



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 14. November 2023
(OR. en)

15417/23

COPS 547
POLMIL 303
EUMC 477
TRANS 505
UD 259

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	14. November 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	JOIN(2023) 37 final
Betr.:	GEMEINSAMER BERICHT AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 von November 2022 bis Oktober 2023

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument JOIN(2023) 37 final.

Anl.: JOIN(2023) 37 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

HOHER VERTRETER
DER UNION FÜR
AUSSEN- UND
SICHERHEITSPOLITIK

Brüssel, den 13.11.2023
JOIN(2023) 37 final

**GEMEINSAMER BERICHT AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 von November
2022 bis Oktober 2023**

GEMEINSAMER BERICHT AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT
über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 von November 2022 bis
Oktober 2023

I – EINLEITUNG

1. Im Strategischen Kompass für Sicherheit und Verteidigung¹ vom März 2022 wurde bestätigt, dass eine wesentliche Verbesserung der militärischen Mobilität für die europäische Sicherheit und Verteidigung von entscheidender Bedeutung ist, insbesondere vor dem Hintergrund des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine. Militärische Mobilität ermöglicht den Streitkräften der EU-Mitgliedstaaten, schnell und in ausreichendem Umfang auf Krisen zu reagieren, die an den Außengrenzen der EU und darüber hinaus auftreten, unter anderem, indem militärisches Material möglichst schnell und reibungslos bewegt wird. Im Einklang mit dem Strategischen Kompass bietet der Aktionsplan der EU zur militärischen Mobilität 2.0² einen umfassenden Rahmen für den Aufbau eines gut verknüpften Netzes für militärische Mobilität mit kürzeren Reaktionszeiten sowie leistungsfähigen, sicheren, nachhaltigen und resilienten Transportinfrastrukturen und -fähigkeiten.
2. Dieser erste Fortschrittsbericht über den Aktionsplan der EU zur militärischen Mobilität 2.0 gibt Aufschluss über die laufenden Arbeiten der verschiedenen Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union bei der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen in den wichtigsten Schwerpunktbereichen des Aktionsplans. Er zeigt gegebenenfalls auch die Fortschritte auf, die in den verschiedenen Bereichen seit dem letzten Fortschrittsbericht über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität von 2018 gemacht wurden, der im September 2021 vorgelegt wurde³.
3. Der Aktionsplan bietet einen strategischen Ansatz, mit dem ein breites Spektrum von Interessenträgern, auch in den Mitgliedstaaten, wirksam einbezogen werden soll. Dadurch werden die Kohärenz und die Verknüpfungen zwischen den Aktivitäten der Mitgliedstaaten – auch im Rahmen der verschiedenen einschlägigen Projekte der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit (im Folgenden „SSZ“), insbesondere zur militärischen Mobilität und zu Logistik-Drehkreuzen⁴ – und den Arbeitsbereichen auf EU-Ebene erleichtert. Wie im Aktionsplan vorgesehen fand unter der Schirmherrschaft des schwedischen Ratsvorsitzes im Juni 2023 die erste „jährliche Veranstaltung“ zur militärischen Mobilität statt, auf der verschiedene Interessenträger von EU-Institutionen und einschlägigen SSZ-Projekten sowie Partnern wie der NATO zusammenkamen.

II – MULTIMODALE KORRIDORE UND LOGISTIK-DREHKREUZE

A. Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen mit Doppelnutzung

4. Der Mehrjährige Finanzrahmen 2021–2027 sieht Mittel in Höhe von 1,69 Mrd. EUR für die Kofinanzierung von Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung über die Fazilität „Connecting Europe“ vor. Im September 2021 veröffentlichte die Kommission die erste Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen. Ursprünglich war vorgesehen, dass die Kommission jährliche Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen mit einem indikativen Budget von 330 Mio. EUR veröffentlichen sollte.⁵

¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/de/pdf>

² [Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

³ Gemeinsamer Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität von Oktober 2020 bis September 2021 (JOIN(2021) 26 final).

⁴ SSZ-Projekt zu einem Netz von Logistik-Drehkreuzen in Europa und zur Unterstützung von Operationen („Network of Logistic Hubs in Europe and Support to Operations“).

5. Nach dem unprovokierten Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat die Kommission ihre Unterstützung für Verkehrsinfrastrukturen mit Doppelnutzung für die militärische Mobilität erheblich verstärkt, wobei sie die Evaluierung der Vorschläge beschleunigt und die verfügbaren Mittel vorzeitig bereitgestellt hat.
6. Im Mai 2022 wählte die Kommission 22 Projekte in 15 Mitgliedstaaten aus, die über alle Verkehrsträger hinweg eine Kofinanzierung in Höhe von insgesamt 339 Mio. EUR erhalten sollten.⁶
7. Die Kommission brachte die zweite Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf den Weg und veröffentlichte sie im Mai 2022, ebenfalls mit einem indikativen Budget von 330 Mio. EUR. Die Mitgliedstaaten reagierten darauf mit gestiegenem Interesse und beantragten eine EU-Kofinanzierung in Höhe von insgesamt 1,39 Mrd. EUR, was dem Vierfachen der zugewiesenen Mittel entsprach. Aufgrund der hohen Qualität der Projekte und der Dringlichkeit, auf das veränderte geopolitische Umfeld zu reagieren, wählte die Kommission im November 2022 35 Projekte für eine EU-Kofinanzierung in Höhe von insgesamt 616 Mio. EUR aus.⁷
8. Damit gibt es insgesamt 57 laufende Projekte in 18 Mitgliedstaaten, die mit 944 Mio. EUR von der EU kofinanziert werden. 35 % dieses Betrags werden für den Schienenverkehr, 28 % für den Straßenverkehr, 21 % für Flughäfen und 16 % für Seeverkehrsinfrastrukturprojekte bereitgestellt. Der Großteil der kofinanzierten Projekte umfasst Verbesserungen der Eisenbahnkapazität (hauptsächlich zur Sicherstellung des Verkehrs von 740-m-Zügen), Verbesserungen der Kapazitäten von Autobahnen (insbesondere an Viadukten und Straßenbrücken) und Flughäfen sowie den Ausbau multimodaler Abfertigungsmöglichkeiten und die Verbesserung der Kapazität und Anbindung von Häfen.
9. Im Mai 2023 wurde eine dritte und letzte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen mit einer Frist im September 2023 veröffentlicht, um das verbleibende Budget in Höhe von rund 790 Mio. EUR zu verwenden. Diese dritte Aufforderung stieß auf das bislang größte Interesse der Mitgliedstaaten: 22 Mitgliedstaaten beantragten für 112 Projekte EU-Fördermittel in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. EUR, womit eine Überzeichnungsquote von 4,7 erreicht wurde. Die Kommission wird die Zuschlagsentscheidung für die dritte Aufforderung voraussichtlich Anfang 2024 bekannt machen. Mit der Durchführung der dritten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen dürfte das verfügbare Gesamtbudget für Verkehrsinfrastrukturen mit Doppelnutzung für die militärische Mobilität im Rahmen dieses MFR ausgeschöpft werden.
10. Die Staats- und Regierungschefs der EU bekräftigten in der Erklärung der informellen Tagung des Europäischen Rates in Granada vom Oktober 2023, dass sie einen Schwerpunkt auf militärische Mobilität legen werden.⁸
11. Am 15. Juni 2023 billigte der Verwaltungsrat der Europäischen Investitionsbank die „Strategische Europäische Sicherheitsinitiative PLUS“. Durch diese Initiative werden die Mittel für Sicherheits- und Verteidigungsinvestitionen auf bis zu 8 Mrd. EUR im Zeitraum des aktuellen Mehrjährigen

⁶ Durchführungsbeschluss der Kommission vom 24. Mai 2022 zur Auswahl von Projekten der militärischen Mobilität nach der 2021 ergangenen Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Gewährung von Finanzhilfen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehrssektor gemäß dem Durchführungsbeschluss C(2021) 5763 (C(2022) 3261 final).

⁷ Durchführungsbeschluss der Kommission vom 11.4.2023 über die Auswahl von Projekten der militärischen Mobilität im Anschluss an die 2022 durchgeführten Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für Finanzhilfen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehr gemäß dem Durchführungsbeschluss C(2021) 5763 (C(2023) 2298 final).

⁸ Die Erklärung von Granada, Europäischer Rat, 6. Oktober 2023, <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/10/06/granada-declaration/>.

Finanzrahmens 2021–2027 aufgestockt, mit einem erweiterten Anwendungsbereich durch Einbeziehung der militärischen Mobilität und der kritischen Infrastrukturen als zusätzliche Bereiche. Die Europäische Investitionsbank ist sich des veränderten geopolitischen Umfelds bewusst, das in verschiedenen Bereichen der europäischen Sicherheit und des Verteidigungssektors einschließlich der betreffenden Lieferketten zu einem erhöhten Finanzierungsbedarf geführt hat. Angesichts der Art dieser Vermögenswerte und Investitionen wird der nächste Schritt darin bestehen, potenzielle Projekte festzulegen. Mit der Europäischen Kommission werden bereits Gespräche darüber geführt, wie dieser Bereich unterstützt werden könnte.

B. Überarbeitung der Verordnung über transeuropäische Verkehrsnetze

12. Die Kommission hat am 14. Dezember 2021 ihren Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz⁹ vorgelegt. Er enthält zwei Schlüsselaspekte, die die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU erleichtern würden: Erstens werden verschiedene Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur gestärkt, insbesondere für den Schienenverkehr, und zweitens tragen die aktualisierten Karten in bestimmten Fällen auch militärischen Bedürfnissen Rechnung. Am 27. Juli 2022 hat die Kommission einen geänderten Vorschlag¹⁰ vorgelegt, der die veränderte geopolitische Lage berücksichtigt.
13. Das Verfahren der Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz unterliegt dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren, d. h. der Rat und das Parlament müssen sich auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags auf den endgültigen Verordnungstext einigen. Der Rat hat sich am 5. Dezember 2022 auf die allgemeine Ausrichtung geeinigt.¹¹ Inzwischen hat das Europäische Parlament am 13. April 2023 seinen Bericht und sein Verhandlungsmandat angenommen.¹² Es schlägt einen neuen Artikel 47a über militärische Mobilität vor. Dieser Artikel würde die Mitgliedstaaten insbesondere verpflichten, beim Bau bzw. bei der Modernisierung von Infrastruktur im transeuropäischen Verkehrsnetz auch Bedürfnisse der militärischen Mobilität zu berücksichtigen.¹³ Darüber hinaus würde der neue Artikel die Kommission verpflichten, eine Studie zu Möglichkeiten für kurzfristige militärische Bewegungen in großem Maßstab durchzuführen.¹⁴
14. Bislang haben vier politische Trilogie zwischen dem Rat, dem Europäischen Parlament und der Kommission stattgefunden; es wird erwartet, dass die Verhandlungen vom spanischen Ratsvorsitz bis Ende 2023 abgeschlossen werden können und die Verordnung im Frühjahr 2024 in Kraft treten kann.

C. Militärische Anforderungen

⁹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2021) 812).

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) 1315/2013 (COM(2022) 384 final).

¹¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15058-2022-INIT/de/pdf>

¹² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_DE.html#_section1

¹³ „(1) Beim Bau bzw. bei der Modernisierung der Infrastruktur im transeuropäischen Verkehrsnetz prüfen die Mitgliedstaaten, ob es notwendig, zweckmäßig und durchführbar ist, über die in Kapitel III festgelegten Anforderungen hinauszugehen, um Gewicht, Größe oder Umfang des militärischen Transports von Truppen und Material zu berücksichtigen.“

¹⁴ „(2) Bis zum ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] führt die Kommission eine Studie durch, mit dem Ziel, die Doppelnutzung der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu verbessern, Möglichkeiten für kurzfristige Bewegungen, einschließlich strategische Routen in großem Maßstab in der Union zu ermitteln. Die Studie soll Informationen für die langfristige Infrastrukturplanung für die Doppelnutzung zu militärischen Zwecken liefern. Im Rahmen dieser Studie konsultiert die Kommission die Mitgliedstaaten.“

15. Im Hinblick auf eine weitere Angleichung der Normen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und des militärischen Verkehrsnetzes der EU hat der Rat am 23. Oktober 2023 die überarbeiteten militärischen Anforderungen einschließlich des Anhangs II, „Multimodale Verkehrskorridore“, angenommen. Der Prozess der Überarbeitung umfasste auch Konsultationen mit der NATO. Der erweiterte Anwendungsbereich der militärischen Anforderungen umfasst Logistik-Drehkreuze, die Infrastruktur der Kraftstofflieferkette, Erkenntnisse aus dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und militärische Kriterien für die Bewertung von Vorschlägen für Infrastrukturprojekte mit Doppelnutzung.
16. Der neue Anhang über die Infrastruktur der Kraftstofflieferkette¹⁵ umfasst die technischen Spezifikationen für Kraftstoffsysteme, -anlagen und -ausrüstung, um sicherzustellen, dass diese in der Lage sind, groß angelegte militärische Bewegungen wirksam zu unterstützen und gleichzeitig die Interoperabilität mit strategischen Partnern wie der NATO aufrechtzuerhalten. Der Anhang enthält dieselben Anforderungen wie die von der NATO verwendeten Standards, die mit dem EU-Militärstab (EU Military Staff – EUMS) geteilt wurden.¹⁶ Da er Bestandteil der militärischen Anforderungen sein wird, eröffnet dieser Anhang die Möglichkeit einer künftigen Kofinanzierung von kraftstofflieferkettenbezogenen Infrastrukturprojekten mit Doppelnutzung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, um Anreize für die Mitgliedstaaten zu schaffen, in ihre der Kraftstofflieferketteninfrastruktur zu investieren.

D. Langfristige Infrastrukturplanung für kurzfristige und groß angelegte Bewegungen von Streitkräften

17. Die Dienststellen der Kommission haben gemeinsam mit dem Europäischen Auswärtigen Dienst (EAD), einschließlich des EUMS, den Mitgliedstaaten eine Erläuterung der Methodik und des Zeitplans für eine Studie vorgelegt, um Möglichkeiten für kurzfristige, groß angelegte Bewegungen auszuloten, um die Kraftstoffresilienz, die langfristige Infrastrukturplanung und die Nutzung dieser Infrastruktur zu optimieren. Mit der Arbeit an dieser Studie wurde bereits begonnen; sie soll bis zum Frühjahr 2024 abgeschlossen sein. Im ersten Schritt, der im Juli dieses Jahres eingeleitet wurde und derzeit in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten durchgeführt wird, werden die wichtigsten Korridore für kurzfristige und groß angelegte Bewegungen von Militärpersonal und militärischem Gerät im Falle eines Konflikts oder für Militärübungen ermittelt. Der zweite Schritt wird darin bestehen, für die wichtigsten Korridore, die als vorrangig für militärische Bewegungen definiert wurden, die Lücken in der Infrastruktur zu ermitteln. In einem dritten Schritt müssen Maßnahmen festgelegt werden, um diese Lücken zu verringern und die reibungslose Verlegung von Militärpersonal und militärischem Gerät sicherzustellen. In dem übergeordneten Bestreben, notwendige Investitionen zur Förderung kurzfristiger, groß angelegter militärischer Bewegungen besser zu priorisieren, unterstützt die Studie das Ziel des Aufbaus eines gut strukturierten Netzes, das auch Kapazitäten für die Beförderung und Lagerung gefährlicher Güter und die Verfügbarkeit von Kraftstoffen in den benötigten Mengen umfasst.
18. Diese Arbeit wird die Synergieeffekte zwischen der TEN-V-Strategie und der militärischen Mobilität der EU erhöhen, wobei die knappen Ressourcen so effizient wie möglich eingesetzt werden. Die ermittelten Maßnahmen zur Verringerung der Lücken und zur Stärkung der militärischen Mobilität werden für die künftige Kofinanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ sowie für die nationalen Investitionsprioritäten der Mitgliedstaaten ein wichtiger Input sein. Die Analyse wird auch der Europäischen Investitionsbank als Grundlage dafür

¹⁵ Siehe „Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“, ST 10440/23, Anhang XI, gebilligt durch den Rat am 23. Oktober 2023 (TBD).

¹⁶ Dokument „NATO Technical Criteria and Standards for Pol Facilities“, AC/4-N(2017)0002 (INV) vom 19. Januar 2017, geändert am 9. Juni 2023.

dienen, in enger Zusammenarbeit mit der Kommission Projekte mit Doppelnutzung zu ermitteln, die einen hohen Mehrwert für die Verteidigung bieten.

19. Die Analyse wird zudem den Mitgliedstaaten ermöglichen, ihre Planung untereinander besser abzustimmen, um über den gesamten, sich über mehrere Mitgliedstaaten erstreckenden Korridor hinweg eine gleichbleibende Infrastrukturqualität sicherzustellen. Sie wird auch für eine bessere Koordinierungsarbeit zwischen den Verteidigungsministerien und den Infrastrukturministerien der Mitgliedstaaten sorgen. Darüber hinaus wird die Analyse im Hinblick auf Infrastrukturinvestitionen zu einer engeren Zusammenarbeit und Synchronisierung zwischen den Mitgliedstaaten beitragen und so bei groß angelegten militärischen Bewegungen auf europäischer Ebene zu einer besseren Konnektivität beitragen.

E. Zugang zum Luftraum und Flugsicherungsdienste (SES und SESAR)

20. Die Europäische Verteidigungsagentur (European Defence Agency – EDA) und die einschlägigen Kommissionsdienststellen haben ihre Zusammenarbeit fortgesetzt, um den Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten für die zivile und militärische Luftfahrt im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky – SES) und des damit verbundenen Projekts der Modernisierung des Flugverkehrsmanagements (SESAR) sicherzustellen. Ein Mangel an Interoperabilität zwischen militärischen und zivilen Systemen könnte Risiken für das Militär in Bezug auf den Zugang zum Luftraum und die Nutzung von Flugsicherungsdiensten mit sich bringen. In einigen Fällen könnte dies auch eine Herausforderung darstellen, insbesondere, wenn das Militär Dienste für zivile Nutzer erbringt. Mit der Einbeziehung des Luftfahrt- und Flugverkehrsmanagements in die Initiative für militärische Mobilität, wie sie in der jüngsten Aktualisierung der militärischen Anforderungen¹⁷ festgehalten ist, wird die Bedeutung dieser Bereiche für die Schließung von Interoperabilitätslücken anerkannt. Vorbehaltlich einer künftigen Aktualisierung der Durchführungsverordnung über die Anforderungen an Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck¹⁸ würden Akteure der militärischen Luftfahrt somit künftig die Möglichkeit erhalten, sich an Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für militärische Mobilität im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ zu beteiligen. Darüber hinaus wird die zunehmende Bedeutung von Ausrüstung mit doppeltem Verwendungszweck es erfordern, dass der Rolle der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) als der zivilen Zertifizierungsbehörde Rechnung getragen wird.

III – Regulatorische Unterstützungsmaßnahmen

A. Genehmigungen grenzüberschreitender Bewegungen

21. Das A-Programm „Optimierung der Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen in Europa“ der EDA dient dazu, Verfahren zu harmonisieren und zu vereinfachen und innerhalb der Hoheitsgebiete, Lufträume und Binnengewässer der beteiligten Mitgliedstaaten Lösungen zu entwickeln. Am 12. September 2023 hat zuletzt Dänemark die beiden Technischen Vereinbarungen unterzeichnet – eine für Boden- und eine für Luftbewegungen. Somit sind die Technischen Vereinbarungen für Boden- und für Luftbewegungen inzwischen von 25 beteiligten Mitgliedstaaten sowie von Norwegen unterzeichnet worden. Derzeit entwickeln die beteiligten Mitgliedstaaten mit Unterstützung der EDA eine Technische Vereinbarung für den maritimen Bereich, deren Unterzeichnungsverfahren voraussichtlich Anfang 2024 beginnen wird.

¹⁷ Überarbeiteter Anhang II zu militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU, ST 11373/19, vom 27. März 2023.

¹⁸ 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.

22. Zur Unterstützung der Umsetzung der unterzeichneten Technischen Vereinbarungen hat die EDA eine spezielle Überwachungsmatrix (Implementation Monitoring Matrix – IMM) entwickelt, mit der die Fortschritte bei der Durchführung der verschiedenen Tätigkeiten im Rahmen der Vereinbarungen überwacht werden können. Darüber hinaus soll ein Netzwerk nationaler Kontaktstellen für militärische Mobilität wertvolle Rückmeldungen der Mitgliedstaaten im Hinblick auf künftige Änderungen liefern. Die EDA wird gemeinsam mit den EU-Mitgliedstaaten daran arbeiten, eine Planübung oder einen Workshop zu organisieren, um die vollständige Umsetzung der Technischen Vereinbarungen zu erleichtern und auch die entwickelte Vorlage für die jährliche Genehmigung der Technischen Vereinbarung für Bodenbewegungen zu testen.
23. Um die Möglichkeiten zu prüfen, die SSZ-Projekte zur militärischen Mobilität („Military Mobility“) und zum Netz von Logistik-Drehkreuzen („Network of Logistic Hubs“) zusammenzuführen, hat die EDA am 5. Juli 2023 eine erste Sitzung mit den koordinierenden Mitgliedstaaten veranstaltet. Anhand der Ergebnisse wird die EDA gemeinsam mit den beteiligten Mitgliedstaaten die Möglichkeiten weiter untersuchen. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Projekte vereinbart, die gegenseitige Teilnahme an ihren Sitzungen zu gewährleisten, um die Synergieeffekte und die Koordinierung zu verbessern.

B. Digitalisierung logistischer Prozesse

24. Im Jahresarbeitsprogramm 2021 des Europäischen Verteidigungsfonds war ein Vorschlag für die Entwicklung eines digitalen Systems für den schnellen und sicheren Austausch von Informationen im Zusammenhang mit militärischer Mobilität enthalten (im Folgenden „SDMMS“). Am 21. Juli 2022 gab die Kommission den erfolgreichen Bieter bekannt: Es handelt sich um ein Konsortium unter der Leitung Estlands, das aus Unternehmen aus neun Mitgliedstaaten¹⁹ sowie Norwegen besteht und für die Entwicklung des digitalen Systems Finanzhilfen in Höhe von über 9 Mio. EUR erhalten wird. Die Finanzhilfevereinbarung wurde Ende Dezember 2022 unterzeichnet, und im Januar 2023 fand die erste Auftaktsitzung statt. Die Gesamtlauzeit des Projekts beträgt 30 Monate, sodass das digitale System für den sicheren und schnellen Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität bis Mitte 2025 einsatzbereit sein dürfte. Dieses digitale System wird den direkten und sicheren Informationsaustausch zwischen den beteiligten Regierungen erleichtern, die militärische Bewegungen beantragen und genehmigen.
25. Der Schwerpunkt des SDMMS-Projekts im ersten Jahr lag auf der Schaffung der Arbeitsstruktur und der vollständigen Einbindung aller Interessenträger in das Projekt. Bis zum Ende des ersten Projektjahres sollen alle funktionalen und nichtfunktionalen Anforderungen zur Festlegung der detaillierten Ziele und Pläne für die Projektdurchführungsphase abgestimmt werden. Darüber hinaus wird der operative Nutzen- und Kostenplan entwickelt, um die Werte der Änderungen, die am System vorgenommen werden sollen, besser beurteilen zu können. All dies bildet die wesentliche Grundlage für die bevorstehende Entwicklung des Gesamtsystems.

C. Zoll

26. Gemeinsam mit der Kommission und den beitragenden Mitgliedstaaten arbeitet die EDA an der Überarbeitung der „Bewertung des Bedarfs für die Entwicklung eines militärischen Zollsystems sowie der damit verbundenen Vorteile und Risiken“, die die Basis für alle weiteren Schritte sein wird. Parallel dazu wartet die Kommission auf die ersten greifbaren Ergebnisse des SDMMS-Projekts, um sodann mit der Vorbereitung rechtlicher Änderungen der EU-Zollvorschriften zu beginnen. Durch diese rechtlichen Änderungen wird sichergestellt, dass ein Rechtsrahmen für die

¹⁹ Litauen, Deutschland, Estland, Bulgarien, Polen, Luxemburg, Rumänien, Tschechien, Lettland.

Nutzung des Systems durch die Mitgliedstaaten vorhanden ist und dass das System mit den im EU-Zollrecht festgelegten Zollverfahren in Einklang steht.

D. Verbesserte Logistik

27. Im Hinblick auf die Ausarbeitung eines Konzepts für ein EU-weites Logistik-IT-Netz, das den Austausch von Logistikdaten zwischen unterschiedlichen Beteiligten ermöglicht, legte die EDA im ersten Halbjahr 2023 die Ergebnisse einer Studie vor, in der nationale Logistik-IT-Systeme und Software für Unternehmensressourcenplanung (Enterprise Resource Planning – ERP) kartiert wurden, einschließlich nationaler Track-&-Trace-Kapazitäten und weiterer IT-Anwendungen wie der Logistics Functional Area Services (LOGFAS) der NATO. Die Ergebnisse der Studie werden die Grundlage für eine zweite Studie bilden, in welcher ein Konzept für die Einrichtung eines verbundenen Logistikkommunikationsnetzes entwickelt werden soll.
28. Bezüglich des Einsatzes von additiver Fertigung – im Kontext der Militärlogistik gemeinhin als 3-D-Druck bekannt – soll das kürzlich aufgelegte EDA-Projekt der Kategorie B, „Additive Fertigung zur Logistikunterstützung“, dazu dienen, gemeinsame Standards zur Verbesserung der Interoperabilität auszuarbeiten und festzulegen. Zur Unterstützung dieser Tätigkeiten hat die EDA verschiedene Studien durchgeführt, die im Laufe des Jahres 2023 präsentiert wurden. Eine der Studien beinhaltet einen Leitfaden für Streitkräfte zur Nutzung von Lösungen der additiven Fertigung in verschiedenen militärischen Szenarien aus rechtlicher Sicht.

IV – RESILIENZ UND VORSORGE

A. Strategische Transportfähigkeiten

29. Entsprechend dem Strategischen Kompass²⁰ kamen die EU-Mitgliedstaaten überein, die Zusammenarbeit und Koordinierung im Luftbereich zu verstärken, indem sie die Fähigkeit zur gemeinsamen Durchführung von Einsätzen im Bereich der Luftverkehrssicherheit ausbauen, u. a. bei Aufgaben der Luftunterstützung, -rettung und -evakuierung, -überwachung und -katastrophenhilfe. Um die koordinierte Nutzung von luftgestütztem militärischem Material zur Unterstützung von GSVP-Missionen und -Operationen zu erleichtern, wollen die EU-Mitgliedstaaten darüber hinaus die Zusammenarbeit und Partnerschaft zwischen EU-Strukturen und multilateralen Strukturen und Initiativen im Luftbereich, etwa dem Europäischen Lufttransportkommando (EATC), intensivieren. Diesbezüglich unterzeichneten der EUMS und die am EATC beteiligten Staaten²¹ am 28. Juni 2023 eine Technische Vereinbarung. Mit dieser Technischen Vereinbarung werden die Verfahren zur Erleichterung des Zugangs des EUMS zu EATC-Flugdiensten zugunsten militärischer GSVP-Missionen und -Operationen der EU für Zwecke der strategischen flugmedizinischen Evakuierung und des strategischen Lufttransports standardisiert. In dringenden Fällen könnten auch andere EU-Akteure diese Verfahren nutzen, z. B. der Zivile Planungs- und Durchführungsstab für zivile GSVP-Missionen oder das Krisenreaktionszentrum im Falle einer konsularischen Krise. Die sieben EATC-Länder haben dem EUMS unentgeltlich und auf freiwilliger Basis äquivalente Flugstunden (Equivalent Flying Hours – EFH) zur Verfügung gestellt, um ein Jahr lang diese Verfahren zu testen.

Die Zusammenarbeit zwischen dem EUMS und dem EATC wird der erste Schritt hin zu einer vertieften Zusammenarbeit zwischen den beiden Einrichtungen sein. Darüber hinaus kann diese

²⁰ 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, ST 7371/22, vom 21. März 2022.

²¹ BE, DE, ES, FR, IT, LU und NL.

Technische Vereinbarung als Vorbild für andere Projekte und Initiativen dienen, wie z. B. die Erleichterung des Einsatzes der EU-Schnelleingreifkapazität.²²

30. Gemäß dem Bericht von 2020 zur Koordinierten Jährlichen Überprüfung der Verteidigung und in Verbindung mit den einschlägigen SSZ-Projekten wurde im Rahmen der EDA weiter daran gearbeitet, die erforderlichen Transportfähigkeiten im See- und Luftverkehr zu entwickeln. Für das Projekt zu zukünftiger mittelgroßer taktischer Luftfracht („Future Mid-size Tactical Cargo“) werden ein Leitliniendokument für die industrielle Entwicklung sowie eine Studie ausgearbeitet, die im Rahmen des Arbeitsprogramms 2022 des Europäischen Verteidigungsfonds finanziert werden sollen. Zu dem Projekt zum strategischen Lufttransport für übergroße Lasten („Strategic Air Transport Outsized Cargo“) werden die übergeordneten gemeinsamen Anforderungen erarbeitet, und im Rahmen des Arbeitsprogramms 2023 des Europäischen Verteidigungsfonds ist eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für eine Studie in diesem Bereich ergangen. Zu dem Projekt zu mittelgroßen Hubschraubern der nächsten Generation („Next Generation Medium Helicopter“), das im Juni 2023 begann, werden derzeit Beiträge der Mitgliedstaaten zu ihren künftigen Hubschrauberplänen gesammelt, sowohl im Hinblick auf die Modernisierung der bestehenden Flotten als auch auf die Entwicklung neuer Plattformen.
31. Im Hinblick auf den militärischen Bedarf an spezialisiertem Eisenbahntransport hat eine Zusammenarbeit zwischen den EU-Mitgliedstaaten, der Kommission und der EDA dazu geführt, dass in den Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn²³ Bestimmungen aufgenommen wurden, die unter bestimmten Bedingungen eine Priorisierung militärischer Bewegungen ermöglichen würden. Darüber hinaus wird die EDA in Kürze eine Studie über die Eisenbahnkapazität der EU in Auftrag geben, um einen Überblick über die vorhandenen Kapazitäten an vom Militär genutzten nationalen und kommerziellen Eisenbahntransportmitteln zu ermöglichen; Ziel ist es, potenzielle Anforderungen an spezialisierte Eisenbahntransportmittel und Eisenbahninfrastruktur für militärische Zwecke festzulegen.

B. Schutz vor Sicherheitsrisiken

32. Auf Ersuchen des Rates²⁴ entwickeln die Kommission, die Kooperationsgruppe für Netz- und Informationssysteme (NIS) und der EAD derzeit Risikoszenarien für die Cybersicherheit. Der Schwerpunkt liegt zunächst auf dem Telekommunikations- und dem Stromsektor. Aber auch andere kritische Sektoren, wie z. B. der Verkehr, werden in Zukunft noch bewertet werden. Ein widerstandsfähiges und robustes Netz für den Datenaustausch mit einem hohen Maß an Cybersicherheit ist erforderlich, um die gemeinsame Nutzung digitaler Daten zwischen den einschlägigen zivilen und militärischen Interessenträgern und Betreibern zu unterstützen. Ein solches Netz könnte EU-Infrastruktur wie das Programm der Union für sichere Konnektivität (IRIS²) nutzen.
33. Im Januar 2023 ist die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen²⁵ in Kraft getreten. Auch wenn die Verteidigung nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, wird sie die physische Resilienz von Einrichtungen verbessern, die kritische Infrastrukturen in 11 Sektoren

²² Die EU entwickelt derzeit die Schnelleingreifkapazität (EU RDC), die aus bis zu 5000 Soldaten besteht. Diese EU-Schnelleingreifkapazität wird ein robustes, flexibles und skalierbares militärisches Instrument sein, das das breit angelegte Instrumentarium der EU für das Krisenmanagement ergänzt.

²³ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (COM(2023) 443 final).

²⁴ Schlussfolgerungen des Rates zur Entwicklung der Cyberabwehr der Europäischen Union, ST09364/22, vom 23. Mai 2022.

²⁵ Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen.

betreiben, einschließlich des Straßen-, Schienen-, Luft- und Seeverkehrs. Sie trägt daher dazu bei, die Erbringung grundlegender Dienstleistungen im Verkehrssektor sicherzustellen, die auch für die militärische Mobilität erforderlich sind. Eine zentrale Säule des neuen Rahmens für die Resilienz kritischer Einrichtungen ist die Gruppe für die Resilienz kritischer Einrichtungen, in der Sachverständige der Mitgliedstaaten und Kommissionsdienststellen u. a. über Bedrohungen der kritischen Infrastruktur diskutieren. Als Reaktion auf die erhöhte Bedrohung durch Sabotage im Zusammenhang mit dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat der Rat außerdem im Dezember 2022 eine Empfehlung für eine unionsweite koordinierte Vorgehensweise zur Stärkung der Resilienz kritischer Infrastruktur²⁶ angenommen. Der Verkehr wurde als einer der vier Schlüsselbereiche genannt, auf die die Empfehlung ausgerichtet ist.

34. Im Juni 2023 legten die EDA und die zuständigen Kommissionsdienststellen die Ergebnisse einer Forschungsstudie vor, in der die Auswirkungen des Klimawandels auf kritische Energieinfrastrukturen im Verteidigungsbereich, einschließlich des Transports²⁷, bewertet werden. Im Kontext des Konsultationsforums für nachhaltige Energie im Verteidigungs- und Sicherheitssektor wurde weiter geprüft, wie die Nutzung von erneuerbaren Energien im Verkehr gesteigert werden kann, u. a. wurden hierzu auch die militärischen Anforderungen hinsichtlich wasserstoffbasierter Lösungen für schwere militärische Logistikfahrzeuge und Infrastruktur analysiert. Darüber hinaus veranstalteten die EDA und die zuständigen Kommissionsdienststellen im Mai 2023 eine Planübung, um die Auswirkungen des Klimawandels und der ökologischen Energiewende auf die Resilienz und die Energieversorgungssicherheit kritischer Energieinfrastrukturen im Verteidigungsbereich zu bewerten, einschließlich der militärischen Transportinfrastruktur und -fähigkeiten der Mitgliedstaaten.
35. Die EDA hat immer wieder auf die Notwendigkeit eines widerstandsfähigen und robusten Netzes für den Datenaustausch mit einem hohen Maß an Cybersicherheit hingewiesen, das die gemeinsame Nutzung digitaler Daten zwischen den einschlägigen zivilen und militärischen Interessenträgern und Betreibern unterstützt.
36. Gemäß der im Juni 2023 angenommenen Gemeinsamen Mitteilung „Eine neue Perspektive auf den Klima-Sicherheits-Nexus“²⁸ werden der EAD, die Kommissionsdienststellen und die EDA prüfen, wie die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen bei militärischen Transporten verringert werden kann, indem die Einführung erneuerbarer Energien und damit verbundener Technologien gefördert wird.

V – PARTNERSCHAFTEN

A. EU–NATO

37. In der dritten Gemeinsamen Erklärung der EU und der NATO²⁹, die am 10. Januar 2023 in Brüssel unterzeichnet wurde, werden die Ergebnisse bestätigt, die die EU und die NATO im Bereich der militärischen Mobilität erzielt haben. Der Strukturierte Dialog zwischen der EU und der NATO kommt weiterhin regelmäßig zusammen, um alle relevanten Mitarbeitenden der beiden Organisationen zusammenzubringen. Er hat sich als wirksamer Rahmen für die Präsentation des

²⁶ Empfehlung des Rates vom 8. Dezember 2022 für eine unionsweite koordinierte Vorgehensweise zur Stärkung der Resilienz kritischer Infrastruktur.

²⁷ <https://eda.europa.eu/publications-and-data/impacts-of-climate-change-on-defence-related-critical-energy-infrastructure>

²⁸ Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat: Eine neue Perspektive auf den Klima-Sicherheits-Nexus: Bewältigung der Auswirkungen von Klimawandel und Umweltzerstörung auf Frieden, Sicherheit und Verteidigung (JOIN(2023) 19 final).

²⁹ <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/01/10/eu-nato-joint-declaration-10-january-2023/>

neuen EU-Aktionsplans und für die Diskussion über einschlägige Bereiche der weiteren Zusammenarbeit erwiesen, um Kohärenz und gegenseitige Stärkung zu gewährleisten. Es wurden eingehende Gespräche auf Expertenebene geführt, bei denen auch Cyberresilienz und Transportinfrastruktur Schwerpunkte bildeten und die es beiden Seiten ermöglichten, ihre jeweiligen Prioritäten besser zu verstehen. Darüber hinaus nahmen Vertreter der NATO an der ersten jährlichen Veranstaltung zur militärischen Mobilität im Juni 2023 teil, und das Unterstützungskommando Joint Support and Enabling Command der NATO nimmt informell an einschlägigen Sitzungen im Rahmen des SSZ-Projekts zur militärischen Mobilität teil.

38. Die Beteiligung von NATO-Bündnispartnern von außerhalb der EU an einschlägigen SSZ-Projekten schafft weiterhin einen Mehrwert, auch aus transatlantischer und EU-NATO-Perspektive. Zusätzlich zu den Vereinigten Staaten, Kanada und Norwegen genehmigte der Rat im November 2022 die Einladung des Vereinigten Königreichs zur Mitwirkung am SSZ-Projekt zur militärischen Mobilität. Der Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zu dem Projekt befindet sich in der Endphase. Darüber hinaus ist der Rat im März 2023 übereingekommen, Kanada zur Mitarbeit an dem SSZ-Projekt über Logistik-Drehkreuze einzuladen. Die Verwaltungsvereinbarung über die Teilnahme Kanadas befindet sich ebenfalls in der Abschlussphase. In Erwartung der Finalisierung der rechtlichen Regelungen wurden bereits Vertreter der genannten Partner eingeladen, an den Sitzungen zu den jeweiligen Projekten teilzunehmen.
39. Im Januar 2023 kündigten die Präsidentin der Europäischen Kommission und der Generalsekretär der NATO die Einrichtung einer speziellen NATO-EU-Taskforce zur Resilienz kritischer Infrastrukturen an. Die EU-NATO-Taskforce zur Resilienz kritischer Infrastrukturen legte am 29. Juni 2023 einen Bewertungsbericht vor, in dem die derzeitigen sicherheitspolitischen Herausforderungen dargelegt und Empfehlungen zur Stärkung der Resilienz kritischer Infrastrukturen formuliert werden. In dem Bericht wird der Verkehr als einer der vier Schlüsselbereiche genannt (neben Energie, digitaler Infrastruktur und Weltraum), in denen die Zusammenarbeit verstärkt werden sollte, und auf den Strukturierten Dialog über militärische Mobilität verwiesen. Insbesondere wird eine verstärkte Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrsinfrastruktur empfohlen, um dem Gewicht, der Größe bzw. dem Umfang militärischer Transporte Rechnung zu tragen.

B. Verbindungen zu anderen Partnern

40. Im Rahmen des erwähnten Verfahrens der Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz werden in dem geänderten Vorschlag die europäischen Verkehrskorridore (in der geltenden Verordnung als Korridore des Kernnetzes bezeichnet) auf die Ukraine und Moldau ausgeweitet. Die Ausdehnung der Korridore baut auf den anderen Bemühungen der Union auf, die Verkehrsanbindung dieser Länder an die EU zu stärken, etwa auf der im Mai 2022 von der Kommission ergriffenen Initiative der „Solidaritätskorridore“, die eingerichtet wurden, damit die Ukraine ihre Handelswege nach der Blockade der ukrainischen Häfen durch Russland offenhalten konnte.

VI – SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

41. Ein Jahr nach dem Start des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 wurden einschlägige Maßnahmen in den vier wichtigsten Schwerpunktbereichen eingeleitet, die kontinuierliche Fortschritte zeigen und dem gemeinsamen Dringlichkeitsbewusstsein angesichts der sich verschlechternden Sicherheitslage Rechnung tragen. Um das gemeinsame Ziel eines gut funktionierenden Netzes für militärische Mobilität zu erreichen, werden alle einschlägigen Interessenträger aufgefordert, ihre jeweiligen Maßnahmen im Rahmen eines koordinierten ressortübergreifenden Ansatzes fortzusetzen. Eine aktualisierte und verstärkte Zusage der

Mitgliedstaaten im Bereich der militärischen Mobilität, sofern der Rat diese beschließt, würde zu diesem Ziel beitragen, aufbauend auf der Arbeit einschlägiger SSZ-Projekte innerhalb des erweiterten Anwendungsbereichs des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0.

42. Der nächste Fortschrittsbericht wird vom Hohen Vertreter/von der Hohen Vertreterin und der Kommission bis Ende November 2024 vorgelegt.