeitplan für ihre Umsetzung klar zu bestimmen, um die Verfügbarkeit von Finanzierungen oder Finanzmitteln auf Unions-, nationaler und regionaler Ebene sowie von privaten Finanzmitteln zu planen und vollständig zu optimieren. Die Kofinanzierung durch die Union hat eine potenziell hohe Hebelwirkung in Bezug auf die nationale und regionale Entscheidungsfindung zur Durchführung der Maßnahmen.

([1]) ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

([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).

(8) Portugal und Spanien haben bereits umfangreiche Maßnahmen durchgeführt, darunter Studien und Infrastrukturarbeiten, die zur Verwirklichung der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid beitragen. Die meisten von ihnen wurden von der Union im Rahmen verschiedener Programme kofinanziert (Kohäsionsfonds, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, Fazilität „Connecting Europe", Aufbau- und Resilienzfazilität). Die Tätigkeiten wurden und werden derzeit im Rahmen mehrerer Finanzhilfevereinbarungen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe" durchgeführt (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).

(9) Gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 und unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 der genannten Verordnung müssen die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen durchführen, um das Kernnetz bis zum 31. Dezember 2030 fertigzustellen. Darüber hinaus ist in Artikel 8 Absatz 5 festgelegt, dass die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse davon abhängt, wie ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren des Unionsrechts und des nationalen Rechts einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

(10) Spanien und Portugal haben alles unternommen, um die Frist für das Kernnetz bis 2030 einzuhalten, was durch die erheblichen Fortschritte bei den Abschnitten Évora–Mérida und Mérida–Plasencia belegt wird. Spanien ist zudem entschlossen, alles zu unternehmen, um den neuen Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitt zwischen Talayuela und Madrid bis 2030 fertigzustellen. Aufgrund der technischen und finanziellen Zwänge, mit denen Portugal konfrontiert ist, wird die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung zwischen Lissabon und Madrid jedoch nicht vor Ende 2030 fertiggestellt werden. Die endgültige Fertigstellung soll bis Ende 2034 erfolgen.

(11) Angesichts der geplanten Inbetriebnahme der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Évora–Elvas bis Mitte 2026 sowie des Ziels, die gesamte Hochgeschwindigkeitsverbindung bis Ende 2034 fertigzustellen, ist es notwendig, bis spätestens 2030 eine Zwischenphase zu gewährleisten, um Lissabon mit einer angemessenen Fahrzeit von rund fünf Stunden für direkte Verkehrsdienste mit Hochgeschwindigkeitszügen an Madrid anzubinden.

(12) Da die Ergebnisse der Studien für den Bau der Abschnitte, die für die Erreichung der dreistündigen Reisezeit bis 2034 erforderlich sind, erst bis Ende 2027 vorliegen werden, müssen der Zeitplan und die entsprechenden Meilensteine für den Bau dieser Abschnitte, einschließlich der Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) und seiner jeweiligen Genehmigung auf ihnen, zu einem späteren Zeitpunkt vereinbart werden.

(13) Die grenzüberschreitende Dimension des Projekts erforderte die Schaffung spezieller Strukturen für die Leitung und Beaufsichtigung. Die Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung „Alta Velocidad(e) España Portugal" (AVEP-EWIV) wurde am 26. Januar 2001 gegründet. Ihr Unternehmenszweck besteht darin, alle Aufgaben im Bereich der Eisenbahnverbindungen zwischen Spanien und Portugal wahrzunehmen, die ihr von der spanischen oder portugiesischen Regierung oder deren jeweiligen Infrastrukturbetreibern Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) und Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) übertragen wurden.

(14) Um die Fortschritte bei der Durchführung zu überwachen, sollten die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission regelmäßig darüber Bericht erstatten, wie die Entwicklung auf den Abschnitten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet verläuft, einschließlich der finanziellen Verpflichtungen in den nationalen Haushaltsplänen, und ihr etwaige erhebliche Verzögerungen mitteilen.

