



Brüssel, den 10. November 2017
(OR. en)

14237/17

COPS 355
CFSP/PESC 1002
CSDP/PSDC 626
EUMC 139
TRANS 468
HYBRID 9

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 10. November 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Betr.: GEMEINSAME MITTEILUNG an das Europäische Parlament und den Rat
Die militärische Mobilität in der Europäischen Union verbessern

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument JOIN(2017) 41 final

Anl.: JOIN(2017) 41 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

HOHE VERTRETERIN
DER UNION FÜR
AUSSEN- UND
SICHERHEITSPOLITIK

Brüssel, den 10.11.2017
JOIN(2017) 41 final

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

Die militärische Mobilität in der Europäischen Union verbessern

DE

DE

GEMEINSAME MITTEILUNG AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Die militärische Mobilität in der Europäischen Union verbessern

1. Einleitung

Die Sicherheit der europäischen Bürgerinnen und Bürger ist für die Union eine Priorität, denn nicht zuletzt erwarten diese von ihr, dass sie ihnen Schutz bietet. Die EU hat eine Reihe von Initiativen ergriffen, um den Europäern zu ermöglichen, mehr Verantwortung für ihre eigene Sicherheit zu übernehmen. Die Globale Strategie für die Außen- und Sicherheitspolitik der EU aus dem Jahr 2016 enthält die Forderung nach einer wirksameren, reaktiveren und stärker koordinierten Union, die in der Lage ist, durch die Förderung des Friedens und die Gewährleistung der Sicherheit ihrer Bürgerinnen und Bürger und ihres Territoriums die gemeinsamen Interessen und Prioritäten der EU zu vertreten. Um Europas gegenwärtigen und künftigen Bedürfnissen gerecht zu werden, hat sich die Kommission im Europäischen Verteidigungs-Aktionsplan dazu verpflichtet, mit anderen relevanten Akteuren zusammenzuarbeiten, um die Kohärenz und die Synergien zwischen den Maßnahmen der Union im Verteidigungsbereich und ihrer Politik in anderen Bereichen, in denen auf EU-Ebene ein Mehrwert erzielt werden kann, zu steigern¹. Der Europäische Rat hat anerkannt, dass im Bereich der Sicherheit und Verteidigung erhebliche Fortschritte erzielt wurden. Im Juni 2017 gab das Reflexionspapier über die Zukunft der europäischen Verteidigung den Anstoß für Maßnahmen der EU auf dem Gebiet der Verteidigung². In seiner Rede zur Lage der Union vom 13. September 2017 betonte Präsident Juncker die Notwendigkeit, bis 2025 eine funktionierende Europäische Verteidigungsunion zu schaffen. Jede dieser Initiativen dient ein und demselben Ziel: eine Union zu errichten, die Schutz bietet.

Um ihren Bürgerinnen und Bürgern im unberechenbaren heutigen Sicherheitsumfeld Schutz zu bieten, wird die EU die erforderlichen Schritte ergreifen, um sicherzustellen, dass sie wirksam und zeitnah auf die internen und externen Krisen reagieren kann. Hierzu gehört auch die Stärkung der zivilen Vorsorge und Resilienz³. In diesem Kontext arbeiten die Mitgliedstaaten ferner darauf hin, ihre verteidigungspolitische Zusammenarbeit zu vertiefen, unter anderem durch die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit, wie sie in den Verträgen vorgesehen ist. Die volle Ausschöpfung der zivil-militärischen Synergien stellt sowohl eine Chance als auch eine strategische Notwendigkeit dar, wenn es darum geht, die militärische Mobilität – sowohl innerhalb unserer Grenzen als auch im Hinblick auf die rasche Entsendung von Einsatzkräften für militärische Operationen in Drittländern – zu fördern.

Es ist Sache der Mitgliedstaaten, in voller Souveränität zu entscheiden, ob sie Truppen aus einem anderen Land in ihr Hoheitsgebiet einlassen. Aber um auf Krisen vorbereitet zu sein, auch durch militärische Übungen, und auf sie zu reagieren, muss gewährleistet sein, dass

¹ COM(2016) 950 vom 30.11.2016.

² COM(2017) 315 vom 7.6.2017 „Schrittweise werden die Grundlagen für eine europäische Sicherheits- und Verteidigungsunion gelegt. Nur wenn wir entschlossen auf diesem Weg vorangehen, werden sich die Bürger sicher fühlen und in Sicherheit leben können.“

³ Gemeinsame Mitteilung „Gemeinsamer Rahmen für die Abwehr hybrider Bedrohungen – eine europäische Antwort“ (2016) und Gemeinsame Mitteilung „Ein strategisches Konzept für Resilienz im Rahmen des auswärtigen Handelns der EU“ (2017).

diese Entscheidungen zügig getroffen werden können, und dass, sobald sie getroffen sind, Truppen und Militärausrüstung rasch und reibungslos bewegt werden können. Darüber hinaus sind die spezifischen Eigenheiten der Sicherheits- und Verteidigungspolitik bestimmter Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang zeigt sich, dass die rasche und reibungslose Beförderung von militärischem Personal und Gerät in der EU derzeit noch durch eine Reihe physischer Hindernisse wie auch durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften erschwert wird, beispielsweise durch Infrastrukturen, die nicht für das Gewicht von Militärfahrzeugen ausgelegt sind, umständliche Zollverfahren oder sonstige verfahrenstechnische Hindernisse. Wie die Erfahrungen der letzten militärischen Großübungen gezeigt haben, können solche Hindernisse zu Verzögerungen und Störungen führen, höhere Kosten verursachen und uns risikoanfälliger machen. Da für Streitkräfte und militärische Ausrüstung ein besonderer Status gilt, ist die militärische Mobilität rechtlich einer Reihe von nationalen Entscheidungen und EU-Vorschriften unterworfen, die bestimmen, ob nationale und internationale Militärbewegungen möglich sind. Weitere Politikbereiche können relevant sein (Justiz, Inneres, Wirtschaft und Finanzen, Beschäftigung, Verkehr, Verteidigung, Zoll, Umwelt, Gesundheit). Die NATO bietet für ihre Mitglieder außerdem Normen und Verfahren in diesem Bereich an. Die Themen reichen von Zollfragen bis hin zu den Anforderungen für die sichere Beförderung von Personen und militärischer Ausrüstung, einschließlich Gefahrgütern, und Aspekten der Haftung einschließlich Umweltvorschriften, sowie vom physischen und rechtlichen Schutz des Personals bis hin zur Verfügbarkeit und Eignung der einschlägigen Verkehrsinfrastruktur. Angesichts der rechtlichen und materiellen Rahmenbedingungen ist das Militär häufig nicht in der Lage, mit der gebotenen Schnelligkeit zu reagieren. Deshalb ist es wichtig, die Maßnahmen zu prüfen, die – unter vollständiger Wahrung der Souveränität der Mitgliedstaaten und im Einklang mit den Verträgen und Rechtsvorschriften der EU – zur Verbesserung der Verfahren durchgeführt werden sollten.

Während die meisten Maßnahmen auch weiterhin in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, gibt es Möglichkeiten für die EU sich einzubringen. In dieser Gemeinsamen Mitteilung wird aufgezeigt, wie die EU unter anderem im Rahmen ihrer bestehenden Politiken dazu beitragen will, die militärische Mobilität – vom alltäglichen Bedarf bis hin zur strategischen Entsendung von Streitkräften und Ressourcen – zu fördern und zu beschleunigen. Dabei bleibt die Souveränität der Mitgliedstaaten unangetastet und es werden Synergien mit zivilen Aktivitäten geschaffen, ohne die zivile Nutzung der Infrastruktur zu beeinträchtigen oder unnötige Belastungen zu verursachen.

2. Laufende Projekte, Maßnahmen und Initiativen zur militärischen Mobilität

Es bestehen bereits mehrere Initiativen zur Verbesserung der militärischen Mobilität auf EU-Ebene. Die Verkehrsinfrastruktur ist seit jeher eine unverzichtbare Komponente jedes Verteidigungssystems, da sie insbesondere Wege für die militärische Versorgung und die Beförderung von Truppen bietet. Im Laufe der Jahre hat die EU eine ehrgeizige Verkehrsinfrastrukturpolitik⁴ entwickelt. Diese eignet sich hervorragend, um die Kohärenz und die Synergien zwischen den bestehenden Politiken der Union und Verteidigungsfragen zu steigern und dadurch einen größeren Mehrwert auf EU-Ebene zu erzielen – indem unnötige Doppelarbeit reduziert, eine effizientere Verwendung der öffentlichen Gelder gefördert und suboptimale Investitionen längerfristig verringert werden.

⁴ Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

Es bestehen auch Initiativen zur Förderung zivil-militärischer Synergien auf der Grundlage der EU-Politik in Bereichen wie Forschung, Cybersicherheit, Luftfahrt, Grenzkontrolle und Meeresüberwachung sowie Raumfahrt. Ein von der Kommission, der Europäischen Verteidigungsagentur und den Mitgliedstaaten vereinbartes Verfahren zur Ausarbeitung von Verteidigungs- und Hybridnormen für Güter mit doppeltem Verwendungszweck ist ein gutes Beispiel für stärker horizontal ausgerichtete Initiativen. Solche Initiativen könnten Spillover-Effekte haben und sich auch positiv auf die militärische Mobilität auswirken.

Zudem bringen die Mitgliedstaaten eine Reihe von Projekten im Rahmen der Europäischen Verteidigungsagentur voran:

- Im Jahr 2014 haben vierzehn Mitgliedstaaten beschlossen, im Rahmen der Europäischen Verteidigungsagentur ein spezielles Projekt für multimodale Umschlagplätze einzuleiten. Die betreffenden Mitgliedstaaten haben erkannt, dass militärische Bewegungen besser koordiniert werden müssen. So wird derzeit ein Netzwerk für multimodale Umschlagplätze (M2TH) entwickelt, um durch harmonisierte Vorschriften und Verfahren und die Bündelung und gemeinsame Nutzung von Ressourcen und Infrastrukturen in Europa schnelle Truppentransporte zu erleichtern. Im Mittelpunkt dieses Projekts stehen die zentrale Koordinierung von Truppentransporten, die Ermittlung eines physischen Netzwerks von Standorten sowie der zu erbringenden Dienstleistungen – all dies im Wege vereinfachter und harmonisierter Verfahren im Rahmen des EU-Rechts und nationaler Rechtsvorschriften. Andere Mitgliedstaaten haben Interesse bekundet, sich an diesem Projekt zu beteiligen.
- Die Initiative für eine Vereinbarung über Überfluggenehmigungen präsentierte ein weiteres Programm im Rahmen der Europäischen Verteidigungsagentur und mündete 2012 in der Technischen Vereinbarung über Überfluggenehmigungen. Die Zahl der beteiligten Mitgliedstaaten erhöhte sich inzwischen auf 16. Mit der Technischen Vereinbarung werden die administrativen Verfahren (Formulare und Fristen) harmonisiert und die Möglichkeit geboten, präventiv Überfluggenehmigungen zu erteilen. Alle beteiligten Mitgliedstaaten haben entschieden, diese zu erteilen, so dass die Technische Vereinbarung in den meisten Routinefällen zu einem vollwertigen Wegbereiter für die zügige Abwicklung der laufenden militärischen Lufttransporte geworden ist.

Die NATO entwickelt derzeit eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung der militärischen Mobilität, unter anderem Rechtsinstrumente zur Förderung der Freizügigkeit, sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Lageerfassung im Infraukturbereich, zur Verbesserung der Mobilität des Luftverkehrs und zur Stärkung der zivilen Vorsorge und Resilienz.

Zudem sind multinationale Initiativen im Gange, um die Zahl der Einschränkungen und Restriktionen im Bereich der militärischen Mobilität abzubauen und neue Wege zu finden, um die bestehenden Hindernisse zu beseitigen. Einige Akteure, die die verschiedenen Tätigkeiten bereits mit einem hohen Maß an Professionalität unterstützen, sind bekannt: beispielsweise das Transport-Koordinierungszentrum Europa – eine multinationale Organisation, die multimodale Verkehrslösungen arrangiert –, das Europäische Lufttransportkommando, das sich unter anderem mit der Planung und Beauftragung des Lufttransports befasst, sowie das Multinationale Seetransport-Koordinierungszentrum in Athen, das die geeigneten Transportmittel für die einzelnen Missionsanträge ermittelt. Darüber hinaus bestehen noch weitere multinationale Initiativen in diesem Bereich.

Etwaige weitere Maßnahmen der EU sollten diese laufenden Projekte berücksichtigen und nach Synergien und Kohärenz Ausschau halten, um unnötige Überschneidungen oder Widersprüche zu vermeiden.

3. Verteidigungsbedürfnisse und Anforderungen der militärischen Mobilität

In der jüngsten Zeit sind die verbleibenden rechtlichen und infrastrukturellen Hindernisse verstärkt ins Bewusstsein gerückt, da sie die militärischen Bewegungen zulasten der Verteidigungsbedürfnisse der Mitgliedstaaten erschweren. Verstärkte Anstrengungen sind erforderlich, um einen besser koordinierten Ansatz zu entwickeln, bei dem der Mehrwert für die EU und die zivil-militärischen Synergien maximiert wird.

Der Ausgangspunkt für einen wirksamen EU-weiten Ansatz zur Verbesserung der militärischen Mobilität unter Berücksichtigung aller ihrer Aspekte ist die Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses der Bedürfnisse und Anforderungen.

Diese militärischen Anforderungen und Besonderheiten müssen von den Mitgliedstaaten eingehend geprüft und als Grundlage für weitere EU-Maßnahmen einvernehmlich festgelegt werden. Dabei sollten mindestens folgende Bereiche abgedeckt sein:

- Verfügbarkeit von physischer Infrastruktur im Einklang mit den technischen Anforderungen für alle Verkehrsmittel und multimodale Knotenpunkte;
- rechtliche Parameter für den Zugang zur Verkehrsinfrastruktur innerhalb der EU, auch für den Transport von Streitkräften und Militärausrüstung, einschließlich Gefahrgütern, außerhalb Europas;
- Schutz von militärischem Personal, Gerät und Beschränkungen unterliegenden Daten;
- Haftung und Status von Streitkräften;
- zeitliche Aspekte wie prioritäre Anforderungen in Bezug auf den zivilen Verkehr, Mitteilungen und Antragsfristen;
- Unterstützungsanforderungen für die Aufnahmemitgliedstaaten (Kraftstoff, Unterbringung, logistische Unterstützung, Wartung und Instandsetzung, Beschaffung, Gesundheit und medizinische Versorgung...);
- Koordinierungsanforderungen, Kapazitäten und Austausch zwischen nationalen und internationalen militärischen und zivilen Behörden;
- elektronischer Austausch von Informationen (elektronische Daten/Datenbanken/digitale Knotenpunkte) zwischen zivilen und militärischen Datenbanken.

4. Festlegung der Aktionsstränge

Auf der Grundlage der Bedürfnisse und Anforderungen, die von den Mitgliedstaaten eingehend zu prüfen sind, sowie unter Berücksichtigung der laufenden Arbeiten könnten verschiedene Aktionsstränge ermittelt werden, um die Defizite zu beseitigen.

Unlängst wurde im Rahmen der Europäischen Verteidigungsagentur eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Einholung von Fachwissen eingesetzt, um die fortbestehenden Defizite anzugehen und eine bessere Koordinierung und verstärkte Synergien zwischen allen Akteuren

zu fördern. Die Ziele der Arbeitsgruppe sind die Ermittlung von Hindernissen und Schranken für grenzüberschreitende Bodenbewegungen und den Transit von militärischem Personal und Gerät, eine Bestandsaufnahme der bestehenden Initiativen und Defizite, die Ermittlung der zuständigen Akteure auf europäischer und nationaler Ebene und die Entwicklung eines Aktionsplans mit konkreten Aufgaben und Zuständigkeiten, einschließlich eines Fahrplans mit zeitlichen Vorgaben. Zu den einzuhaltenden Grundsätzen gehören die Vermeidung von Doppelarbeit sowie die Einbeziehung aller einschlägigen Akteure.

Die Durchführung dieser Arbeiten erfordert Anstrengungen von verschiedenen Akteuren auf verschiedenen Ebenen. Aber es gibt Bereiche, in denen die EU mögliche Lösungen im Einklang mit den Verträgen anbieten und Synergien unter Berufung auf Maßnahmen und Projekte schaffen könnte, die in den letzten Jahren in erster Linie für zivile Zwecke entwickelt wurden. Diese Bereiche unterliegen Rechtsvorschriften, Verfahren und Investitionsinstrumenten, die angepasst werden müssten, auch auf EU-Ebene, damit die betreffenden Maßnahmen auch für militärische Zwecke verwendet werden können.

- **Infrastruktur:** Reibungslose Truppenbewegungen erfordern eine enge Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten der EU. Dies setzt ein gemeinsames Verständnis der zu verwendenden Infrastruktur voraus. Aufgrund der Qualität der Infrastruktur selbst und der unterschiedlichen Normen ist die Veranlassung militärischer Bewegungen sehr zeitaufwendig. Aufgrund dieser Defizite können bei der Durchführung der Bewegungen unerwartete Hindernisse auftreten.

Daher ist es erforderlich, die bestehende Infrastruktur zu analysieren und Infrastruktur-Normen festzulegen, die auch militärischen Erfordernissen Rechnung tragen. Aufgrund einer solchen Analyse könnte die EU Infrastruktur-Normen entwickeln, die das militärische Profil für den multimodalen Verkehr berücksichtigen. Dies könnte sowohl die Entwicklung neuer Infrastrukturen als auch die Verbesserung der bereits bestehenden Infrastrukturen umfassen. Darüber hinaus muss eine enge Verbindung zu den langfristigen Infrastrukturinvestitionen der Union hergestellt werden, da die finanziellen Auswirkungen dieses Arbeitsschwerpunkts noch nicht quantifiziert wurden.

Das Beispiel der EU-Verkehrsinfrastruktur

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) besteht aus einem Gesamtnetz, das die Zugänglichkeit aller Regionen der EU bis 2050 sicherstellen soll, sowie aus einem Kernnetz mit den strategisch wichtigsten Teilen, das bis 2030 abgeschlossen sein soll. Das TEN-V umfasst Häfen, Flughäfen, Schienen, Straßen und Binnenwasserstraßen. Neun multimodale Kernnetzkorridore wurden geschaffen, um den Abschluss wichtiger Teile des Kernnetzes voranzutreiben.

Als Grundlage für weitere Schritte ist es zunächst wichtig zu prüfen, ob eine Doppelnutzung des Netzes möglich ist, und zu ermitteln, wo Überschneidungen und Lücken bestehen. Im Rahmen der TEN-V-Politik werden ehrgeizige und einheitliche Normen in Form von technischen Anforderungen für alle Bestandteile der Infrastruktur festgelegt, insbesondere was das Kernnetz betrifft. Diese spiegeln die vorherrschende zivile Nutzung der Infrastruktur wider. Einige dieser Korridore könnten als mögliche Testfälle für eine Pilotanalyse bestimmt werden.

Die TEN-V-Politik wird auch von einem interaktiven geografischen und technischen Informationssystem (TENtec) unterstützt, das Karten und sonstige Informationen über die einheitlichen Normen des TEN-V enthält. Die Zusammenarbeit mit Akteuren des

Verteidigungsbereichs im Rahmen dieser Datenbank könnte erweitert werden, um mögliche Synergien zu nutzen.

Die Fazilität „Connecting Europe“⁵ ist das strategische Investitionsinstrument der EU zur Verwirklichung des TEN-V. Die Fazilität hat sich als sehr wirksam erwiesen, da sie rasch Investitionen in die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der EU mobilisierte, mit besonderem Schwerpunkt auf Projekten mit hohem europäischem Mehrwert. Der Schwerpunkt der Fazilität liegt deutlich auf grenzüberschreitenden zivilen Vorhaben und fehlenden Verbindungen, einschließlich der erforderlichen Interoperabilität der Systeme – wie im Luft- und Eisenbahnverkehr – und der Innovation sowie auf Investitionen in Häfen, Flughäfen und deren Hinterlandverbindungen mit Blick auf den multimodalen Betrieb des Netzes. Dies ist von entscheidender Bedeutung für die künftige militärische Präsenz.

Eine Infrastruktur von guter Qualität erfordert Investitionen und Instandhaltungsarbeiten, insbesondere um angemessene und nahtlose multimodale Verbindungen sowohl zu zivilen als auch zu militärischen Zwecken sicherzustellen. Die Fazilität konzentriert sich ausschließlich auf zivile Verkehrsrioritäten, aber es gibt gute Beispiele für Fälle, in denen zusätzliche Investitionen auch erhebliche Vorteile für militärische Ziele bringen könnten, z. B. bei Projekten grenzübergreifender Natur, kritischen Infrastrukturen und wichtigen Infrastrukturkomponenten. Daher ist es sowohl für die zivile als auch für die militärische Infrastruktur von grundlegender Bedeutung, nicht nur die Haushalte zu stärken, wo dies erforderlich ist, sondern auch nach möglichen Synergien und einer möglichen Doppelnutzung Ausschau zu halten. Die Fazilität könnte gestärkt werden, um das TEN-V-Kernnetz bis 2030 und die Europäische Verteidigungsunion bis 2025 zu verwirklichen.

