

015224/EU XXVIII.GP
Eingelangt am 21/03/25



HOHER VERTRETER
DER UNION FÜR
AUßEN- UND
SICHERHEITSPOLITIK

Brüssel, den 20.3.2025
JOIN(2025) 11 final

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

über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0

GEMEINSAMER BERICHT AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0

I – EINLEITUNG

1. Durch militärische Mobilität wird die rasche und nahtlose Bewegung von Militärpersonal und militärischem Gerät sichergestellt – sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU. Dies ist für die Sicherheit und Verteidigung der EU sowohl kurz- als auch langfristig von entscheidender Bedeutung. Die russische Invasion in der Ukraine hat erneut die Bedeutung der militärischen Mobilität in Krisenzeiten aufgezeigt. Ferner wurde durch die russische Invasion deutlich, wie wichtig es ist, die Verfahren für die Bewegung von militärischem Gerät und militärischer Ausrüstung zu vereinfachen und zu harmonisieren, um schnell und in angemessenem Umfang auf an den EU-Außengrenzen und darüber hinaus ausbrechende Krisen reagieren zu können. Die militärische Mobilität ist eine der Prioritäten des im Jahr 2023 aktualisierten und von den Mitgliedstaaten im November 2023 gebilligten Fähigkeitenentwicklungsplans (Capability Development Plan, CDP). Im CDP wurde hervorgehoben, dass die militärische Mobilität der Streitkräfte der Mitgliedstaaten innerhalb und außerhalb der EU dringend erheblich verbessert werden muss, wobei der Schwerpunkt unter anderem auf der Stärkung der Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz liegen sollte.
2. Der Aktionsplan der EU zur militärischen Mobilität 2.0¹ bietet 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. In der europäischen Industriestrategie für den Verteidigungsbereich vom März 2024 wird darauf hingewiesen, dass die verbleibenden Engpässe für eine rasche, effiziente und ungehinderte Bewegung militärischer Ausrüstung und militärischer Fähigkeiten durch weitere Investitionen in die militärische Mobilität beseitigt werden müssen.
3. Der Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0 wird durch die zweite Militärische Mobilitätszusage, die „Militärische Mobilitätszusage 2024“, die von den Mitgliedstaaten mit den Schlussfolgerungen des Rates zur Sicherheit und Verteidigung im Mai 2024² angenommen wurde, ergänzt und verstärkt. Im Rahmen der aktualisierten Zusage des Rates werden die Mitgliedstaaten bis Ende 2026 13 konkrete Verpflichtungen umsetzen, darunter die Priorisierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zugunsten militärischer Bewegungen, die Beschleunigung der Genehmigungen für grenzüberschreitende Bewegungen und eine stärkere Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO.
4. Dieser zweite 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

¹ [Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

² [Schlussfolgerungen des Rates zur Sicherheit und Verteidigung der EU vom 27. Mai 2024](#).

gegebenenfalls auch die Fortschritte auf, die in den verschiedenen Bereichen seit dem letzten Fortschrittsbericht vom November 2023 erzielt wurden³.

5. Der Aktionsplan bietet einen strategischen Ansatz, mit dem ein breites Spektrum von Interessenträgern, darunter auch die Mitgliedstaaten, wirksam einbezogen werden soll. Dadurch werden die Kohärenz und die Verknüpfungen zwischen den Aktivitäten der Mitgliedstaaten – auch im Rahmen der einschlägigen Projekte der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit (im Folgenden „SSZ“), insbesondere zur militärischen Mobilität und zu Logistik-Drehkreuzen⁴ – und den Arbeitsbereichen auf EU-Ebene erleichtert. Jährliche Veranstaltungen zur militärischen Mobilität finden weiter wie im Aktionsplan festgelegt statt. Am 22. und 23. Februar 2024 fand in Gent unter der Schirmherrschaft des belgischen Ratsvorsitzes die zweite jährliche Veranstaltung statt, auf der verschiedene Sachverständige der EU-Organe, der Mitgliedstaaten und einschlägiger SSZ-Projekte sowie von Partnern wie der NATO zusammenkamen.

