Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1332

10.7.2025

# DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/1332 DER KOMMISSION

**vom 9. Juli 2025**

**über die Durchführung des grenzüberschreitenden Projekts „Rail Baltica“ im Europäischen Verkehrskorridor Nordsee — Ostsee und dem Europäischen Verkehrskorridor Ostsee — Schwarzes Meer — Ägäis in Anwendung der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1723 der Kommission**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 3944)*

**(Nur der estnische, finnische, lettische, litauische, polnische und schwedische 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) Das grenzüberschreitende Projekt „Rail Baltica“ wird voraussichtlich eine entscheidende Rolle dabei spielen, das Funktionieren der Europäischen Verkehrskorridore Nordsee — Ostsee und Ostsee — Schwarzes Meer — Ägäis sicherzustellen. Mit der Rail-Baltica-Strecke entsteht eine interoperable und effiziente Eisenbahnverbindung zwischen Polen und den baltischen Staaten sowie indirekt Finnland. Sie wird über Anbindungen an den Schienen-, See-, Luft- und Straßenverkehr verfügen. Mit der Rail-Baltica-Strecke wird eine bislang fehlende, wichtige Verbindung für beide Korridore geschaffen und sie wird dazu beitragen, die Region mit der Ukraine und Moldau zu verbinden, die Teil der Korridore Nordsee — Ostsee und Ostsee — Schwarzes Meer — Ägäis sind. Die Strecke wird voraussichtlich auch zur Förderung der emissionsfreien Mobilität im Einklang mit den einschlägigen $CO_2$-Reduktionszielen der Union beitragen.

(2) Angesichts der aktuellen internationalen Entwicklungen hat der geostrategische Wert der Rail-Baltica-Strecke stark zugenommen. Ihr Beitrag zu Verteidigung, Sicherheit und militärischer Mobilität sollte bei der Durchführung des Projekts berücksichtigt werden.

(3) Das Projekt „Rail Baltica“ war von außergewöhnlichen Umständen wie dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie und dem groß angelegten Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine betroffen, die dessen Durchführung erheblich beeinträchtigt haben. Daher bedarf es einer Neubewertung des im Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1723 der Kommission festgelegten Durchführungszeitplans ([2]).

(4) Die Rail-Baltica-Strecke wird als konventionelle Schnellfahrstrecke für den gemischten Personen- und Güterverkehr eingerichtet. Sie soll zu dem Ziel beitragen, alle europäischen Hauptstädte mittels Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr zu verbinden.

(5) Mit der Rail-Baltica-Strecke sollen die drei baltischen Staaten im Jahr 2030 mit dem europäischen Eisenbahnnetz verbunden und in den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum integriert werden.

(6) Die Strecke stellt das Rückgrat des auf der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm basierenden europäischen Eisenbahnsystems in Estland, Lettland und Litauen dar. Zukünftig sollte dieses Eisenbahnsystem mit europäischer Spurweite in der Region im Einklang mit den nationalen Plänen zur Vereinheitlichung der Spurweite schrittweise ausgebaut werden.

([1]) ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1723 der Kommission vom 26. Oktober 2018 über das grenzüberschreitende Projekt „Rail Baltica“ im Nord-Ostsee-Kernnetzkorridor (ABl. L 287 vom 15.11.2018, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/1723/oj).

(7) Gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 und unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 der genannten Verordnung müssen die Mitgliedstaaten das Kernnetz bis zum 31. Dezember 2030 fertigstellen. 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.

(8) Estland, Lettland, Litauen und Polen sollten sich nach Kräften darum bemühen, das für die Fertigstellung des Kernnetzes angestrebte Jahr 2030 einzuhalten. Das Rail-Baltica-Projekt wird jedoch aufgrund seiner technischen und finanziellen Herausforderungen nicht vor Ende 2030 fertiggestellt werden.

(9) Angesichts der Zeit und der Ressourcen, die für den Bau der gesamten Rail-Baltica-Strecke erforderlich sind, und der strategischen Bedeutung einer schnellstmöglichen Anbindung Estlands, Lettlands und Litauens an das europäische Eisenbahnnetz sollte der Bau dieser Strecke in zwei Phasen aufgeteilt werden.

(10) Die Grundlage der Rail-Baltica-Strecke sollte in der ersten Phase bis Ende 2030 gebaut werden, um Estland, Lettland und Litauen mit dem europäischen Eisenbahnnetz zu verbinden. In der zweiten Phase sollten weitere Elemente, die unerlässlich sind, um das Potenzial der Rail-Baltica-Strecke voll auszuschöpfen, im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1679 umgesetzt werden.

(11) Damit die Strecke so früh wie möglich in Betrieb genommen werden kann, sollten Estland, Lettland und Litauen sie in der ersten Phase als eingleisige Strecke von Tallinn nach Kaunas bauen. Um bereits in der ersten Phase den grenzüberschreitenden Verkehr auf dem Rail-Baltica-Korridor anzukurbeln, sollte Litauen in der Lage sein, die Teilsysteme „Energie“ und „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ auf der bestehenden Eisenbahnstrecke mit europäischer Regelspurweite von 1 435 mm im Abschnitt zwischen Polen und Kaunas umzusetzen.

(12) Durch die Aufteilung in zwei Phasen soll den beteiligten Partnern die Zusicherung gegeben werden, dass die grundlegenden grenzüberschreitenden Verbindungen beim Bau Vorrang genießen und bis Ende 2030 errichtet werden.

(13) Estland, Lettland, Litauen, Polen und Finnland sollten bei der Planung und dem Bau der Rail-Baltica-Strecke eng zusammenarbeiten, um einen koordinierten Bau und eine vollständig interoperable Eisenbahnstrecke zu gewährleisten. Die Rail-Baltica-Taskforce, unter der Leitung des Europäischen Koordinators für den Korridor Nordsee — Ostsee, ist für die Lenkung und Koordinierung zwischen den Ministerien Estlands, Lettlands, Litauens, Polens und Finnlands und der Kommission zuständig, um eine koordinierte Arbeitsweise zu fördern, das Projekt zu leiten und eine reibungslose Durchführung zu unterstützen.

(14) Estland, Lettland, Litauen und Polen haben vereinbart, die Rail-Baltica-Strecke in enger Zusammenarbeit und in enger Abstimmung mit Finnland zu bauen.

(15) Die baltischen Staaten sollten zur Gewährleistung einer kohärenten Durchführung im Rahmen ihres Gemeinschaftsunternehmens RB Rail AS zusammenarbeiten, das weiterhin als Projektkoordinator tätig ist und als Hauptansprechpartner der Rail-Baltica-Partner — Estland, Lettland und Litauen sowie zugehörige nationale Stellen — bei deren Dialog mit der Kommission fungiert. Das Gemeinschaftsunternehmen RB Rail AS und die zugehörigen nationalen Stellen sollten das grenzüberschreitende Projekt „Rail Baltica“ im Einklang mit der vereinbarten Projektkonzeption durchführen.

(16) Im vorliegenden Beschluss sollten die Maßnahmen und der Zeitplan für deren Durchführung festgelegt werden, um die Arbeit der Projektpartner zu koordinieren und den an der Projektdurchführung beteiligten Akteuren Klarheit zu verschaffen. Er sollte auch die aktualisierte, in geografische und betriebliche Abschnitte gegliederte Durchführungsstrategie umfassen, wie sie in der am 28. Februar 2024 zwischen dem Gemeinschaftsunternehmen RB Rail AS, den zuständigen Ministerien Estlands, Lettlands und Litauens und den dem Projekt „Rail Baltica“ zugehörigen nationalen Stellen geschlossenen Projektmanagementvereinbarung dargelegt ist.

(17) Gemäß Artikel 55 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 muss die Kommission diesen Beschluss alle vier Jahre oder auf Antrag eines beteiligten Mitgliedstaats aktualisieren.

(18) Da der Zeitplan und die Maßnahmen, die mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1723 festgelegt wurden, veraltet sind und sich der geopolitische Kontext geändert hat, sollte der genannte Durchführungsbeschluss aufgehoben werden.

(19) 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 einen überarbeiteten Durchführungszeitplan für das grenzüberschreitende Projekt „Rail Baltica“ (Tallinn–Pärnu–Riga–Panevėžys–Kaunas–Warschau mit einer Verbindung nach Vilnius) sowie damit zusammenhängende Bestimmungen zur Leitung, Beaufsichtigung und Berichterstattung.

*Artikel 2*

**Prioritäten in der ersten Phase**

(1) In der ersten Phase, bis zum 31. Dezember 2030, priorisieren Estland, Lettland, Litauen und Polen den Bau der Abschnitte Tallinn–Pärnu–Salaspils–Misa–Panevėžys–Kaunas–Warschau und die zur Fertigstellung dieser Abschnitte notwendigen Arbeiten. Während dieser Phase wird die Anbindung der Rail-Baltica-Strecke an Riga und Vilnius über das bestehende Schienennetz sichergestellt.

(2) In der ersten Phase können Estland, Lettland und Litauen die Rail-Baltica-Strecke als eingleisige Strecke von Tallinn nach Kaunas bauen, sofern ein auf zwei Gleise ausgelegter Unterbau und genügend Überholgleise für einen reibungslosen Betrieb gebaut werden.

(3) Neben den in den Absätzen 1 und 2 genannten Maßnahmen der ersten Phase kann Litauen die Teilsysteme „Energie“ und „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ auf der bestehenden Eisenbahnstrecke im Abschnitt zwischen Polen und Kaunas umsetzen.

(4) Estland, Lettland und Litauen können bereits vor Abschluss der ersten Phase mit der Durchführung von Maßnahmen der zweiten Phase beginnen, sofern dadurch der Abschluss der Tätigkeiten der ersten Phase weder direkt noch indirekt verzögert wird.

*Artikel 3*

**Prioritäten in der zweiten Phase**

Das Projekt „Rail Baltica“ gilt erst dann als abgeschlossen, wenn Tallinn, Riga, Vilnius und Warschau über eine zweigleisige Bahnstrecke mit europäischer Regelspurweite von 1 435 mm auf der gesamten Strecke verbunden sind.

*Artikel 4*

**Maßnahmen und Zeitplan**

(1) Estland, Lettland, Litauen und Polen stellen die fristgerechte Durchführung folgender Maßnahmen zum Abschluss der ersten Phase des Projekts „Rail Baltica“ sicher:

a) für den Abschnitt Tallinn–Pärnu:

   i) Abschluss des Landerwerbs bis 31. Dezember 2026;

   ii) Baubeginn des Eisenbahnunterbaus bis 31. Dezember 2025;

   iii) Abschluss der Einrichtung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis 31. Dezember 2028;

b) für den Abschnitt Pärnu–Grenze Estland/Lettland:

   i) Fertigstellung der Planung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis 31. Dezember 2026;

   ii) Abschluss des Landerwerbs bis 31. Dezember 2026;

   iii) Baubeginn des Eisenbahnunterbaus unter Erreichung ausreichenden Fortschritts bis 31. Dezember 2026;

   iv) Abschluss der Einrichtung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis 31. Dezember 2028;

c) für den Abschnitt Grenze Estland/Lettland–Salaspils:

i) Fertigstellung der Planung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis 31. Dezember 2026;

ii) Abschluss des Landerwerbs bis 30. Juni 2027;

iii) Baubeginn des Eisenbahnunterbaus unter Erreichung ausreichenden Fortschritts bis 31. Dezember 2026;

iv) Abschluss der Einrichtung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis 31. Dezember 2029;

d) für den Abschnitt Salaspils–Grenze Lettland/Litauen:

i) Fertigstellung der Planung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis 31. Dezember 2025;

ii) Abschluss des Landerwerbs bis 31. Dezember 2026;

iii) Baubeginn des Eisenbahnunterbaus unter Erreichung ausreichenden Fortschritts bis 31. Dezember 2025;

iv) Abschluss der Einrichtung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis zur Grenze bis Mitte 2029;

e) für den Abschnitt Grenze Lettland/Litauen–Panevėžys:

i) Fertigstellung der Planung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis 31. Dezember 2027;

ii) Baubeginn des Eisenbahnunterbaus unter Erreichung ausreichenden Fortschritts bis 31. Dezember 2027;

iii) laufende Arbeiten zur Einrichtung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis Mitte 2029;

f) für den Abschnitt Panevėžys–Kaunas:

i) Beginn der Einrichtung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems (Eisenbahnoberbau) unter Erreichung ausreichenden Fortschritts bis 31. Dezember 2025;

ii) Bauabschluss des Eisenbahnunterbaus bis 31. Dezember 2028;

iii) Fertigstellung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems (Eisenbahnoberbau) bis Mitte 2029;

g) für den Abschnitt Kaunas–Warschau (mit einer Verbindung nach Vilnius):

i) Abschluss des Landerwerbs bis 31. Dezember 2026, mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Kaunas und Vilnius;

ii) Abschluss des Landerwerbs bis 31. Dezember 2027 für den Abschnitt zwischen Kaunas und Vilnius;

iii) Fertigstellung der Planung des Eisenbahninfrastruktur-Teilsystems bis Mitte 2029 (auch für die Verbindung nach Vilnius);

iv) Fertigstellung der Eisenbahninfrastruktur bis 31. Dezember 2028 von der Grenze Litauen/Polen nach Marijampolė, um eine Anbindung an die bestehende Eisenbahnstrecke mit europäischer Regelspurweite von 1 435 mm zu gewährleisten;

v) Fertigstellung der Eisenbahninfrastruktur von Marijampolė nach Kaunas bis 31. Dezember 2029;

h) für den Abschnitt Warschau–Grenze Litauen/Polen:

i) Abschluss der Aufrüstungsarbeiten der Eisenbahninfrastruktur auf dem Abschnitt Warschau–Ełk bis 31. Dezember 2029;

ii) Abschluss des Abschnitts Ełk–Grenze Litauen/Polen bis 31. Dezember 2030;

i) für alle Abschnitte Tallinn–Pärnu–Salaspils–Misa–Panevėžys–Kaunas–Warschau:

i) Fertigstellung der Planung des Teilsystems „Energie“ bis 31. Dezember 2027;

ii) Fertigstellung der Planung des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ bis Mitte 2028;

iii) Beginn der Installationsarbeiten für das Teilsystem „Energie“ im ersten Quartal 2027;

iv) Beginn der Installationsarbeiten für das Teilsystem „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ im ersten Quartal 2028;

v) Fertigstellung der Eisenbahninfrastruktur als Kombination aus ein- und zweigleisigen Eisenbahnstrecken mit europäischer Regelspurweite auf einem auf zwei Gleise ausgelegten Unterbau, eingerichtet für den gemischten Verkehr und für mindestens 740 Meter lange elektrifizierte Güterzüge, bis 31. Dezember 2030;

vi) Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) zur Erreichung der vollständigen Interoperabilität gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates [3] bis 31. Dezember 2030;

vii) Beginn der Prüfungen des dynamischen Fahrverhaltens ab 2030.

(2) Die Maßnahmen im Rahmen der zweiten Phase des Projekts „Rail Baltica“ stellen die verbleibenden Maßnahmen dar, die zur Sicherstellung erforderlich sind, dass die Rail-Baltica-Strecke vollständig mit der Verordnung (EU) 2024/1679 im Einklang steht.

*Artikel 5*

**Leitung und Berichterstattung**

(1) Der Europäische Koordinator für den Europäischen Verkehrskorridor Nordsee — Ostsee und die Vertreter der Kommission sowie benannte Vertreter Polens und Finnlands werden eingeladen, als Beobachter an den Sitzungen des Aufsichtsgremiums von RB Rail AS teilzunehmen. RB Rail AS kann auch beschließen, den Europäischen Koordinator oder die Kommission zu strategischen Sitzungen der Projektpartner einzuladen.

(2) Die Rail-Baltica-Taskforce tritt auf Einladung des Europäischen Koordinators für den Europäischen Verkehrskorridor Nordsee — Ostsee mindestens zweimal jährlich zusammen. Sie wird zu strategischen Entscheidungen über das Projekts konsultiert. Der Europäische Koordinator für den Korridor Nordsee — Ostsee unterrichtet den Europäischen Koordinator für den Korridor Ostsee — Schwarzes Meer–Ägäis über wichtige Entwicklungen, die im Zusammenhang mit dem Projekt „Rail Baltica“ stehen und die für die beiden Korridore von Bedeutung sind.

(3) Nach Konsultation Estlands, Lettlands, Litauens und Polens übermittelt die RB Rail AS dem Europäischen Koordinator für den Korridor Nordsee — Ostsee mindestens einmal jährlich und schriftlich den aktuellen Stand der Durchführung der in Artikel 2 genannten Maßnahmen und teilt, sofern notwendig, etwaige Verzögerungen unter Angabe der Gründe für die Verzögerung und der ergriffenen Abhilfemaßnahmen mit.

(4) Wirkt sich höhere Gewalt auf das Durchführungsprogramm und seine Finanzierung aus, so konsultieren die Projektpartner und der Europäische Koordinator für den Korridor Nordsee — Ostsee einander, um Abhilfemaßnahmen festzulegen.

*Artikel 6*

**Aufhebung**

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1723 wird aufgehoben.

[3] Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

*Artikel 7*

**Adressaten**

Dieser Beschluss ist an die Republik Estland, die Republik Lettland, die Republik Litauen, die Republik Polen und die Republik Finnland gerichtet.

Brüssel, den 9. Juli 2025

*Für die Kommission*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Mitglied der Kommission*