(15) Der Durchführungsbeschluss C(2018) 2356 der Kommission vom 24.4.2018 über die grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung Évora–Mérida entlang dem Atlantikkorridor betrifft einen Abschnitt der Strecke, der unter den vorliegenden Beschluss fällt. Daher ist es notwendig, ihn aufzuheben. Die Maßnahmen, die in Anwendung dieses früheren Beschlusses noch nicht abgeschlossen worden sind, werden in den vorliegenden Beschluss aufgenommen.

(16) Der in diesem Beschluss festgelegte Durchführungszeitplan sollte die Erfüllung der Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts, einschließlich der Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit, unberührt lassen. Dieser Zeitplan sollte es allen Parteien ermöglichen, für eine optimale Verfügbarkeit von Finanzmitteln zu sorgen, ohne den finanziellen Zusagen eines Mitgliedstaats oder der Union vorzugreifen. Dabei sollte es auf keinem Fall zu Abstrichen bei den hohen Standards der Union für den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit kommen.

(17) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen sind von Portugal und Spanien genehmigt worden.

(18) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 61 der Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Dieser Beschluss enthält die Prioritäten, die Maßnahmen und den Zeitplan für die Umsetzung des Projekts der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid sowie die damit verbundenen Bestimmungen zur Leitung und Beaufsichtigung.

Artikel 2

Maßnahmen und Zeitplan

(1) Portugal und Spanien stellen die Durchführung folgender Maßnahmen sicher, um spätestens bis Ende 2030 direkte Verkehrsdienste für Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Lissabon und Madrid mit einer Fahrzeit von etwa fünf Stunden zu ermöglichen — aufgeteilt auf etwa drei Stunden von Madrid bis zur Grenze und zwei Stunden von der Grenze nach Lissabon:

a) die Bauarbeiten am zweiten Gleis des konventionellen Streckenabschnitts von Poceirão bis Bombel beginnen im ersten Halbjahr 2026, und dieser Abschnitt wird bis Ende 2029 in Betrieb genommen;

b) die Bauarbeiten auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Évora und Caia müssen bis Ende 2025 abgeschlossen sein, und dieser Abschnitt wird bis Mitte 2026 in Betrieb genommen;

c) der Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitt Plasencia–Talayuela wird bis Ende 2028 in Betrieb genommen;

d) das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) wird bis Ende 2027 zwischen Évora und Elvas eingeführt;

e) das ERTMS wird bis Mitte 2026 zwischen Badajoz und Plasencia und bis Ende 2028 zwischen Plasencia und Talayuela eingeführt;

f) das ERTMS wird bis Ende 2028 auf der bestehenden Infrastruktur zwischen Elvas und Badajoz abgestimmt eingeführt;

g) durch den schrittweisen Bau und die schrittweise Inbetriebnahme des Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitts Talayuela–Madrid, und im Zusammenhang mit der schrittweisen Elektrifizierung des konventionellen Streckenabschnitts Talayuela–Humanes als notwendige Maßnahme, soll sichergestellt werden, dass die Reisezeit von Madrid bis zur Grenze — ohne Zwischenstopp — bis Ende 2030 weniger als drei Stunden beträgt.

(2) Portugal und Spanien stellen die fristgerechte Durchführung folgender Maßnahmen sicher, um spätestens bis Ende 2034 direkte Hochgeschwindigkeitsverkehrsdienste zwischen Lissabon und Madrid mit einer Fahrzeit von etwa drei Stunden zu ermöglichen — aufgeteilt auf etwa zwei Stunden von Madrid bis zur Grenze und etwa eine Stunde von der Grenze nach Lissabon:

a) die im zweiten Halbjahr 2024 eingeleiteten Studien für den neuen Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitt Lissabon–Évora, einschließlich einer neuen Überquerung des Tejo in Lissabon, werden bis Ende 2027 abgeschlossen;

b) auf der Grundlage der Ergebnisse der unter Buchstabe a genannten Studien beginnt der Bau der folgenden Abschnitte sowie die Einführung und Genehmigung des ERTMS auf jedem dieser Abschnitte zu einem Zeitpunkt, der deren Fertigstellung und Inbetriebnahme bis 2034 sicherstellt:

   i) der neue Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitt Lissabon–Évora, einschließlich der dritten Brücke über den Tejo in Lissabon;