II – MULTIMODALE KORRIDORE UND LOGISTIK-DREHKREUZE

A. Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung

6. Im Rahmen des Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2021-2027 wurden Mittel in Höhe von rund 1,7 Mrd. EUR (75 % weniger als die ursprünglich von der Kommission vorgeschlagenen 6,5 Mrd. EUR) für die Kofinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen mit Doppelnutzung über die Fazilität „Connecting Europe“ bereitgestellt. Ursprünglich war vorgesehen, dass die Kommission im Rahmen einer eigenen Mittelausstattung für militärische Mobilität innerhalb der Fazilität „Connecting Europe“ jährliche Aufforderungen zur Einreichung von Projektvorschlägen mit vorläufigen Haushaltsmitteln in Höhe von 330 Mio. EUR veröffentlichen sollte.
7. Die erste (von drei) Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen dieser Mittelausstattung für militärische Mobilität erfolgte 2021, die dritte im Mai 2023. Im Zuge dieser Aufforderung wurde 38 Projekten in 18 Mitgliedstaaten eine EU-Kofinanzierung in Höhe von 807 Mio. EUR zugewiesen⁵. Die Mittelausstattung für militärische Mobilität im Rahmen von „Connecting Europe“ wurde vollständig ausgeschöpft.
8. Insgesamt wurden durch die Fazilität „Connecting Europe“ 95 Projekte in 21 Mitgliedstaaten mit 1,76 Mrd. EUR kofinanziert. Die Abbildungen 1 und 2 geben einen vollständigen Überblick über die bei den drei Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ausgewählten Projekte und über die Verteilung der Mittel nach Verkehrsträgern und Standorten in der gesamten EU.

³ 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 (JOIN(2023) 37), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0037>.

⁴ SSZ-Projekt „Netz von Logistik-Drehkreuzen in Europa und zur Unterstützung von Operationen“.

⁵ Durchführungsbeschluss der Kommission vom 7.3.2024 über die Auswahl von Projekten der militärischen Mobilität im Anschluss an die 2023 durchgeführte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Finanzhilfen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehr gemäß dem Durchführungsbeschluss C(2023) 4886, (C(2024) 1421 final); ein vollständiger Überblick über die ausgewählten Projekte ist [hier](#) einsehbar.

Abbildung 1: Aufteilung der Mittel für militärische Mobilität nach Verkehrsträger

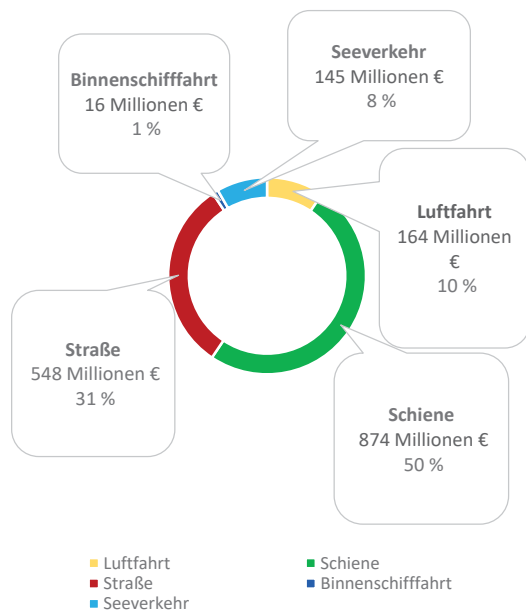
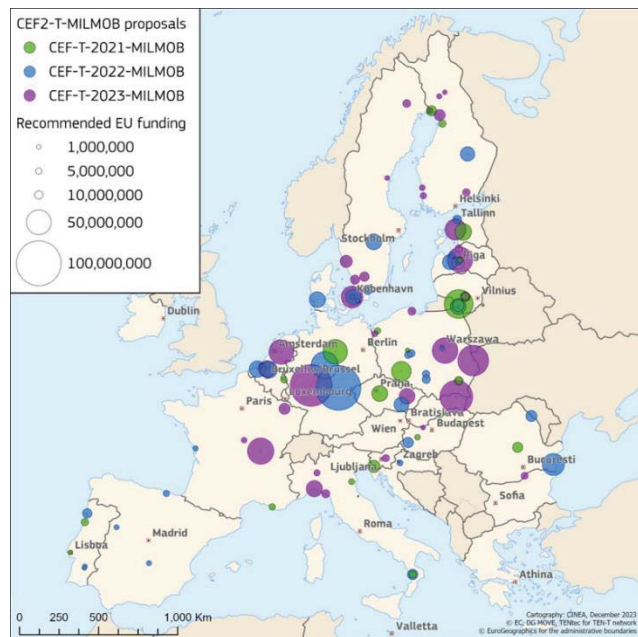