- Relevante **rechtliche und verfahrenstechnische Aspekte:**

- **Zoll:** Die seit Mai 2016 geltenden neuen Zollvorschriften der EU erfordern, dass alle Zollförmlichkeiten grundsätzlich voll elektronisch abgewickelt werden. Um die Zollförmlichkeiten für militärische Bewegungen in der Union zu vereinfachen und zu harmonisieren, werden die festgestellten zollrechtlichen Probleme im Hinblick auf die Einführung von Zollverfahren untersucht, die den spezifischen Bedürfnissen solcher Bewegungen besser gerecht werden. Bei etwaigen Änderungen der Zollvorschriften sind die einschlägigen bestehenden Verfahren, wie etwa das NATO-Versandverfahren mit Vordruck 302, zu berücksichtigen.
- **Gefahrgüter:** Die EU-Rechtsvorschriften für die Beförderung von Gefahrgütern sind derzeit nicht für militärische Zwecke anwendbar. Doch wenn Militärfahrzeuge diese Vorschriften einhalten, sollten sie über die gleichen Vorteile verfügen wie zivile Fahrzeuge. Dies würde die Bewegung von Truppen und militärischem Gerät erleichtern.
- **Nationale Verfahren:** In der Erwägung, dass militärische Mobilität in hohem Maße von den nationalen Vorschriften, Verfahren und Praktiken der Mitgliedstaaten abhängt, sollten Möglichkeiten des Informationsaustauschs geprüft werden, um besser

⁵ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

erkennen zu können, wann gemeinsame Vorschriften möglich sind und für eine größere Kohärenz vorteilhaft wären. Es könnte beispielsweise in Betracht gezogen werden, ein einheitliches Verfahren zu entwickeln, das die militärische Mobilität für alle Mitgliedstaaten der EU gewährleistet. Eine Grundlage hierfür bieten die umfangreichen Projektarbeiten im Rahmen der Europäischen Verteidigungsagentur. Durch EU-Maßnahmen könnten die Mitgliedstaaten, sofern sie darum ersuchen, weiter in diesem Prozess unterstützt werden.

- **Hybride Bedrohungen:** Gemäß dem gemeinsamen Rahmen für die Abwehr hybrider Bedrohungen wurden mehrere Maßnahmen festgelegt, die die Resilienz kritischer Infrastrukturen in Europa, wie etwa Verkehrsinfrastrukturen, gegenüber hybriden Bedrohungen stärken sollen. Diese Maßnahmen sollen – auch im Rahmen der laufenden Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO bei der Bekämpfung hybrider Bedrohungen – fortgesetzt und verstärkt werden. Ziel dabei ist es, die Resilienz dieser Infrastrukturen, die für die Verbesserung der militärischen Mobilität in der EU von strategischer Bedeutung sind, sicherzustellen.

Auch EU-Rechtsvorschriften in anderen Bereichen könnten im Hinblick auf ihre mögliche Relevanz für die militärische Mobilität geprüft werden.

5. Koordinierung mit anderen Akteuren

Die Hindernisse für eine rasche und nahtlose Bewegung von Streitkräften und Militärgütern über nationale Grenzen in Europa hinweg wirken sich auch in anderen Zusammenhängen auf die Mitgliedstaaten aus, vor allem auf der Ebene der NATO. Daher sollten auch die Koordinierung und der Dialog mit der NATO vorangebracht werden, und zwar auf offene und transparente Weise, unter vollständiger Wahrung der Entscheidungsautonomie und der Verfahren sowohl der NATO als auch der EU, sowie unter Einbeziehung aller Akteure und gemäß dem Grundsatz der Wechselseitigkeit, unbeschadet der spezifischen Merkmale der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der einzelnen Mitgliedstaaten. Auch der Austausch mit anderen einschlägigen Akteuren und Partnern ist wichtig, um die Wirksamkeit zu optimieren, Synergien nach Möglichkeit zu fördern und unnötige Doppelarbeit zu vermeiden, wenn es darum geht, die nächsten Schritte zur Erleichterung und Beschleunigung der militärischen Mobilität innerhalb Europas festzulegen.

6. Ausblick

Die Hohe Vertreterin und die Kommission werden bis März 2018 einen Aktionsplan zur militärischen Mobilität den Mitgliedstaaten zur Billigung vorlegen. Dieser Plan stützt sich auf die Ergebnisse der einschlägigen Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Europäischen Verteidigungsagentur, die unlängst zu Fragen der militärischen Mobilität eingerichtet wurde. In dem Plan werden empfohlene Maßnahmen, Durchführungspartner und ehrgeizige Zeitpläne vorgeschlagen, um die festgestellten Hindernisse für die militärische Mobilität innerhalb der Europäischen Union zu beseitigen.