   ii) die zweigleisige Strecke auf dem Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitt Évora–Caia, abhängig von der Bestätigung der Begründung;

c) die Studien für den Hochgeschwindigkeitsabschnitt zwischen Caia und Badajoz werden von der AVEP-EWIV in Auftrag gegeben. Sie werden im zweiten Halbjahr 2025 eingeleitet und bis Ende 2027 abgeschlossen;

d) auf der Grundlage der Ergebnisse der unter Buchstabe c genannten Studien entscheiden Spanien und Portugal bis Ende 2027 über

i) die Möglichkeit, den Hochgeschwindigkeitsabschnitt zwischen Caia und Badajoz zu errichten, und gegebenenfalls über dessen Bauzeitplan mit Inbetriebnahme bis 2034;

ii) die Möglichkeit, einen internationalen Bahnhof zu errichten.

(3) Mit dem übergeordneten Ziel, die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Lissabon–Madrid in die weiteren Hochgeschwindigkeitsnetze Spaniens und Frankreichs zu integrieren, die mit der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm betrieben werden, ergreifen Portugal und Spanien die folgenden Maßnahmen:

a) Jeder Staat erarbeitet im Einklang mit Artikel 17 der Verordnung (EU) 2024/1679 einen koordinierten Plan für die Einführung der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lissabon und Madrid bis Ende 2027;

b) Koordinierung und Abschluss der Änderung der Spurweite zwischen Lissabon und Madrid im Einklang mit dem unter Buchstabe a genannten Plan und im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1679.

(4) Alle in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Maßnahmen werden in den nationalen Investitionsplänen Spaniens und Portugals berücksichtigt.

Artikel 3

Leitung und Beaufsichtigung

(1) Der Abschluss der in Artikel 2 genannten Maßnahmen wird auf Einladung des Europäischen Koordinators für den Europäischen Verkehrskorridor Atlantik mindestens einmal jährlich zwischen den Vertretern Portugals und Spaniens in einer gemäß Artikel 53 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2024/1679 eingesetzten speziellen Arbeitsgruppe erörtert.

(2) Über die in Absatz 1 genannte Arbeitsgruppe teilen Portugal und Spanien ihre Pläne für die Bauphasen und die Inbetriebnahme der verschiedenen in Artikel 2 genannten Streckenabschnitte, einschließlich der ERTMS-Einführung, mit und analysieren gemeinsam deren Auswirkungen auf den Betrieb von Schienenverkehrsdiensten auf der betreffenden Infrastruktur.

(3) Der Europäische Koordinator für den Europäischen Verkehrskorridor Atlantik kann Sitzungen mit den höchsten Regierungsvertretern beider Parteien einberufen, wenn Risiken bestehen, die den fristgerechten Abschluss einer der in Artikel 2 Absätze 1, 2 und 3 genannten Maßnahmen gefährden könnten.

Artikel 4

Berichterstattung

Portugal und Spanien legen der Kommission und dem Europäischen Koordinator für den Europäischen Verkehrskorridor Atlantik jeweils mindestens einmal jährlich und vor den in Artikel 3 Absatz 1 genannten Sitzungen einen Bericht über ihre jeweiligen Maßnahmen vor.

In diesen Berichten werden die Fortschritte bei der Durchführung der in Artikel 2 genannten Maßnahmen dargelegt, einschließlich der finanziellen Verpflichtungen in den nationalen Haushaltsplänen, und es werden erhebliche Verzögerungen unter Angabe der Ursachen und der ergriffenen Korrekturmaßnahmen mitgeteilt. Zu diesem Zweck können Mitgliedstaaten gegebenenfalls den Inhalt der regelmäßigen Berichte über den Stand der Maßnahmen heranziehen, die im Rahmen der Finanzhilfevereinbarungen der Fazilität „Connecting Europe“ vorzulegen sind.

Artikel 5

Aufhebung

Der Durchführungsbeschluss C(2018) 2356 wird aufgehoben.

Artikel 6

Adressaten

Dieser Beschluss ist an die Portugiesische Republik und das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 30. Oktober 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission