



HOHER VERTRETER
DER UNION FÜR
AUSSEN- UND
SICHERHEITSPOLITIK

Brüssel, den 10.11.2022
JOIN(2022) 48 final

**GEMEINSAME MITTEILUNG AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0

1. EINLEITUNG

Im Strategischen Kompass für Sicherheit und Verteidigung¹, den der Europäische Rat im März 2022 gebilligt hat, wird Folgendes betont: „Die militärische Aggression Russlands gegen die Ukraine hat bestätigt, dass die militärische Mobilität unserer Streitkräfte innerhalb und außerhalb der Union dringend deutlich verbessert werden muss.“ Darin wird angesichts „neue[r] Verpflichtungen ... mit dem Ziel, die militärische Mobilität deutlich zu verbessern und erheblich in sie zu investieren“, ein „ehrgeiziger, überarbeiteter Aktionsplan“ „bis Ende 2022“ gefordert. Mit dem vorliegenden Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0 wird dieser Forderung nachgekommen.

Militärische Mobilität ist für die europäische Sicherheit und Verteidigung von entscheidender Bedeutung. Die Streitkräfte der EU-Mitgliedstaaten müssen in der Lage sein, schnell und in ausreichendem Umfang auf Krisen zu reagieren, die an den Außengrenzen der EU und darüber hinaus auftreten. Außerdem haben wir im Zusammenhang mit der russischen Aggression gegen die Ukraine gelernt, wie wichtig eine möglichst schnelle und reibungslose Mobilität der militärischen Hilfe ist.

Aus den Erfahrungen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Ukraine wird deutlich, dass die Union Fortschritte bei der militärischen Mobilität erzielt hat. So haben beispielsweise die von der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) erarbeiteten einschlägigen Vereinbarungen den Mitgliedstaaten geholfen, die Zeiten für grenzüberschreitende Bewegungen zu verkürzen. Die Mitgliedstaaten waren in Anbetracht der außergewöhnlichen Umstände oft bereit, Ausnahmen zu gewähren, um auf Einzelfallbasis Lösungen zur Überwindung ihrer nationalen Beschränkungen zu finden. Es ist an der Zeit, von einem fallbezogenen Ansatz zu strukturellen Lösungen überzugehen. Es ist an der Zeit, von einem fallbezogenen Ansatz zu strukturellen Lösungen überzugehen. Gleichzeitig sind wir aber auch auf Beschränkungen gestoßen – so behinderten beispielsweise die unterschiedlichen Eisenbahnsysteme zwischen der Ukraine und den EU-Mitgliedstaaten sowie innerhalb der Europäischen Union optimale Mobilitätslösungen. Auch die starke Abhängigkeit von beauftragten zivilen Transportlösungen wurde deutlich.

Mit diesem neuen Aktionsplan, der auf den seit dem Start der Initiative für militärische Mobilität im Jahr 2017 erzielten Fortschritten aufbaut,² **wird das nächste Kapitel der Arbeit an der militärischen Mobilität für den Zeitraum 2022–2026 aufgeschlagen.** Der Aktionsplan, dessen Anwendungsbereich ausgeweitet wurde und der Vorschläge für **zusätzliche Maßnahmen** enthält, wird zu einem **gut verknüpften militärischen Mobilitätsnetz mit kürzeren Reaktionszeiten sowie leistungsfähigen, sicheren, nachhaltigen und resilienten Transportinfrastrukturen und -fähigkeiten beitragen.**

Mit dem Aktionsplan wird der erforderlichen Verbesserung der Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf Gewicht, Größe und Umfang militärischer Bewegungen Rechnung getragen, indem neue Maßnahmen zur Priorisierung unserer Arbeit ergriffen und die Anforderungen an die Kraftstofflieferkette für Militärtransporte einbezogen werden. Damit werden die Bemühungen zur Straffung und Harmonisierung komplexer, langwieriger und voneinander abweichender nationaler Vorschriften und Verfahren fortgesetzt, u. a. durch die Einführung neuer Maßnahmen zur Unterstützung der weiteren Digitalisierung der Verwaltungsprozesse. Der Aktionsplan enthält eine neue Säule für Vorsorge und Resilienz, die die Entwicklung strategischer Transportfähigkeiten entsprechend dem Bericht über die Koordinierte Jährliche Überprüfung der Verteidigung (Coordinated Annual Review on Defence – CARD) aus dem November 2020 umfasst. Darin werden Maßnahmen vorgeschlagen, um den Schutz des Verkehrssektors vor Cyberangriffen und anderen hybriden

¹ Ein Strategischer Kompass für Sicherheit und Verteidigung – Für eine Europäische Union, die ihre Bürgerinnen und Bürger, Werte und Interessen schützt und zu Weltfrieden und internationaler Sicherheit beiträgt (7348/1/22).

² Auf der Grundlage der Gemeinsamen Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat – Die militärische Mobilität in der Europäischen Union verbessern (JOIN(2017) 41 final) und der Gemeinsamen Mitteilung über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität (JOIN(2018) 5 final).

Bedrohungen zu verbessern und dessen Klimaresilienz und Energieversorgungssicherheit zu stärken. Im Rahmen der neuen Partnerschaftssäule werden Vorschläge zur Stärkung des Dialogs, der Zusammenarbeit und der Konnektivität mit einer Reihe externer Partner vorgelegt.

Die seit 2018 umgesetzten Bausteine bilden eine solide Grundlage für diesen neuen Aktionsplan:

- Der Rat hat die militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU, einschließlich technischer Spezifikationen und militärischer Haupttrouten, gebilligt.³
- Im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) sind für den Zeitraum 2021–2027 Mittel in Höhe von 1,69 Mrd. EUR für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit Doppelnutzung vorgesehen.⁴
- Das erste Arbeitsprogramm der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2021–2023 und die Durchführungsverordnung über die Anforderungen hinsichtlich der Doppelnutzung dieser Projekte wurden im August 2021 angenommen.⁵ Damit war der Weg für die Annahme der ersten Welle von Projekten im Wert von 339 Mio. EUR am 24. Mai 2022 frei, während die zweite Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen noch im selben Monat veröffentlicht wurde. Diese Termine wurden angesichts des Krieges in der Ukraine gegenüber den ursprünglich vorgesehenen Fristen vorverlegt, um die Umsetzung von Infrastrukturprojekten zur Verbesserung der militärischen Mobilität zu beschleunigen.
- Die Kommission hat einen Vorschlag für eine überarbeitete Verordnung über das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)⁶ vorgelegt, in dem zum ersten Mal auch die militärische Mobilität im transeuropäischen Verkehrsnetz berücksichtigt wurde. Die Kohärenz zwischen dem militärischen Netz der EU und den TEN-V wurde verbessert, und für alle Verkehrsträger wurden neue Infrastrukturstandards vorgeschlagen, mit denen die militärische Mobilität unmittelbar verbessert wird.
- Auch Regulierungs- und Verfahrensfragen wurden angesprochen: Die Zollformalitäten für grenzüberschreitende militärische Bewegungen wurden vereinfacht. Die Beförderung gefährlicher Güter im militärischen Bereich wurde harmonisiert. In einer neuen Richtlinie (2019/2235) ist eine Mehrwertsteuer- und Verbrauchsteuerbefreiung für Gegenstände oder Dienstleistungen vorgesehen, die im Zusammenhang mit Verteidigungsanstrengungen zur Durchführung einer Tätigkeit der Union im Rahmen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik gebraucht oder verbraucht bzw. erworben werden. 24 Mitgliedstaaten der EU sowie Norwegen haben sich dem Programm „Optimierung der Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen in Europa“ der Europäischen Verteidigungsagentur angeschlossen.
- Die Mitgliedstaaten haben im Rahmen der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit (SSZ) verschiedene Kooperationsprojekte auf den Weg gebracht. Im Projekt „Militärische Mobilität“ kommen 25 Mitgliedstaaten und Drittländer⁷ zusammen, um einschlägige nationale Maßnahmen einschließlich der Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der sogenannten Militärischen Mobilitätszusage vom 25. Juni 2018⁸ vereinbart wurden, zu koordinieren. An dem

³ „Military requirements for Military Mobility within and beyond the EU“ (Militärische Anforderungen an die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU), Aktualisierung (ST 10921/19), 4. Juli 2019, genehmigt durch den Rat am 15. Juli und konsolidiert mit dem restlichen Teil am 19. Juli (ST 11373/19).

⁴ Außerordentliche Tagung des Europäischen Rates (17., 18., 19., 20. und 21. Juli 2020) – Schlussfolgerungen, <https://www.consilium.europa.eu/media/45136/210720-euco-final-conclusions-de.pdf>, S. 53.

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2021/1328 der Kommission vom 10. August 2021 zur Festlegung der Infrastrukturanforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates, C/2021/5859 (ABl. L 288 vom 11.8.2021, S. 37).

⁶ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

⁷ Kanada, Norwegen und die Vereinigten Staaten.

⁸ Schlussfolgerungen des Rates zu Sicherheit und Verteidigung im Kontext der Globalen Strategie der EU, 25. Juni 2018, Rn. 18, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/de/pdf>.

Projekt zu Logistik-Drehkreuzen arbeiten 17 Mitgliedstaaten mit, um durch Verbindung ihrer logistischen Lager und Fähigkeiten die Reaktionszeit zu verkürzen und die Nutzung der Kapazitäten zu optimieren.

2. STRATEGISCHER ANSATZ

Dieser Aktionsplan, der sich am Strategischen Kompass orientiert und sowohl den im Aktionsplan 2018⁹ dargelegten Leitprinzipien als auch dem veränderten strategischen Kontext Rechnung trägt, bietet einen umfassenden Rahmen zur Verbesserung der militärischen Mobilität. Darin werden weitere Maßnahmen vorgeschlagen, die eine **rasche, effiziente und ungehinderte Bewegung potenziell großer Kräfte**, einschließlich militärischen Personals und ihrer Ausrüstung, sowohl im Rahmen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU als auch für nationale und multinationale Aktivitäten, insbesondere im Rahmen der NATO, ermöglichen.

Es bedarf eines strategischen Ansatzes, um die Kohärenz dieser Maßnahmen zu gewährleisten, dem erweiterten Anwendungsbereich der „militärischen Mobilität 2.0“ konkret Rechnung zu tragen und eine wirksame Einbeziehung eines breiten Spektrums von Interessenträgern zu ermöglichen. Im Mittelpunkt des strategischen Ansatzes dieses Aktionsplans steht der erforderliche Aufbau eines **gut verknüpften Netzes militärischer Mobilität**, das aus folgenden Elementen besteht:

- **multimodale Verkehrskorridore**, einschließlich Straßen, Eisenbahnstrecken, Flugstrecken und Binnenwasserstraßen mit Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung, die für Militärtransporte geeignet ist,
- **Verkehrsknotenpunkte und Logistikzentren**, die die erforderliche Unterstützung und Sicherung der Durchhaltefähigkeit der Aufnahme- und Transitländer gewährleisten, um die Verlegung von Truppen und Material zu erleichtern,
- **einheitliche Vorschriften, Regelungen und Verfahren** sowie **digitalisierte Verwaltungsvereinbarungen**,
- verbesserte **Durchhaltefähigkeit, Resilienz und Vorsorge** der zivilen und militärischen Transport- und Logistikfähigkeiten.

Der Aktionsplan enthält im Einklang mit diesem Ansatz und unter Berücksichtigung der wesentlichen Rolle der Mitgliedstaaten **empfohlene Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten** in komplementärer und kohärenter Weise und unter uneingeschränkter Achtung der Souveränität der EU-Mitgliedstaaten in ihrem nationalen Hoheitsgebiet und der nationalen Entscheidungsprozesse im Zusammenhang mit Militärbewegungen **weitergeführt werden sollen**. Dazu gehören auch die Aktivitäten der Mitgliedstaaten im Rahmen von SSZ-Projekten.

Ein kohärenter und koordinierter Ansatz für die militärische Mobilität ist von gemeinsamem Interesse mit der NATO. Die militärische Mobilität ist nach wie vor ein **Vorzeigebereich für eine verstärkte und intensivere Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen** im Einklang mit den EU-NATO-Leitprinzipien, wobei die Interaktion und der Informationsaustausch im Rahmen des gut etablierten Strukturierten Dialogs zwischen den Stäben effizient sind.

3. VORGESEHENE MAßNAHMEN

⁹ Gemeinsame Mitteilung über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität (JOIN(2018) 5 final).

Entsprechend dem strategischen Ansatz sind die vorgesehenen Maßnahmen in **vier Hauptsäulen** gegliedert: **multimodale Korridore und Logistik-Drehkreuze, regulatorische Unterstützungsmaßnahmen, Resilienz und Vorsorge sowie Partnerschaften.**

3.1 Multimodale Korridore und Logistik-Drehkreuze: Investitionen in Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung

Ein zentraler Faktor der militärischen Mobilität ist der erforderliche Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung entlang des Netzes militärischer Mobilität – bestehend aus multimodalen Verkehrswegen, die durch Logistik-Drehkreuze miteinander verbunden sind –, um kurzfristig potenziell schwere und umfangreiche Militärtransporte durchführen zu können. Die EU-Mitgliedstaaten nutzen dieselbe Verkehrsinfrastruktur sowohl für zivile als auch für militärische Bewegungen und Transporte. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung im gesamten TEN-V erfordert daher die Entwicklung von multimodalen Verkehrskorridoren und Verkehrsknotenpunkten. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung durch Kofinanzierung aus Fördermitteln der Fazilität „Connecting Europe“ ist daher weiterhin eine wesentliche Säule dieses Aktionsplans.

Im Einklang mit dem Strategischen Kompass wird die EU weiterhin in enger Zusammenarbeit mit der NATO und anderen Partnern die Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz ausbauen, um eine zügige und reibungslose Verlegung von militärischem Personal, Material und Ausrüstung für operative Einsätze und Übungen zu unterstützen.

Eine der im Rahmen des ersten Aktionsplans zur militärischen Mobilität durchgeführten Maßnahmen war die Kofinanzierung von Projekten für Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung sowohl auf dem militärischen Netz der EU als auch auf dem TEN-V. Das derzeitige TEN-V, das 2013 vom Europäischen Parlament und dem Europäischen Rat angenommen wurde, umfasst vor allem Straßen, Eisenbahnstrecken, Häfen und Flughäfen in der Europäischen Union. Die Kommissionsdienststellen und der Europäische Auswärtige Dienst (EAD) haben 2019 eine Lückenanalyse durchgeführt, um einen Vergleich zwischen dem TEN-V und dem militärischen Netz der EU anzustellen. Darüber hinaus wurden in der Lückenanalyse von 2019 die militärischen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur mit den technischen Anforderungen an die TEN-V-Verkehrsinfrastruktur verglichen. Beim Vergleich zwischen dem militärischen Netz der Mitgliedstaaten und dem TEN-V ergab sich eine Überschneidung von 93 % der beiden Netze. Dies bedeutet, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine unmittelbare Verbesserung der militärischen Mobilität mit sich bringen. Ziel ist es, bis 2030 das Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes fertigzustellen.

Die Kommission hat am 14. Dezember 2021 vorgeschlagen, die TEN-V-Verordnung aus dem Jahr 2013 zu überarbeiten. Sie schlug insbesondere vor, die Kernnetzkorridore auf die Länder des Westbalkans auszudehnen. Im Rahmen der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung hat die Kommission zusätzliche Straßen und Eisenbahnabschnitte in das bestehende geografische Netz aufgenommen, um die Lücken im militärischen Netz zu reduzieren. Ziel war es, die Synergien zwischen der zivilen und militärischen Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. Darüber hinaus hat die Kommission in einigen Bereichen der TEN-V-Infrastruktur höhere technische Standards vorgeschlagen. Dies wird sich unmittelbar positiv auf die Bewegungen von Truppen und Material auswirken, und somit auch die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU fördern. Die Kommission hat am 27. Juli 2022 einen geänderten TEN-V-Vorschlag angenommen, um den neuen geopolitischen Gegebenheiten nach Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine Rechnung zu tragen. Vier europäische Verkehrskorridore sollen auf die Ukraine und die Republik Moldau ausgedehnt werden, um die Verbindungen zwischen der Union und ihren benachbarten Partnerländern zu verbessern. Der Vorschlag der Kommission befasst sich auch mit dem Problem der unterschiedlichen Spurweiten in der Ukraine, in Moldau und in einigen Mitgliedstaaten (baltische Staaten, Finnland, Iberische Halbinsel), die die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und somit die Resilienz des Netzes

beeinträchtigen. Die Kommission schlug Maßnahmen für eine schrittweise Umstellung der Eisenbahnstrecken auf die europäische Regelspurweite vor.¹⁰

In den folgenden Karten sind die aktuellen TEN-V für Straßen, Eisenbahnstrecken, Häfen und Flughäfen in der Europäischen Union dargestellt (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013).

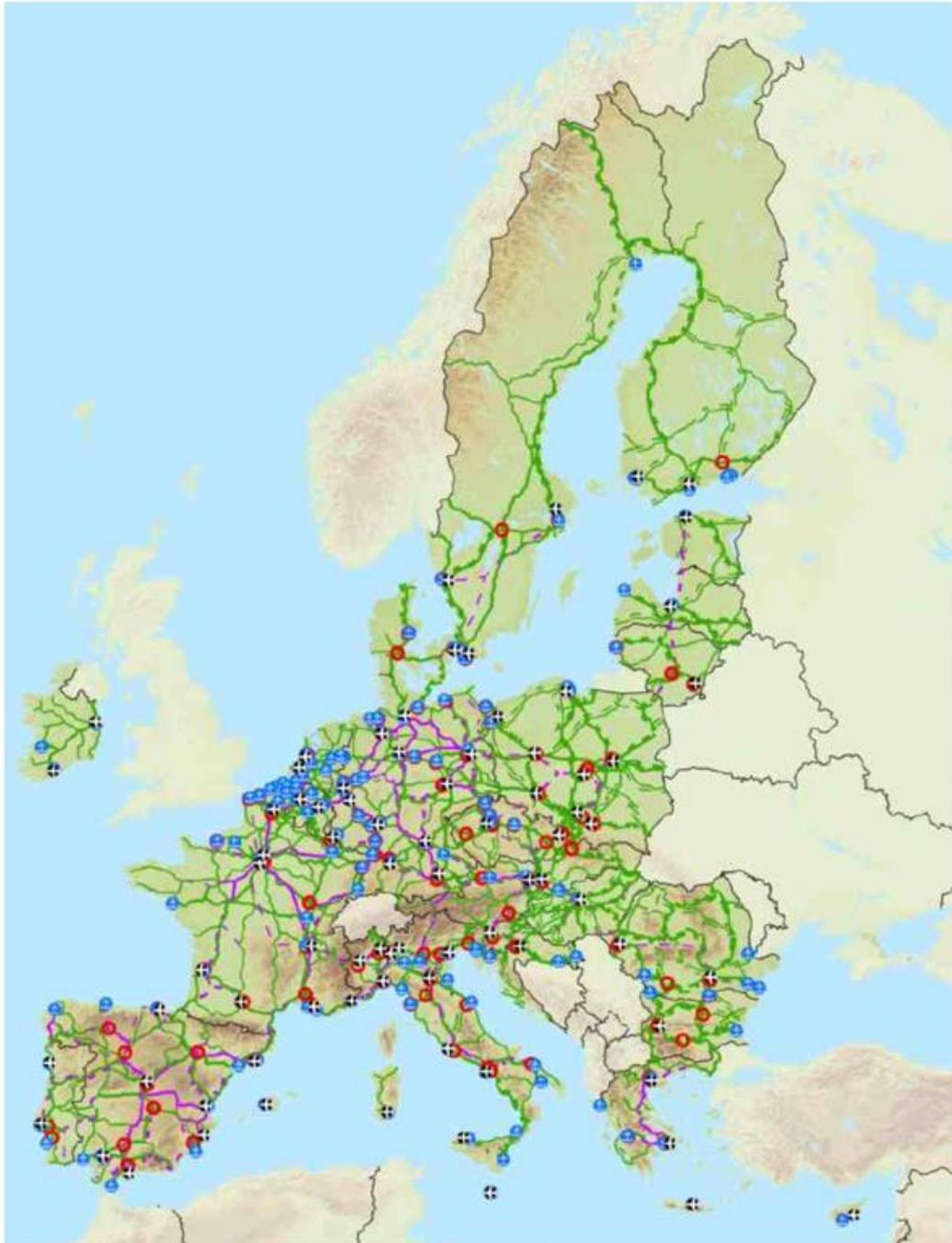
¹⁰ Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (COM(2022) 384 final).



Transeuropäisches Verkehrsnetz -- EU-Mitgliedstaaten

Kern- und Gesamtschienennetz

Häfen, Schienen-, Straßen-Terminals (RRT) und Flughäfen des Kernnetzes



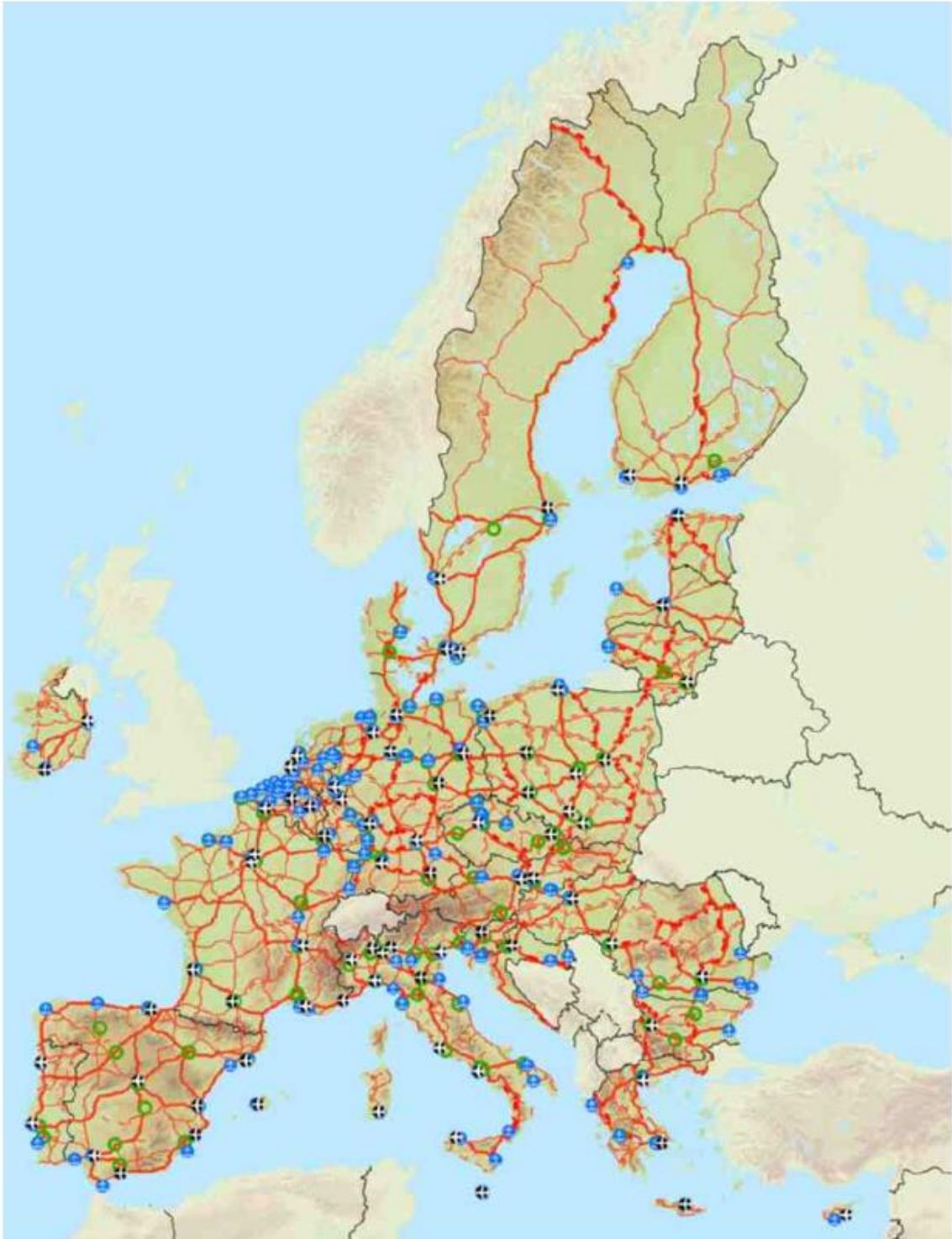
| Kernschiennetz | | Gesamtschiennetz | | Kernetz | |
|----------------|----------------------------------|------------------|----------------------------------|---------|-----------|
| | Konventionell / fertiggestellt | | Konventionell / auszubauen | | Häfen |
| | Konventionell / Neubau | | Konventionell / Neubau | | RRT |
| | HGV-Bahnstrecke / fertiggestellt | | HGV-Bahnstrecke / fertiggestellt | | Flughäfen |
| | Zur HGV-Bahnstrecke auszubauen | | Zur HGV-Bahnstrecke auszubauen | | TENtec |
| | HGV-Bahnstrecke / geplant | | HGV-Bahnstrecke / geplant | | |



Transeuropäisches Verkehrsnetz—EU-Mitgliedstaaten

Kern- und Gesamtstraßennetz

Häfen, Schienen-Straßen-Terminals (RRT) und Flughäfen des Kernnetzes



| Kernstraßennetz | Gesamtstraßennetz | Kernnetz |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — Straße - - - Straße /- auszubauen Straße /- Neubau | <ul style="list-style-type: none"> — Straße - - - Straße /- auszubauen Straße /- Neubau < > Projektiert | <ul style="list-style-type: none"> Häfen RRT Flughäfen |

Weitere Anstrengungen sind auch erforderlich, um die in den Mitgliedstaaten bestehenden Lücken und Engpässe in der physischen Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln. Bislang haben die Dienststellen der Kommission und der EAD (einschließlich des EU-Militärstabs – EUMS) darauf hingearbeitet, die Lücke zwischen den TEN-V und den militärischen Netzen der EU im Rahmen der TEN-V-Revision zu verringern und Mittel für die militärische Mobilität im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ für die Unterstützung von Projekten mit Doppelnutzung zu sichern. Die Bemühungen sollten sich nun darauf konzentrieren, dass die Infrastruktur so effektiv wie möglich genutzt werden kann, wenn Streitkräfte verlegt werden müssen. Ziel ist es, die Kapazität der Infrastruktur zu erhöhen und ihre Nutzung zu optimieren, sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke. Dies erfordert eine hohe Resilienz der Infrastruktur, unterstützende Technologien und Zugang zu Energie, damit die Streitkräfte innerhalb sehr kurzer Zeit erhebliche Kapazitäten verlegen können.

Daher müssen die militärischen Anforderungen innerhalb und außerhalb der EU aktualisiert werden, um eine weitere Angleichung der Normen für das transeuropäische Verkehrsnetz und das militärische Verkehrsnetz der EU zu ermöglichen. Im Rahmen dieser Aktualisierung sollte der Anwendungsbereich der militärischen Anforderungen auf die Infrastruktur der Kraftstofflieferkette ausgeweitet werden. Wenn in Krisenzeiten große Kräfte über weite Entfernungen befördert werden, ist eine sichere Kraftstoffversorgung auf dem Weg unerlässlich. Darüber hinaus besteht mit der fortschreitenden Umstellung auf saubere Energie ein geostrategisches Interesse daran, die Abhängigkeit großer Kräfte von fossilen Brennstoffen zu verringern. Außerdem sollten die militärischen Anforderungen auch die Infrastrukturen und Systeme für einen effektiven Zugang zum Luftraum und die Nutzung von Flugsicherungssystemen abdecken. Ein weiterer Ausbau der TEN-V-Kapazitäten erfordert auch die Prüfung von Verbindungen zum Aufbau von Logistik-Drehkreuzen.

Es muss ermittelt werden, inwieweit das militärische Verkehrsnetz der EU die militärischen Anforderungen an die Infrastruktur in der Praxis erfüllt. Aufbauend auf der Analyse der Lücken zwischen den zivilen und den militärischen Anforderungen (die erstmals 2019 vorgelegt und 2020 aktualisiert wurde) muss bewertet werden, inwieweit die physische *Infrastruktur* den *militärischen Anforderungen* entspricht. Eine solche Bewertung würde es ermöglichen, gegebenenfalls in Absprache mit der NATO zu ermitteln, in welchen Regionen Lücken bestehen und um welche Art von Lücken es sich handelt. Es wäre dann einfacher, auf EU-Ebene Prioritäten für die Infrastrukturentwicklung und -finanzierung zu setzen, um die Entwicklung von Infrastrukturen mit Doppelnutzung zu beschleunigen und die Resilienz des Verkehrsnetzes zu gewährleisten. Diese Maßnahmen werden dazu beitragen, eine nahtlose Anbindung der militärischen Logistiklager und -infrastruktur an das EU-weite Verkehrsnetz zu schaffen. Infrastrukturen, die eine rasche Verlegung von Streitkräften gewährleisten, kommen auch unmittelbar zivilen Zwecken zugute, z. B. neue Infrastrukturkapazitäten, die von den Mitgliedstaaten zur gegenseitigen Unterstützung bei Notfalleinsätzen zur Bekämpfung von Waldbränden genutzt werden könnten.

Um die Kohärenz und die Verknüpfungen zwischen den Aktivitäten der Mitgliedstaaten – auch im Rahmen der verschiedenen einschlägigen SSZ-Projekte, insbesondere zu militärischer Mobilität und Logistik-Drehkreuzen – und den Arbeitsbereichen auf EU-Ebene zu erleichtern, **könnte eine jährliche Veranstaltung organisiert werden**, auf der verschiedene Interessenträger von EU-Institutionen und einschlägigen SSZ-Projekten sowie Partnern wie der NATO zusammenkommen. Eine erste Veranstaltung könnte in der zweiten Jahreshälfte 2023 stattfinden.

Zentrale Maßnahmen auf EU-Ebene:

- Bis Ende 2022 wird der EAD (einschließlich des EUMS) in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten, den Kommissionsdienststellen und der EDA die militärischen Anforderungen innerhalb und außerhalb der EU aktualisieren. Die militärischen Anforderungen werden auf die Infrastruktur der Kraftstofflieferkette ausgeweitet und umfassen die Doppelnutzung der Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme und -infrastrukturen des Flugverkehrsmanagements, die einen

effektiven Zugang zum Luftraum und die Nutzung von Flugsicherungsdiensten¹¹ ermöglichen. Die Kohärenz mit der NATO wird weiterhin in angemessener Weise gewährleistet.

- Die EDA und die Kommissionsdienststellen werden ihre Zusammenarbeit fortsetzen, um den Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten für die zivile und militärische Luftfahrt im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) und der damit verbundenen Forschung im Bereich des Flugverkehrsmanagements (SESAR) sicherzustellen.
- Die Kommissionsdienststellen werden bis Mitte 2023 gemeinsam mit dem EAD eine Studie zur Auslotung von Möglichkeiten für kurzfristige, großangelegte Bewegungen durchführen, um die Kraftstoffresilienz, die langfristige Infrastrukturplanung und die optimale Nutzung dieser Infrastruktur zu verbessern. Im Rahmen der Studie wird, gegebenenfalls in Abstimmung mit der NATO, auch untersucht, inwieweit das physische militärische Verkehrsnetz der EU den in den militärischen Anforderungen genannten Infrastrukturanforderungen gerecht wird. Die Kommissionsdienststellen und der EAD werden anhand der Beiträge der nationalen Behörden mögliche Lücken untersuchen und Maßnahmen zu deren Beseitigung vorschlagen.
- Der EAD wird in Absprache mit den Kommissionsdienststellen und der EDA bis zum Sommer 2023 Kontakt mit einem Mitgliedstaat aufnehmen, der die erste einem ressortübergreifenden Ansatz folgende jährliche Veranstaltung zur militärischen Mobilität mit den einschlägigen Interessenträgern ausrichten möchte.
- Wie in der Gemeinsame Mitteilung mit dem Titel „Analyse der Defizite bei den Verteidigungsinvestitionen und die nächsten Schritte“ dargelegt, wird die Kommission im Rahmen der allgemeinen Überprüfung der Prioritäten bei der Halbzeitüberprüfung des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) eine Aufstockung der Haushaltsmittel für die militärische Mobilität im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ erwägen, um Infrastrukturprojekte mit Doppelnutzung innerhalb der durch den MFR gesetzten Grenzen durchzuführen.

Die EU-Mitgliedstaaten werden aufgefordert:

- das Netzwerk nationaler Kontaktstellen für militärische Mobilität aufrechtzuerhalten und auszubauen,
- Vorschläge für Infrastrukturprojekte mit Doppelnutzung in allen Verkehrsbereichen auszuarbeiten und einzureichen, die die militärische Mobilität im Einklang mit der Fazilität „Connecting Europe“ und ihren erklärten Prioritäten verbessern, wobei der Schwerpunkt auf Verkehrsmaßnahmen liegt, die gleichzeitig dem Klimaschutz dienen, einschließlich Projekten zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit,
- an der Aktualisierung der militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU mitzuwirken und Vorschläge für aufzunehmende neue Bereiche zu unterbreiten,
- den Kommissionsdienststellen und dem EAD bis Mitte 2023 ihre nationalen Bewertungen vorzulegen, aus denen hervorgeht, inwieweit die physischen Netze in der Lage sind, die in

¹¹ Das Thema Flugverkehrsmanagement (Netzmanagement, Interoperabilität, Erbringung von Flugsicherungsdiensten, Luftraumnutzung durch zivile und militärische Nutzer) in der Union wird im Rahmen der Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums und des SESAR-Projekts behandelt. Der zugrunde liegende Rechtsrahmen betrifft die Doppelnutzung von Flugverkehrsmanagementsystemen und -infrastrukturen.

den militärischen Anforderungen genannten Infrastrukturanforderungen zu erfüllen, damit diese in die erwähnte Studie einfließen können,

- in ihren nationalen Strategien Synergien im Bereich der Energieeffizienz anzustreben, um die Streitkräfte wie im Strategischen Kompass gefordert bis Ende 2023 auf den Klimawandel vorzubereiten.

3.2 Regulatorische Unterstützungsmaßnahmen

Harmonisierte Verfahren und die Beseitigung verfahrenstechnischer Hindernisse werden zügige Militärbewegungen erleichtern. Solche Maßnahmen sollten unter Achtung der Souveränität der EU-Mitgliedstaaten in ihrem nationalen Hoheitsgebiet und der nationalen Entscheidungsprozesse getroffen werden. Die künftige Arbeit sollte sich auf die Umsetzung und Ergänzung der verschiedenen seit 2018 ins Leben gerufenen Arbeitsbereiche konzentrieren, um die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Erfüllung ihrer Militärischen Mobilitätszusage aus dem Jahr 2018 zu unterstützen.¹²

3.2.1 *Genehmigungen grenzüberschreitender Bewegungen*

Die EU hat zur Erleichterung der Bewegungen von militärischem Personal und Gerät den Grenzübertritt durch die Nutzung verschiedener Verkehrsträger erleichtert. Das EDA-Programm „Optimierung der Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen in Europa“ (CBMP) wurde zur Harmonisierung und Vereinfachung der Verfahren für grenzüberschreitende Bewegungen ins Leben gerufen und behandelt sowohl Regulierungs- als auch Verfahrensfragen. Im November 2021 wurden zwei Technische Vereinbarungen unterzeichnet, eine für Boden-¹³ und eine für Luftbewegungen¹⁴. In

¹² In den Schlussfolgerungen des Rates (Auswärtige Angelegenheiten) vom 25. Juni 2018, Nummer 18, „fordert [der Rat] die Mitgliedstaaten auf, auf nationaler Ebene aktiv zu werden, um die Effizienz der militärischen Mobilität zu erhöhen und einschlägige Vorschriften und Verfahren in Übereinstimmung mit dem Aktionsplan und den militärischen Erfordernissen für militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU im Einklang mit der nationalen Gesetzgebung der Mitgliedstaaten so früh wie möglich, spätestens jedoch bis 2024 zu vereinfachen und zu standardisieren, wobei die folgenden ersten Maßnahmen bis Ende 2019 abgeschlossen werden sollen:

- a) Entwicklung nationaler Pläne für militärische Mobilität und vorrangige Berücksichtigung ihrer Umsetzung;
- b) Beschleunigung der Grenzübertrittsverfahren im Einklang mit einschlägigen standardisierten Verfahren und vorbehaltlich der nationalen Beschlussfassungsprozesse und -kriterien und zu diesem Zweck Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen Behörden bei der Genehmigung für grenzüberschreitende Bewegungen, einschließlich Anträgen auf Zugang und Genehmigung von Bewegungen für alle Verkehrsträger (Land, Luft und See) und Aspekten der militärischen Bewegung und militärischer Transporte – innerhalb von 1 Werktag für routinemäßige Aktivitäten – sowie Überlegungen, ob dieser Zeitrahmen für schnelle Einsatztruppen weiter verkürzt werden sollte;
- c) Erleichterung und Beschleunigung von Kommunikation und Verfahren und zu diesem Zweck Schaffung eines robusten, ineinandergreifenden Netzwerks nationaler Kontaktstellen für alle Aspekte in Bezug auf militärische Mobilität, um unter anderem zur raschen Bearbeitung aller Anträge auf grenzüberschreitende Bewegungen in der Lage zu sein;
- d) Nutzung geeigneter bestehender nationaler und multinationaler Übungen, um militärische Mobilität regelmäßiger zu üben, darunter im Rahmen von LIVEX-Übungen und kurzfristigen Bewegungen.“

¹³ Die Technische Vereinbarung über Bodenbewegungen zielt darauf ab, die militärische Mobilität auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen durch die Harmonisierung und Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und die Förderung von Genehmigungen von Militärbewegungen zu verbessern. Sie wurde von 23 beteiligten Mitgliedstaaten und Norwegen unterzeichnet.

¹⁴ Die Technische Vereinbarung für den Luftverkehr soll ein breiteres Spektrum von Missionen umfassen, das die bestehende Technische Vereinbarung über diplomatische Ein- und Überfluggenehmigungen ergänzt, und schließt die Themen Luftbetankung, Plattformen für ferngelenkte Flugsysteme (Remotely Piloted Aircraft System – RPAS) Ausbildungsmissionen, Kampffjets und Hubschraubern ein. Sie wurde von 22 beteiligten Mitgliedstaaten und Norwegen unterzeichnet.

diesen Vereinbarungen sind die Verfahren festgelegt, die bei Bewegungen in Krisenzeiten, bei der Vorbereitung auf Krisen, bei der Ausbildung und im Tagesgeschäft zu befolgen sind.

In bestimmten Fällen müssen die Mitgliedstaaten diese Vereinbarungen noch in die nationalen Prozesse integrieren. Die EDA unterstützt derzeit deren Umsetzung, auch über das im Rahmen des SSZ-Projekts „Militärische Mobilität“ eingerichtete Netzwerk nationaler Kontaktstellen. Dies wird die Genehmigungsverfahren für Bewegungen verkürzen und somit den beteiligten Mitgliedstaaten helfen, das vereinbarte Ziel, innerhalb von fünf Werktagen zu antworten, zu erreichen. Die EDA begann auch mit der Ausarbeitung einer dritten Vereinbarung über die Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen im maritimen Bereich.

3.2.2 Zoll

Im Juli 2020 traten rechtliche Änderungen¹⁵ in Kraft, um die Zollförmlichkeiten für militärische Güter zu vereinfachen und einen Rechtsrahmen für den EU-Vordruck 302¹⁶ zu schaffen.

Die Programmvereinbarung der EDA für das Programm Kategorie A „Harmonise Military Requirements Related to Customs“ (Harmonisierung der militärischen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Zoll) wurde im Mai 2021 von 23 beteiligten Mitgliedstaaten und Norwegen unterzeichnet. Ziel sind die Digitalisierung von Zolltätigkeiten im Zusammenhang mit militärischen Aktivitäten und die Bereitstellung des daraus resultierenden Datensatzes für den Austausch mit zivilen Zollbehörden. Bislang konzentrierten sich die Arbeiten auf das erste Ziel des Programms, nämlich eine Bewertung des Bedarfs für die Entwicklung eines von den beteiligten Mitgliedstaaten genutzten militärischen Zollsystems sowie der damit verbundenen Vorteile und Risiken. Die Mitgliedstaaten bemühen sich mit Unterstützung der EDA in enger Abstimmung mit den Kommissionsdienststellen um die Einhaltung der im Zollkodex der Union (UZK) beschriebenen Zollverfahren. Die Ergebnisse dieser Bewertung dienen als Grundlage für die nächsten Schritte, insbesondere für die Festlegung von Spezifikationen und Anforderungen für die Digitalisierung von Zolltätigkeiten im Zusammenhang mit militärischen Aktivitäten, einschließlich insbesondere elektronischer Datenverarbeitungsverfahren für den Austausch von Informationen zwischen Zollbehörden und Streitkräften.

Die Kommission würde bei Bedarf an den rechtlichen Änderungen und an der Überwachung der Entwicklung des digitalen Systems für den sicheren und schnellen Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität arbeiten, um einen Rechtsrahmen für die Nutzung des Systems durch die Mitgliedstaaten zu schaffen und sicherzustellen, dass es mit den im EU-Zollrecht festgelegten Zollverfahren in Einklang steht.

3.2.3 Digitalisierung von Verwaltungsprozessen

Wie bereits erwähnt, war im Jahresarbeitsprogramm 2021 des Europäischen Verteidigungsfonds ein Vorschlag für die Entwicklung eines digitalen Systems für den schnellen und sicheren Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität enthalten. Ein Konsortium, das sich aus Unternehmen aus neun Mitgliedstaaten und einem Partnerland¹⁷ zusammensetzt, wurde für eine Finanzierung der Entwicklung dieses digitalen Systems, das Mitte 2025 einsatzbereit sein könnte, vorausgewählt.

¹⁵ Nach zweijähriger Vorarbeit der Kommission in Zusammenarbeit mit der EDA und den EU-Mitgliedstaaten wurden mehrere Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission, d. h. der delegierten Rechtsakte und der Durchführungsrechtsakte zum Zollkodex der Union (UZK), im Amtsblatt veröffentlicht.

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02015R2446-20220101&from=DE>

¹⁷ Estland, Litauen, Deutschland, Bulgarien, Polen, Luxemburg, Rumänien, Tschechische Republik, Lettland sowie Norwegen.

Die Kommission würde den Auftragnehmer bei der Entwicklung des Systems unterstützen und dessen Nutzung durch alle Mitgliedstaaten sicherstellen.

3.2.4 Verbesserte Logistik

Eine verbesserte Logistik ist ein entscheidender Faktor in allen Einsatzbereichen der Streitkräfte der Mitgliedstaaten. Uneinheitliche und auf den individuellen Bedarf zugeschnittene nationale Logistiksysteme und -prozesse stellen eine große Herausforderung für die Kohärenz der europäischen Fähigkeitenlandschaft dar. Die EDA unterstützt daher die Entwicklung gemeinsamer Standards für ein EU-weites Logistik-IT-Netz¹⁸ im Einklang mit der entsprechenden EU-Priorität für die Fähigkeitenentwicklung und einem spezifischen Arbeitsbereich des CARD-Schwerpunktbereichs „Enhanced Military Mobility“ (erhöhte militärische Mobilität). Ein solches IT-Netz würde eine effiziente Bestands- und Lieferverwaltung ermöglichen, einschließlich einer kooperativen Lagerverwaltung und Sendungsverfolgung, um den Überblick über die logistische Lieferkette zu verbessern.

Darüber hinaus sollten gemeinsame Standards für Lösungen im Bereich der militärischen additiven Fertigung ausgearbeitet werden, um diese Technologie zu nutzen, die durch eine raschere Bereitstellung von Ersatzteilen innerhalb der logistischen Versorgungskette potenziell schnelle militärische Bewegungen gewährleisten kann. Darüber hinaus leistet die additive Fertigung als Schlüsseltechnologie einen Beitrag zur Nachhaltigkeit und zur industriellen Wettbewerbsfähigkeit. Schließlich würde eine Verkleinerung des logistischen Fußabdrucks – wie z. B. bei der Bewegung einer militärischen Einheit und/oder von Material erforderlichen Maßnahmen wie die Be-/Nachlieferung, Instandhaltung und sonstige Logistik – Kapazitäten und Ressourcen freisetzen und damit militärische Bewegungen effizienter und schneller machen. So könnten beispielsweise die Inspektion und Instandhaltung gemeinsam genutzter Ausrüstungen und die Zertifizierung militärischer Ausrüstungen wie z. B. Munition anhand bestehender Standards in kooperativer Weise vor Ort oder an Logistik-Drehkreuzen durchgeführt werden. Eine verstärkte Unterstützung durch den Gastgeberstaat oder andere Formen der multinationalen Zusammenarbeit könnten dazu beitragen, den entsprechenden logistischen Fußabdruck zu verringern.

Zentrale Maßnahmen auf EU-Ebene:

- Bis 2024 wird die EDA die beteiligten Mitgliedstaaten dabei unterstützen, die Technischen Vereinbarungen für die Verfahren zur Genehmigung grenzüberschreitender Boden- und Luftbewegungen vollständig umzusetzen, indem sie deren Nutzung überwacht sowie Engpässe und Hindernisse ermittelt und beseitigt, Bereiche ermitteln, die von den unterzeichneten Technischen Vereinbarungen nicht abgedeckt sind, und inhaltliche Verbesserungen daran vornehmen und eine Technische Vereinbarung für den maritimen Bereich ausarbeiten.
- Bis Ende 2024 wird die EDA prüfen, wie die Synergien zwischen der Arbeit im Rahmen des SSZ-Projekts „Militärische Mobilität“ und dem SSZ-Projekt „Netz von Logistik-Drehkreuzen in Europa und zur Unterstützung von Operationen“ verstärkt werden können.
- Die Kommission wird im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds in künftigen Jahresarbeitsprogrammen Themen festlegen, die die militärische Mobilität im Einklang mit den Zielen und Kriterien des Verteidigungsfonds fördern.
- Die Kommission wird die Entwicklung des digitalen Systems für den sicheren und schnellen Austausch von Informationen über die militärische Mobilität überwachen und bei Bedarf

¹⁸ Logistik ist ein geschlossenes und resilientes System, in dem alle Lieferanten, Verbraucher und Dritte gemeinsam einen Beitrag zur Lieferkette leisten. Sie umfasst die Bereiche Beschaffung, Bewegung und Transport, Weiterbildung sowie Verteilungs- und Versorgungsmanagement. Ziel der Logistik ist es, die geforderte Menge und Qualität von Gütern zum gewünschten Zeitpunkt und am gewünschten Ort bereitzustellen.

rechtliche Änderungen der EU-Zollvorschriften vorbereiten, um sicherzustellen, dass ein Rechtsrahmen für die Nutzung des Systems durch die Mitgliedstaaten besteht und dass es mit den im EU-Zollrecht festgelegten Zollverfahren im Einklang steht.

- Bis 2024 wird die EDA ein Konzept für ein EU-weites Logistik-IT-Netz ausarbeiten, das den Austausch von Logistikdaten zwischen verschiedenen Beteiligten ermöglicht. Bis 2023 wird die EDA die Ergebnisse einer Studie zur Bestandsaufnahme der nationalen und kommerziellen Logistik-IT-Systeme, einschließlich der Software für Sendungsverfolgung und Unternehmensressourcenplanung (ERP), vorlegen, die als Grundlage für die Einführung weiterer Maßnahmen dienen.
- Bis 2024 wird die EDA ein erstes Paket gemeinsamer Standards erarbeiten, um die militärische Nutzung von Lösungen für die additive Fertigung auf interoperable Weise zu fördern.

Die EU-Mitgliedstaaten werden aufgefordert:

- bis Ende 2023 das Ziel von maximal fünf Werktagen für Grenzübertrittsverfahren als Teil der vom Rat im Juni 2018 vereinbarten „Militärischen Mobilitätszusage“ zu erreichen und im Hinblick auf eine mögliche Aktualisierung der „Zusage“ die Möglichkeit zu prüfen, die Frist für schnelle Einsatztruppen auf drei Werktage zu verkürzen,
- sich an den auf EU-Ebene durchgeführten einschlägigen Studien zu beteiligen und die erforderlichen Daten bereitzustellen,
- die Ausarbeitung einer Technischen Vereinbarung über Genehmigungen grenzüberschreitender Bewegungen im maritimen Bereich aktiv zu unterstützen.

3.3 Resilienz und Vorsorge

Ein gut funktionierendes Netz für die militärische Mobilität muss resilient sein, auch im Hinblick auf Bedrohungen durch Cyberangriffe, den Klimawandel und andere hybride Bedrohungen, die sich gegen kritische Knotenpunkte des vom Militär genutzten Verkehrssystems richten können. So könnte beispielsweise ein Cyberangriff auf in Flughäfen, Häfen oder im Eisenbahnverkehr eingesetzte Systeme oder auf militärisches Gerät erhebliche Folgen haben. Im Zuge der Digitalisierung von Prozessen und Verfahren, auch im Hinblick auf die erforderliche zivile und militärische Zusammenarbeit, müssen daher die CIS/IT-Systeme gegen Cyberbedrohungen abgesichert werden. Die Mitgliedstaaten müssen in dieser Hinsicht Maßnahmen ergreifen, die auf der Arbeit der EDA aufbauen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten nicht nur die Voraussetzungen für die militärische Mobilität schaffen, sondern auch die Mobilität und die Verlegefähigkeit ihrer Streitkräfte verbessern, um sicherzustellen, dass sie in Krisenzeiten sowohl auf zivile als auch auf militärische Verkehrsinfrastrukturen und -fähigkeiten zurückgreifen können.

3.3.1 *Strategische Transportfähigkeiten*

Strategische Transportfähigkeiten sind von entscheidender Bedeutung, damit die Mitgliedstaaten ihre Kräfte und Ausrüstung schnell innerhalb und außerhalb der EU verlegen können. Der erste im November 2020 von den EU-Verteidigungsministerinnen und -ministern angenommene Bericht zur Koordinierten Jährlichen Überprüfung der Verteidigung¹⁹ enthält als einen der Schwerpunktbereiche die „Enhanced Military Mobility“. Darin wird betont, dass die Resilienz, die strategischen Transportfähigkeiten und die Logistik unter Berücksichtigung hybrider Bedrohungen für militärische

¹⁹ Genehmigung und Umsetzung der Revision des Fähigkeitenentwicklungsplans, Dokument 2018/15 des EDA-Lenkungsausschusses, 28. Juni 2018.

Bewegungen verbessert werden müssen, und es werden Vorschläge unterbreitet, wie solchen Bedrohungen in umfassender Weise begegnet werden kann.

Die EU muss im Einklang mit dem Schwerpunktbereich „Enhanced Military Mobility“ Lücken und Defizite in der logistischen Kapazität ermitteln und beheben, einschließlich der für eine wirksame und effiziente Bewegung großer Kräfte erforderlichen Land- (auch Binnenwasserstraßen), See- und Lufttransportfähigkeiten. In diesem Zusammenhang werden verbesserte strategische europäische Lufttransportfähigkeiten im kritischen Bereich von übergroßen Lasten oder Spezialfracht (z. B. Munitionstransport) benötigt. Im Rahmen der EDA könnte die Anpassung von Zivilflugzeugen für übergroße Lasten für militärische Zwecke unterstützt und damit könnten wiederum zivil-militärische Synergien maximiert und die Aktivitäten des SSZ-Projekts „Strategischer Lufttransport für übergroße Lasten (SATOC)“ berücksichtigt werden.²⁰ Darüber hinaus sollte ein möglicher Bedarf an Seetransportmitteln und spezialisierten Eisenbahntransportmitteln ermittelt werden.

Zur optimalen Nutzung der Lufttransportfähigkeiten sollte die EU die Koordinierung der Bewegungskapazitäten verbessern, unter anderem durch die Zusammenarbeit mit den verschiedenen multinationalen Strukturen für Verkehrsführung in Europa²¹. Dazu gehört der Aufbau von Schnittstellen zwischen dem EAD, der EDA und solchen Strukturen, um konkrete Anfragen zu bearbeiten und umfassendere logistische Herausforderungen zu koordinieren.

Schließlich zeigen die Lehren aus dem russischen Krieg in der Ukraine, dass der zivile Sektor nur begrenzt in der Lage ist, den dringenden und möglicherweise umfangreichen Bedarf des Militärs in Krisenzeiten zu decken. Zur Überwindung der Anwendung des Windhundprinzips müssen Notfallmaßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass das Militär im Falle einer auf EU-Ebene anerkannten Sicherheitskrise vorrangigen Zugang zu Verkehrsinfrastrukturen, -kapazitäten oder -wegen erhält, z. B. auf der Grundlage von Rahmenverträgen und anderen praktischen Maßnahmen zur Vorbereitung auf solche Situationen und unter uneingeschränkter Achtung der Souveränität der EU-Mitgliedstaaten in ihrem nationalen Hoheitsgebiet und der Entscheidungsprozesse betreffend Militärbewegungen. In diesem Zusammenhang sollte auch die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen so weit wie möglich verringert werden. Dementsprechend könnte die EU Möglichkeiten prüfen, wie sie sich den Zugang zu strategischen Transportfähigkeiten sichern kann, z. B. durch Rahmenverträge mit zivilen Anbietern, auch für eine Doppelnutzung in Szenarien der Katastrophenhilfe (z. B. für den Transport von medizinischer Infrastruktur und CBRN-Dekontaminationsinfrastruktur). Zur Gewährleistung ausreichender Transportfähigkeiten ist die Abstimmung mit den zivilen Partnern von zentraler Bedeutung, beginnend mit einer Bestandsaufnahme aller einschlägigen zivilen Akteure je Verkehrsträger.

3.3.2 Übungen

Übungen in verschiedenen Formaten sind unerlässlich, um unsere infrastrukturellen und verfahrenstechnischen Verbesserungen zu testen und gleichzeitig verbleibende Hindernisse und Engpässe zu ermitteln. Im Januar 2021 fand eine szenariobasierte Diskussion in Bezug auf militärische Mobilität als Nebenveranstaltung zur Krisenmanagementübung „EU Integrated Resolve 2020“ statt.²²

²⁰ Das übergeordnete Ziel des Projekts „Strategischer Lufttransport für übergroße Lasten“ ist es, die kritische Lücke im strategischen Lufttransport für übergroße Lasten durch die Entwicklung einer europäischen Lösung für den Transport von übergroßen und schweren Lasten zu schließen.

²¹ Das sind zum Beispiel das Europäische Lufttransportkommando (EATC), die Verkehrsführungszentrale Europa (MCCE, für alle Verkehrsträger) und das Multinationale Seetransport-Koordinierungszentrum in Athen (AMSCC). Die Kontakte der EU zu diesen Strukturen erfolgen unter uneingeschränkter Achtung der Grundsätze der Einbeziehung aller Mitgliedstaaten in multinationale Einrichtungen, wie in den Schlussfolgerungen des Rates zu Sicherheit und Verteidigung vom 17. Juni 2020 (Nummer 21) bekräftigt wurde.

²² An der Veranstaltung nahmen Vertreter der EU-Mitgliedstaaten, des Europäischen Auswärtigen Dienstes einschließlich des Militärstabs der EU, der Kommissionsdienststellen, der Europäischen Verteidigungsagentur

Wir sollten diese Planübungen fortsetzen und die Ziele der militärischen Mobilität in die LIVEX-Übungen einfließen lassen – auch die, die im Zusammenhang mit der im Strategischen Kompass dargelegten Schnelleingreifkapazität vorgeschlagen werden –, oder indem wir gegebenenfalls an anderen multinationalen Übungen, auch im Rahmen der NATO, teilnehmen.

3.3.3 *Schutz vor Sicherheitsrisiken im Verkehrssektor*

Schwachstellen in unserem militärischen Transportsystem können zunehmend ausgenutzt werden, um die militärische Mobilität zu beeinträchtigen. Wir müssen uns daher dringend mit der Resilienz des von uns aufgebauten Netzes befassen, um es, auch im Hinblick auf den zivilen und kommerziellen Verkehrssektor, gegen hybride und andere Bedrohungen zu schützen. Die laufenden Maßnahmen zur Bekämpfung hybrider Bedrohungen²³ und zum Schutz kritischer Infrastrukturen werden den weiteren Arbeiten in diesem Bereich zugutekommen, auch in Anbetracht des jüngsten Vorschlags für eine Empfehlung des Rates für eine koordinierte Vorgehensweise der Union zur Stärkung der Resilienz kritischer Infrastruktur (2022/0338(NLE))²⁴.

Insbesondere sollte die EU die Zusammenarbeit in folgenden Bereichen intensivieren:

- Stärkung der physischen Resilienz der wesentlichen Dienstleistungen im Verkehrssektor erbringenden Einrichtungen gegenüber Naturkatastrophen und vom Menschen verursachten Bedrohungen. Dazu gehört die Umsetzung der Richtlinie über die Resilienz²⁵ kritischer Einrichtungen im Verkehrssektor sowie die Unterstützung der raschen Annahme und anschließenden Umsetzung des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates für eine koordinierte Vorgehensweise der Union zur Stärkung der Resilienz kritischer Infrastruktur, wobei der Verkehr einer der Schlüsselsektoren ist.²⁶
- Die Cybersicherheit des zivilen Verkehrssektors und seiner Unterstützungssysteme, einschließlich der Verkehrskontrollsysteme (Luft, Schiene, Seetransport), Containerterminal-Managementsysteme, Steuerungen von Schleusen, Brücken, Tunnel usw. Dies umfasst die Beschleunigung der Umsetzung und Durchführung der kürzlich verabschiedeten überarbeiteten Richtlinie über Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie zur Netz- und Informationssicherheit (NIS-2-Richtlinie)²⁷ im Verkehrssektor und die Arbeit an den Referenzwerten für die Resilienz im Zusammenhang mit der Abwehr hybrider Bedrohungen. Im Falle einer Cybersicherheitskrise muss ein angemessener Austausch der erforderlichen Informationen gewährleistet sein, um eine möglichst umfassende Lageerfassung in den militärischen und zivilen Verkehrssektoren sicherzustellen. Dies sollte auch die Zusammenarbeit zwischen den für den Verkehr zuständigen sektoralen Behörden, den für die Cybersicherheit zuständigen Behörden und Computer-Notfallteams (CSIRTs) sowie – im Einklang mit den in der NIS-2-

sowie der wichtigsten EU-Partner – NATO-Stab und drei NATO-Bündnispartner (Vereinigte Staaten von Amerika, Kanada und Norwegen) – teil.

²³ Gemeinsame Arbeitsunterlage „Fifth Progress Report on the implementation of the 2016 Joint Framework on countering hybrid threats and the 2018 Joint Communication on increasing resilience and bolstering capabilities to address hybrid threats“ (Fünfter Fortschrittsbericht über die Umsetzung des Gemeinsamen Rahmens für die Bekämpfung hybrider Bedrohungen (2016) und der Gemeinsamen Mitteilung „Stärkung der Resilienz und Ausbau der Kapazitäten zur Abwehr hybrider Bedrohungen“ (2018)) (SWD(2021) 729 final).

²⁴ Gemeinsame Arbeitsunterlage „Fifth Progress Report on the implementation of the 2016 Joint Framework on countering hybrid threats and the 2018 Joint Communication on increasing resilience and bolstering capabilities to address hybrid threats“ (SWD(2021) 729 final).

²⁵ COM(2020) 829 final. Im Juni 2022 wurde eine politische Einigung in Bezug auf die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen erzielt und ihr Inkrafttreten wird für Anfang 2023 erwartet. Die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen wird die Richtlinie 2008/114/EG des Rates vom 8. Dezember 2008 über die Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern, ersetzen.

²⁶ Der Vorschlag für eine Empfehlung des Rates wurde am 18. Oktober 2022 angenommen:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_22_6238.

²⁷ Diese Richtlinie wird aufgehoben und durch eine Richtlinie über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union (NIS-2-Richtlinie) ersetzt.

Richtlinie vorgesehenen Aufgaben – über das Europäische Netzwerk der Verbindungsorganisationen für Cyberkrisen (EU-CyCLONe) umfassen. Synergien mit TEN-V sollten ausgelotet werden.²⁸ Die Mitgliedstaaten sind auch aufgefordert, das mit der ENISA durchgeführte kurzfristige Unterstützungsprogramm der Kommission zu nutzen, um die Abwehrbereitschaft wesentlicher Einrichtungen im Verkehrssektor, z. B. durch Penetrationstests, zu erhöhen.

- Ausländische Direktinvestitionen (ADI) von Nicht-EU-Unternehmen in Infrastrukturen und Verkehrsunternehmen innerhalb der EU, die auch für den militärischen Transport von Bedeutung sind, können ein Sicherheitsrisiko für die EU und ihre Mitgliedstaaten darstellen. ADI von Drittstaaten in Infrastrukturen mit Doppelnutzung in der EU könnten ein Risiko für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung der EU darstellen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Drittstaaten finanzielle Maßnahmen ergreifen, um die Konnektivität zu beeinträchtigen, oder wenn Investoren aus Drittstaaten Zugang zu sensiblen Informationen erhalten. Eine starke Überschneidung zwischen ziviler und militärischer Infrastruktur stellt eine im Zusammenhang mit ADI zusätzliche Anfälligkeit dar. Derartige Investitionen werden im Rahmen der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen²⁹ und des TEN-V³⁰ sorgfältig geprüft.
- Auswirkungen des Klimawandels und der ökologischen Energiewende auf die Resilienz und Energieversorgungssicherheit der militärischen Transportinfrastruktur und -fähigkeiten der EU-Mitgliedstaaten. Mit dem Anstieg des Meeresspiegels und der Zunahme extremer Wetterereignisse sind neue Anforderungen an Militäreinrichtungen verbunden, während die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen im militärischen Verkehr auch Auswirkungen auf die Sicherheit und Verfügbarkeit erneuerbarer Energiequellen und damit zusammenhängender Technologien hat.³¹ Diese Arbeit wird sich auf entsprechende Ergebnisse des Konsultationsforums für nachhaltige Energie im Verteidigungs- und Sicherheitssektor (CF SEDSS) stützen, einschließlich Forschungsstudien über die Anpassungsfähigkeit an den Klimawandel und die Auswirkungen hybrider Bedrohungen auf die Verteidigung, und Möglichkeiten für den Einsatz erneuerbarer Energieträger im militärischen Verkehr, z. B. Wasserstoff, aufzeigen.

Die Resilienz kann auch durch die Untersuchung der Möglichkeiten für zivile und militärische Konfigurationen von Flugzeugmodellen zur gegenseitigen Anerkennung ihrer Ersatzteile verbessert werden. Derzeit zertifiziert die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) zivile Luftfahrzeuge und deren für Instandhaltung und Reparaturen verwendete Komponenten, während militärische Luftfahrzeuge und Komponenten aus Gründen der nationalen Sicherheit von den Mitgliedstaaten zertifiziert werden. Diese Vorgehensweise führt zu Doppelgleisigkeit: In militärischen Flugzeugen sollten für die zivile Nutzung zugelassene Ersatzteile verwendet werden können, wenn sie identisch sind. Ein neuer Mechanismus zur Vereinfachung der Verfahren für die Zertifizierung und Instandhaltung von Luftfahrzeugen, der die Zuständigkeiten der EASA oder der Mitgliedstaaten

²⁸ COM(2020) 829 final. Im Juni 2022 wurde eine politische Einigung in Bezug auf die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen erzielt und ihr Inkrafttreten wird für Anfang 2023 erwartet. Die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen wird die Richtlinie 2008/114/EG des Rates vom 8. Dezember 2008 über die Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern, ersetzen.

²⁹ Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union.

³⁰ Siehe Artikel 47 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines trans-europäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, COM(2021) 812 final.

³¹ Die EDA führt in Zusammenarbeit mit der GD JRC und der GD ENER im Rahmen des CF SEDSS III Forschungsstudien durch, um die Auswirkungen des Klimawandels auf verteidigungsrelevante kritische Energieinfrastrukturen und Möglichkeiten zur Erhöhung deren Resilienz gegenüber hybriden Bedrohungen zu untersuchen. In diesem Zusammenhang wird 2023 eine Planübung durchgeführt, um Schwachstellen zu ermitteln und Synergien mit dem zivilen Sektor im Hinblick auf die Verbesserung der Resilienz des Verteidigungssektors zu fördern.

unberührt lässt, es aber ermöglicht, von der EASA zertifizierte Komponenten und Teile für die gemeinsame Nutzung durch militärische und zivile Betreiber zusammenzulegen und damit die Kosten für die Instandhaltung militärischer Luftfahrzeuge bei gleichzeitiger Erhöhung der Flugsicherheit erheblich zu senken, könnte in Betracht gezogen werden. Eine Pilotstudie sollte durchgeführt werden, um Synergien zwischen den beiden Zertifizierungsmechanismen zu ermitteln. Darüber hinaus sind Operationen im Luftraum in hohem Maße auf den wirksamen Austausch und die gemeinsame Nutzung digitaler Daten zwischen den relevanten zivilen und militärischen Interessenträgern und Betreibern angewiesen.

Dies erfordert gemeinsame Anstrengungen von zivilen und militärischen Stellen, um ein resilientes und robustes Netz für den Datenaustausch mit einem hohen Maß an Cybersicherheit zu gewährleisten.

3.3.4 Weltraumgestützte Lösungen für die militärische Mobilität

Die derzeitige und künftige weltraumgestützte Navigation (Galileo/EGNOS), gesicherte Kommunikation und Erdbeobachtung (Copernicus) können für die militärische Mobilität von großem Nutzen sein. Es sollte geprüft werden, wie dieses Potenzial nutzbar gemacht werden kann.

Der öffentlich regulierte Dienst (Public Regulated Service – PRS) – vergleichbar mit dem M-Code des GPS – ist der sicherste Galileo-Navigationsdienst, der für staatliche Anwendungen geeignet ist, die auch in Krisensituationen zuverlässig funktionieren müssen. Galileo PRS könnte von unmittelbarem Nutzen für die militärische Mobilität sein, da es in umkämpften Umgebungen kontinuierlich sichere und genaue Positions-, Navigations- und Zeitinformationen liefert, kritische operative Anforderungen im Einsatzgebiet erfüllt und zu einer fundierten Entscheidungsfindung sowie zu militärischer Führung (C2) beiträgt.

Die Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) ist zwar nicht für den Einsatz in einem Konfliktgebiet konzipiert, kann aber für Logistik- und Transportoperationen von großem Nutzen sein. Damit kann bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, wenn keine anderen Mittel zur Verfügung stehen, ein sicherer Zugang zu Luftwaffenstützpunkten und Regionalflughäfen gewährleistet werden.

Mit dem neuen Programm der Union für sichere Konnektivität, für das die Kommission am 15. Februar 2022 eine Verordnung vorgeschlagen hat, soll der weltweite Zugang zu sicheren staatlichen Satellitenkommunikationsdiensten gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang wurde eine Reihe von Nutzungsfällen untersucht, unter anderem Verkehrsmanagement und militärische Missionen. Aus dieser Analyse geht hervor, dass eine sichere Konnektivität für den Einsatz von autonomen Fahrzeugen und Flugzeugen zunehmend einen strategischen Vorteil darstellt. Die Bedürfnisse im Bereich der militärischen Mobilität müssen bei der Definition des Dienstportfolios des sicheren Konnektivitätssystems gebührend berücksichtigt werden.

Copernicus, das Erdbeobachtungsprogramm der EU, bietet auf der Grundlage von satellitengestützter Erdbeobachtung (von den Copernicus-Sentinel-Satelliten oder kommerziellen Satelliten) und In-situ-Daten (Nicht-Weltraumdaten) Informationsdienste in drei Hauptbereichen: 1) Umweltüberwachung (Land: Bodenbedeckung und Landnutzung, digitales Höhenlinienmodell, EU-Flussnetz und Referenzdaten zu Gewässern; Meeresumwelt; Atmosphäre; Klimawandel), 2) Katastrophen- und Krisenmanagement (bei Naturkatastrophen oder vom Menschen verursachten Katastrophen, z. B. Überschwemmungen, Erdbeben, Waldbränden) und 3) Sicherheit (Überwachung der Grenzen und des Schiffsverkehrs sowie die Unterstützung des auswärtigen Handelns der Union). Mögliche Bezüge zum Thema militärische Mobilität könnten weiter untersucht werden.

CASSINI, die Initiative der Kommission zur Förderung des Unternehmertums im Raumfahrtbereich in der EU, wird die Entwicklung bahnbrechender Technologien, Industrieprozesse und Dienstleistungen

fördern. Mit dem Aufkommen neuer kommerzieller Anbieter wird sich das Spektrum weltraumgestützter Lösungen erweitern, auch für die militärische Mobilität.

Zentrale Maßnahmen auf EU-Ebene:

- Die EDA wird in enger Abstimmung mit den Mitgliedstaaten, dem EAD und den Kommissionsdienststellen den CARD-Schwerpunktbereich „Enhanced Military Mobility“ weiterverfolgen, um die Lücken und Defizite in Bezug auf die Resilienz sowie die für die Bewegung großer Kräfte erforderlichen Logistik- und Transportkapazitäten, insbesondere für übergroße Lasten oder Spezialfracht (z. B. gefährliche Güter, die spezifische Maßnahmen erfordern) zu beseitigen.
- Bis 2023 wird der EAD den logistischen Fußabdruck im Zusammenhang mit GSVP-Missionen und -Operationen bewerten, insbesondere im Hinblick auf Zertifizierungen und Inspektionen, sowie mögliche Lücken bei den Transportkapazitäten ermitteln und Empfehlungen zu Kooperationsmöglichkeiten abgeben.
- Bis 2023 wird die EDA unter Berücksichtigung der Aktivitäten des SSZ-Projekts „Strategischer Lufttransport für übergroße Lasten (SATOC)“ die Anpassung von Zivilflugzeugen für übergroße Lasten für militärische Zwecke untersuchen.
- Bis 2024 wird die EDA den möglichen Bedarf an spezialisierten Eisenbahntransportmitteln und strategischen Seetransportfähigkeiten ermitteln.
- Der EAD, die EDA und die Kommissionsdienststellen werden prüfen, wie die Koordinierung der Bewegungskapazitäten gestärkt werden kann, unter anderem durch Bemühungen um Synergien mit multinationalen Zentren für die Verkehrsführung.
- Bis Ende 2024 werden die Kommissionsdienststellen für die Zwecke der Notfall- und Krisenplanung sowie der Koordinierung einen Überblick über alle wichtigen Akteure im zivilen Bereich je Verkehrsträger erstellen.
- Bis 2024 wird die EDA gemeinsam mit den Kommissionsdienststellen und dem EAD (einschließlich des EUMS) den Nutzen strategischer Transportfähigkeiten mit Doppelnutzung, z. B. für die Katastrophenhilfe, bewerten.
- Der EAD, die Kommissionsdienststellen und die EDA werden multinationale Übungen nutzen, um Maßnahmen der militärischen Mobilität (Entsendung, Sicherung der Durchhaltefähigkeit und Verlegung von Streitkräften) in den Vordergrund zu stellen, einschließlich LIVEX-Übungen der EU und paralleler und koordinierter Übungen mit der NATO sowie gegebenenfalls der Teilnahme der EU an NATO-Übungen.
- Der EAD wird zusammen mit den Kommissionsdienststellen und der EDA Übungen zu bestimmten Szenarien durchführen, an denen Experten aus den Mitgliedstaaten beteiligt sind.
- Die EDA und die Kommissionsdienststellen werden ihre Bemühungen zur Gewährleistung eines zuverlässigen und effektiven Austauschs und der gemeinsamen Nutzung digitaler Daten zwischen den relevanten Interessenträgern der zivilen und militärischen Luftfahrt fortsetzen.
- Die Kommissionsdienststellen, der EAD und die NIS-Kooperationsgruppe werden in Abstimmung mit den einschlägigen zivilen und militärischen Einrichtungen und Agenturen sowie den bestehenden Netzen regelmäßig hinsichtlich Cybersicherheit Risikobewertungen durchführen und Risikoszenarien erstellen, wobei der Schwerpunkt auf den vorrangigen kritischen Sektoren liegt. Dies erfolgt in Ergänzung zu den Stresstests für kritische

Infrastrukturen gemäß dem 5-Punkte-Plan der Präsidentin und dem anschließenden Vorschlag für eine Empfehlung des Rates zur Resilienz kritischer Infrastruktur.

- Die EDA wird gemeinsam mit dem EAD und den Kommissionsdienststellen auf laufenden Initiativen zur Verbesserung der Klimaresilienz und der Energieversorgungssicherheit militärischer Einrichtungen und Transportfähigkeiten, die für die militärische Mobilität erforderlich sind, aufbauen und im Rahmen der Arbeiten zu den Themen Klima und Verteidigung Empfehlungen an die Mitgliedstaaten aussprechen. Synergien mit dem TEN-V werden ebenfalls ausgelotet.
- Bis Ende 2023 werden die Kommissionsdienststellen gemeinsam mit der EASA und in Zusammenarbeit mit den militärischen Luftfahrtbehörden und der militärischen Luftfahrtindustrie ein Pilotprojekt zur Einführung eines Mechanismus für die gegenseitige Anerkennung von Teilen, die in zivilen und militärischen Konfigurationen von Flugzeugmodellen verwendet werden, starten. Das Projekt sollte die Ausarbeitung einer Vereinbarung über zivil-militärische Schnittstellen umfassen, in der die Zuständigkeiten der verschiedenen Parteien festgelegt werden. Das Pilotprojekt sollte spätestens zwei Jahre nach der Annahme des Aktionsplans abgeschlossen sein.
- Die Kommissionsdienststellen, die EDA und der EAD werden eine Reihe von Notfallmaßnahmen prüfen, die dem Militär im Falle einer auf EU-Ebene anerkannten Krise vorrangigen Zugang zu Verkehrsinfrastrukturen, -kapazitäten und -wegen verschaffen. Zur Stärkung der zivil-militärischen Synergien werden sie die Möglichkeiten zur Sicherung des Zugangs zu strategischen Transportfähigkeiten prüfen, zum Beispiel durch Rahmenverträge mit zivilen Anbietern.

Die EU-Mitgliedstaaten werden aufgefordert:

- die Cyberabwehrfähigkeit der künftigen digitalen Prozesse und Verfahren zu gewährleisten und dabei auf der Arbeit der EDA aufzubauen und die Möglichkeit zu prüfen, funktionale Anforderungen hinsichtlich der Sicherheit auszuarbeiten.

4. PARTNERSCHAFTLICHE DIMENSION

Die EU und die NATO haben ein gemeinsames Interesse daran, die rasche Bewegung von militärischem Personal und dessen Ausrüstung sowohl für Routinetätigkeiten in Friedenszeiten als auch in Krisenzeiten zu gewährleisten. Die Gewährleistung von Kohärenz und gegenseitiger Stärkung in Bezug auf die jeweiligen Arbeitsbereiche war daher von Anfang an ein fester Bestandteil der Initiative zur militärischen Mobilität. Der Krieg in der Ukraine wirft neue Fragen in Bezug auf die erforderliche Anbindung der Verkehrswege an die Nachbarländer und -regionen, einschließlich der Ukraine, auf.

4.1 EU und NATO

Die Partnerschaft mit der NATO ist fester Bestandteil dieses Aktionsplans. Der Strukturierte Dialog über militärische Mobilität ist das wichtigste Forum zur Förderung des Dialogs und der Zusammenarbeit auf Stabebene in Form regelmäßiger Sitzungen und wird sich weiterhin auf den gegenseitigen Informationsaustausch zwischen den beiden Organisationen stützen. Von Investitionen in Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung für militärische Bewegungen profitieren sowohl die EU als auch die NATO. Die technischen und geografischen Anforderungen überschneiden sich, und die technischen Standards wurden gemeinsam erarbeitet. Dank dieser Zusammenarbeit decken sich die militärischen Anforderungen der EU an die militärische Mobilität zu etwa 95 % mit denen der NATO.

Ziel ist es, ein kohärentes Vorgehen und Synergien zwischen der EU und der NATO zu gewährleisten und die bestehenden rechtlichen, infrastrukturellen und verfahrenstechnischen Hindernisse wirksam zu

beseitigen, um die Bewegung und den Grenzübertritt von Militärpersonal und militärischem Gerät unter uneingeschränkter Achtung der nationalen Souveränität zu erleichtern und zu beschleunigen. Dies gilt insbesondere für Bemühungen zur Verbesserung der Infrastruktur und der damit verbundenen Anforderungen, zum Abbau verfahrenstechnischer und regulatorischer Hindernisse, zur Verbesserung der Resilienz und zur wechselseitigen Teilnahme an Übungen im Zusammenhang mit militärischer Mobilität.

Die Interaktion im Bereich der militärischen Mobilität wird im Einklang mit den Leitprinzipien der verstärkten und intensivierten Zusammenarbeit, insbesondere der uneingeschränkten Offenheit und Transparenz, der Achtung der Beschlussfassungsautonomie und Verfahren der beiden Organisationen, der Inklusivität und Gegenseitigkeit, unbeschadet der spezifischen Merkmale der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der einzelnen EU-Mitgliedstaaten, vorangetrieben.

4.2 Verbindungen zu anderen Partnern

Der EAD wird gemeinsam mit den Kommissionsdienststellen und der EDA die Zusammenarbeit mit anderen Partnern in verschiedenen Formaten zu Fragen der militärischen Mobilität prüfen.

Dazu gehört auch die Erörterung von Entwicklungen im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität im Rahmen der Sicherheits- und Verteidigungsdialoge mit den wichtigsten EU-Partnern, z. B. mit den Teilnehmern am SSZ-Projekt zur militärischen Mobilität, insbesondere den USA, Kanada und Norwegen. Es wird erwartet, dass sich auch das Vereinigte Königreich in Kürze diesem SSZ-Projekt anschließen wird, sobald die entsprechenden Verfahren abgeschlossen sind. Damit wird ein Beitrag zur transatlantischen Zusammenarbeit in diesen Fragen und zur EU-NATO-Partnerschaft geleistet.

Darüber hinaus könnte bei den laufenden Arbeiten zur besseren Anbindung der Hauptverkehrswege der Mitgliedstaaten an wichtige Partnerländer wie die Ukraine die Möglichkeit einer Doppelnutzung geprüft werden, wie dies in der Mitteilung über „Solidaritätskorridore“ zwischen der EU und der Ukraine und im Vorschlag der Kommission vom 27. Juli 2022 zur Ausdehnung von vier europäischen Verkehrskorridoren auf die Ukraine und Moldau³² vorgesehen ist. Der geänderte Vorschlag für eine überarbeitete TEN-V-Verordnung vom Juli 2022 enthält ferner eine Bestimmung zur Umstellung auf die europäische Regelspurweite, um die Interoperabilität im Bahnverkehr zwischen der Ukraine, Moldau und der EU zu verbessern.

Schließlich ist die EU bereit, bewährte Verfahren im Zusammenhang mit ihren Fortschritten bei der Verbesserung der militärischen Mobilität, z. B. in Bezug auf den ressortübergreifenden Ansatz, den Ansatz der Doppelnutzung und praktische Schritte zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und geringeren Verspätungen, an regionale Partner und Bewerberländer, z. B. im Westbalkan, weiterzugeben.

Zentrale Maßnahmen auf EU-Ebene:

- Der EAD wird gemeinsam mit den Kommissionsdienststellen und der EDA den Strukturierten Dialog zwischen der EU und der NATO über militärische Mobilität fortsetzen, um Informationen auszutauschen und die Kohärenz der jeweiligen Arbeitsbereiche zu gewährleisten.
- Der EAD wird gemeinsam mit den Kommissionsdienststellen und der EDA die Frage der militärischen Mobilität ggf. in die Sicherheits- und Verteidigungsdialoge mit einschlägigen Partnern, insbesondere mit Kanada, Norwegen und den USA, einbeziehen.

³² Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Aktionsplan für Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung des Agrarexports der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU (COM(2022) 217 final).

- Die Kommissionsdienststellen und der EAD werden bei den laufenden Arbeiten zur besseren Anbindung der Hauptverkehrswege der Mitgliedstaaten mit besonderem Schwerpunkt auf der Ukraine und Moldau die Möglichkeiten einer Doppelnutzung prüfen.
- Der EAD und die Kommissionsdienststellen werden Möglichkeiten zur Förderung des Dialogs mit regionalen Partnern, insbesondere mit den Bewerberländern, über bewährte Verfahren prüfen.

5. WEITERES VORGEHEN

Der Aktionsplan zur militärischen Mobilität wird den Mitgliedstaaten vom Hohen Vertreter und der Kommission zur Prüfung und Billigung vorgelegt, damit er rechtzeitig und koordiniert umgesetzt werden kann.

Den EU-Mitgliedstaaten werden regelmäßig gemeinsame Fortschrittsberichte über die Umsetzung dieses Aktionsplans vorgelegt, wobei der erste Bericht bis November 2023 vorzulegen ist.