Abbildung 2: Lage der Projekte zur militärischen Mobilität



9. Im laufenden MFR können Verkehrsinfrastrukturprojekte aus der Mittelausstattung der Fazilität „Connecting Europe“ für „Allgemeines und Kohäsion“ finanziert werden. In den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen vom 24. September 2024 wird Projekten mit Doppelnutzung in der Bewertungsphase Vorrang eingeräumt. Im Einklang mit der erneuerten Militärischen Mobilitätszusage 2024 fordert die Kommission die Mitgliedstaaten und Projektträger daher aktiv auf, Projektvorschläge einzureichen, die nicht nur der zivilen Nutzung, sondern auch der militärischen Mobilität zugutekommen würden.
10. Im Rahmen des Projekts für militärische Mobilität können Projektträger weiterhin Darlehen aus dem Fonds „Strategische Europäische Sicherheitsinitiative PLUS“ der Europäischen Investitionsbank in Anspruch nehmen. Im Jahr 2024 hat die Bank ihre Anforderungen für Darlehen im Zusammenhang mit „Dual-Use“ breiter gefasst, sodass unter anderem im Bereich der militärischen Mobilität mehr Investitionen in Sicherheit und Verteidigung als förderfähig gelten. Die Bank hat Interesse signalisiert, die vorrangigen Korridore der Kommission für die militärische Mobilität (siehe Erwägungsgrund 16) als solide Grundlage für die Auswahl und Priorisierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für militärische Mobilität zu nutzen.

B. Überarbeitung der Verordnung über das Transeuropäische Verkehrsnetz

11. Die Kommission hat am 14. Dezember 2021 ihren Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)⁶ vorgelegt. Am 27. Juli

⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2021) 812).

2022 hat die Kommission einen geänderten Vorschlag⁷ vorgelegt, der die veränderte geopolitische Lage berücksichtigt. Nach Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens wurde der geänderte Vorschlag schließlich am 13. Juni 2024 angenommen, woraufhin die Verordnung⁸ am 18. Juli 2024 in Kraft trat.

12. Die Verordnung umfasst vier Schlüsselemente zur Unterstützung der militärischen Mobilität innerhalb und außerhalb der EU. Erstens wird die Idee eines Verkehrsnetzes für militärische Mobilität im EU-Recht verankert, zweitens wird die Kommission durch den neuen Artikel 48 über die militärische Mobilität beauftragt, vorrangige Korridore für die militärische Mobilität zu ermitteln, drittens wird das TEN-V auf den Weg gebracht, zu einem Verkehrsinfrastrukturnetz mit weitgehender Doppelnutzung zu werden, insbesondere indem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, beim Bau oder Ausbau der Infrastruktur im TEN-V den Bedarf der militärischen Mobilität zu berücksichtigen, und viertens werden mehrere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur gestärkt und an die Militärischen Anforderungen angepasst, insbesondere für den Schienenverkehr; zudem tragen auch die aktualisierten Karten in bestimmten Fällen dem militärischen Bedarf Rechnung, insbesondere durch Ausdehnung auf die Nachbarländer Ukraine und Moldau.

C. Langfristige Infrastrukturplanung für kurzfristige und großangelegte Bewegungen von Streitkräften

13. Gemäß dem Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0 führten die zuständigen Dienststellen der Kommission und der EAD gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und in Absprache mit der NATO eine „Studie zur Auslotung von Möglichkeiten für kurzfristige, großangelegte Bewegungen, um die Kraftstoffresilienz, die langfristige Infrastrukturplanung und die optimale Nutzung dieser Infrastruktur zu verbessern“ (im Folgenden „Studie“) durch. Diese Aufforderung zum Handeln stützte sich auf die Erkenntnisse aus den ersten Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für Infrastrukturprojekte im Rahmen der Mittelausstattung für militärische Mobilität innerhalb der Fazilität „Connecting Europe“. Zwar wurden durch die Finanzierung von Projekten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ erhebliche Verbesserungen erzielt (siehe Absatz 6 ff.), doch würde ein stärker strategisch ausgerichteter Ansatz dazu beitragen, ein besser strukturiertes und kohärenteres Netz für militärische Mobilität aufzubauen.
14. In einem Non-Paper vom Juni 2023, das im Jahr 2023 zunächst sowohl dem Militärausschuss der Europäischen Union als auch der Gruppe „Politisch-militärische Angelegenheiten“ und im Februar 2024 dem Politischen und Sicherheitspolitischen Komitee vorgelegt wurde, legten die Kommissionsdienststellen und der EAD einen dreistufigen Ansatz für den Abschluss der Studie fest: i) Im ersten Schritt werden die wichtigsten Korridore für kurzfristige und großangelegte Bewegungen von Militärpersonal und militärischem Gerät im Falle einer Krise, eines Konflikts oder für Militärübungen

⁷ 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).

⁸ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (Text von Bedeutung für den EWR),

ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>

ermittelt; ii) im zweiten Schritt werden für die Infrastrukturlücken in den wichtigsten Korridoren, die als vorrangig für militärische Bewegungen definiert wurden, ermittelt; iii) im dritten Schritt werden die Maßnahmen festgelegt, um diese Lücken zu schließen und die reibungslose Verlegung von Militärpersonal und militärischem Gerät zu militärischen Zwecken sicherzustellen.

15. Die Kommission hielt zusammen mit dem Militärstab der EU als Vertretung des EAD im Oktober 2023 und im Juli 2024 zwei Treffen mit den Mitgliedstaaten ab, denen Konsultationen mit der NATO, insbesondere mit dem „Joint Support and Enabling Command“ in Ulm (Deutschland), folgten. Auf dieser Grundlage haben die Kommissionsdienststellen und der EAD die Ermittlung vorrangiger Korridore für die militärische Mobilität (erster Schritt der Studie) abgeschlossen und mit der Ermittlung der Infrastrukturlücken (zweiter Schritt der Studie) sowie der Berechnung des Investitionsbedarfs zur Schließung dieser Lücken begonnen (dritter Schritt der Studie).
16. Die vier ermittelten vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität⁹ wurden im Oktober 2024 dem EU-Militärausschuss vorgelegt und anschließend von diesem gebilligt. Diese neuen vorrangigen Korridore wurden in den überarbeiteten Anhang II der Militärischen Anforderungen aufgenommen, die am 17. März vom Rat verabschiedet wurden. Über die Korridore können künftige Investitionen in das Netz für militärische Mobilität sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene besser gelenkt und priorisiert werden. Die Studie wird auch der Europäischen Investitionsbank als Grundlage dafür dienen, (in enger Zusammenarbeit mit der Kommission) Projekte mit Doppelnutzung zu ermitteln, die einen hohen Mehrwert für die Verteidigung bieten. Die laufende Bewertung des Investitionsbedarfs wird als wichtiger Bezugsrahmen für die Beratungen über den nächsten MFR dienen.

D. Militärische Anforderungen

17. Um die Normen des TEN-V und des militärischen Verkehrsnetzes der EU weiter anzugleichen, hat der Rat am 23. Oktober 2023 die überarbeiteten Militärischen Anforderungen einschließlich des Anhangs II, „Multimodale Verkehrskorridore“, angenommen. Der Prozess der Überarbeitung umfasste Konsultationen mit der NATO. Der erweiterte Anwendungsbereich der militärischen Anforderungen umfasst i) Logistik-Drehkreuze, ii) die Lieferketteninfrastruktur für Kraftstoff, iii) Erkenntnisse aus dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und iv) militärische Kriterien für die Bewertung von Vorschlägen für Infrastrukturprojekte mit Doppelnutzung.
18. Aus der in Absatz 13 genannten Studie zu vorrangigen Korridoren für die militärische Mobilität ging hervor, dass Anhang II der Militärischen Anforderungen an die militärische Mobilität aus zwei Gründen weiter aktualisiert werden muss: um die in der Studie ermittelten vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität aufzunehmen und um sicherzustellen, dass die Verkehrsinfrastruktur entlang dieser ermittelten Korridore gegebenenfalls den Status der Doppelnutzung (TEN-V und militärisch) erhält. Die neue Überarbeitung von Anhang II wurde im Oktober 2024 eingeleitet und vom Rat am 17. März 2025 angenommen.

⁹ Nördlicher, zentral-nördlicher, zentral-südlicher und östlicher Korridor.

19. Im Rahmen der Koordinierungsgruppe für Erdöl und Erdölzeugnisse erörterten die Dienststellen der Kommission, der Militärstab der EU und die Mitgliedstaaten, wie die militärische Mobilität mithilfe der Ölinfrastruktur unterstützt werden könnte. Die Mitgliedstaaten tauschten sich über nationale Verfahren aus und ermittelten mögliche Engpässe in der militärischen Kraftstofflogistik entlang der Militärkorridore. Die Kommissionsdienststellen übermittelten den Mitgliedstaaten einen Fragebogen zu diesem Thema. Die Analyse der Antworten wird als Grundlage für weitere Diskussionen darüber dienen, wie die militärische Mobilität durch die bestehende Erdölinfrastruktur (z. B. strategische Erdölvorräte) unterstützt werden kann.
20. In den Spezifikationen für die Infrastruktur der Lieferkette innerhalb und außerhalb der EU für die in den Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität festgelegten Kraftstoffe werden auch zukunftsfähige Konzepte für alternative Kraftstoffe ermittelt. Im Zusammenhang mit der globalen Energiewende würden diese Konzepte für alternative Kraftstoffe die externen Abhängigkeiten der EU-Streitkräfte von Anbietern fossiler Brennstoffe verringern. Diese Konzepte wurden in Arbeitssitzungen zur militärischen Mobilität erörtert, die die Kommissionsdienststellen und der Militärstab der EU mit der NATO abgehalten haben. Das Thema wurde auch in einem Klima- und Sicherheitsworkshop der EU und der NATO zur Energiewende behandelt. In diesen Gesprächen wurde die Bedeutung der Entwicklung sicherer Lieferketten für alternative Kraftstoffe in Europa und der technologischen und industriellen Basis, die für diese alternativen Kraftstoffe erforderlich ist, hervorgehoben.

E. Zugang zum Luftraum, zu Flugsicherungsdiensten und zu anderen Verkehrsträgern

21. Die Verpflichtung Nr. 5 der Militärischen Mobilitätszusage 2024 betrifft die „Gewährleistung eines vorrangigen Zugangs der Streitkräfte zu den relevanten Verkehrsträgern, -netzen und -mitteln, einschließlich des erforderlichen Luftraums, auch durch den Regelungsrahmen der EU, zur Unterstützung der nationalen Anstrengungen, insbesondere im Krisen- und Konfliktfall und wenn möglich bereits in Friedenszeiten, unter uneingeschränkter Achtung der Souveränität der EU-Mitgliedstaaten über ihr nationales Hoheitsgebiet und ihre nationalen Beschlussfassungsverfahren in Bezug auf militärische Bewegungen“. Die EU-Organe haben daran gearbeitet, die Umsetzung dieser Verpflichtung zu erleichtern.
22. Erstens haben die Europäische Verteidigungsagentur (EDA) und die einschlägigen Kommissionsdienststellen ihre Zusammenarbeit fortgesetzt, um den Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten für die zivile und militärische Luftfahrt als Teil des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky – SES) und des damit verbundenen Projekts zur Modernisierung des Flugverkehrs (SESAR) in Abstimmung mit dem gemeinsamen Unternehmen SESAR und dem SESAR-Errichtungsmanagement sicherzustellen. Jeglicher Mangel an Interoperabilität zwischen militärischen und zivilen Systemen stellt eine Bedrohung für den Militärzugang zum Luftraum und die Nutzung von Flugsicherungsdiensten dar. Dies könnte auch eine Herausforderung darstellen, wenn das Militär Dienste für zivile Nutzer erbringt. Die zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit Jamming und Spoofing haben auch gezeigt, dass ein resilientes Mindestbetriebsnetz für Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsbodensysteme (Communication, Navigation and Surveillance – CNS) als Backup-Systeme im Falle von Störereignissen erforderlich ist, um die militärische Mobilität auf dem Luftweg rund um die Uhr zu

gewährleisten. Das Luftfahrt- und Flugverkehrsmanagement wurde in Anerkennung seiner Bedeutung für die Schließung von Interoperabilitätslücken und die Gewährleistung resilienten Flugverkehrsmanagement- und CNS-Dienste in die Initiative zur militärischen Mobilität (wie in der jüngsten Aktualisierung der Militärischen Anforderungen¹⁰ festgehalten) aufgenommen. Mit der Durchführungsverordnung über Anforderungen an die Doppelnutzung¹¹ erhalten Akteure der militärischen Luftfahrt die Möglichkeit, sich an Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für militärische Mobilität im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ zu beteiligen (2024 erhielten zwei Projekte in Zusammenhang mit Flughäfen eine Förderung).

23. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) hat auch die Arbeiten zur Verbesserung der Austauschbarkeit von (Ersatz-)Teilen zwischen der zivilen und der militärischen Luftfahrtindustrie vorangebracht. Mit der Ausarbeitung eines Zulassungsmemorandums werden die Bedingungen klargestellt und die künftige Doppelnutzungs-Zertifizierung der Instandhaltung von Luftfahrzeugteilen und -ausrüstungen erleichtert. Die Zertifizierungskompetenz in Verteidigungsangelegenheiten ist jedoch ein Vorrecht der Mitgliedstaaten, und die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten überwachen die jeweiligen Zertifizierungsanforderungen. Die zivilmilitärische Zusammenarbeit konzentriert sich auf die Integration des Flugverkehrsmanagements. Im Hinblick auf die Zertifizierung führt die EDA den Vorsitz im Forum der Behörden für die militärische Lufttüchtigkeit, das die europäischen Anforderungen an die militärische Lufttüchtigkeit (European Military Airworthiness Requirements – EMAR) erstellt. Die Behörden für die militärische Lufttüchtigkeit der Mitgliedstaaten ziehen die EMAR für ihre Vorschriften heran. Die Entwicklung von auf die militärische Lufttüchtigkeit zugeschnittenen EMAR auf der Grundlage der Kooperationsvereinbarung und des anschließenden fortlaufenden Arbeitsprogramms zwischen der EDA und der EASA steht im Einklang mit den jüngsten EASA-Verordnungen. Derselbe Grundsatz gilt gegebenenfalls für die militärische Lufttüchtigkeit und die Zertifizierung unbemannter Luftfahrzeugsysteme, um die Unterschiede zwischen den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und die Unterschiede zwischen europäischen Programmen so gering wie möglich zu halten.
24. Abschließend hat die GD MOVE im Juli 2023 eine Überarbeitung der Verordnung über die Eisenbahn-Fahrwegkapazität¹² vorgelegt, mit der die entsprechenden EU-Vorschriften und das Verkehrsmanagement im Hinblick auf die von der EDA vorgelegten Erfordernisse der Verteidigungsministerien harmonisiert werden. Die vorgeschlagene Überarbeitung enthält eine neue Bestimmung, die die Stornierung von Schienenwegzugangsrechten ohne Entschädigung im Falle eines in letzter Minute von den Streitkräften gestellten Krisenantrags ermöglicht. Ähnliche Ausnahmen sind für Übungen zur Simulation von Krisensituationen vorgesehen. Nachdem das Europäische Parlament seinen Bericht am 12. März 2024 und der Rat seine allgemeine Ausrichtung am 18. Juni 2024 angenommen haben, fand die erste Trilogsitzung am 19. November 2024 statt.

¹⁰ Überarbeiteter Anhang II zu den Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU, ST 11373/19, vom 27. März 2023.

¹¹ 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.

¹² COM(2023) 443/2; 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; [hier](#) abrufbar.

III – REGULATORISCHE UNTERSTÜTZUNGSMAßNAHMEN

A. Genehmigungen für grenzüberschreitende Bewegungen

25. Das EDA-Programm der Kategorie A „Optimierung der Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen in Europa“ macht gute Fortschritte bei der Vereinfachung und Harmonisierung der Verfahren der militärischen Mobilität in ganz Europa. Bisher haben 27 beitragende Mitgliedstaaten einschließlich Norwegens die Programmvereinbarung für die Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen unterzeichnet. Die Technischen Vereinbarungen für Boden- und für Luftbewegungen sind inzwischen von 26 bzw. 25 beteiligten Mitgliedstaaten (einschließlich Norwegens) unterzeichnet worden. Durch die jüngsten Aktualisierungen der Vordrucke für Technische Vereinbarungen für Bodenbewegungen wurde das Verfahren für das Erhalten jährlicher diplomatischer Genehmigungen weiter gestrafft. Die Verhandlungen über die Technische Vereinbarung „See“ für den maritimen Bereich befinden sich in einem fortgeschrittenen Zustand. Sie wird auch zu einer Änderung der Programmvereinbarung führen.
26. Zur Unterstützung der Umsetzung der unterzeichneten Technischen Vereinbarungen hat die EDA eine spezielle Überwachungsmatrix entwickelt, mit der die Fortschritte bei der Durchführung der verschiedenen Tätigkeiten im Rahmen der Technischen Vereinbarungen überwacht werden können. Darüber hinaus soll das Netzwerk nationaler Kontaktstellen für militärische Mobilität wertvolle Rückmeldungen der Mitgliedstaaten für künftige Änderungen liefern. Die EDA wird gemeinsam mit den Mitgliedstaaten daran arbeiten, die vollständige Umsetzung der Technischen Vereinbarungen zu erleichtern und die entwickelte Vorlage der Technischen Vereinbarung für Bodenbewegungen für die jährlichen Genehmigungen zu testen.
27. In Bezug auf die Nutzung der Technischen Vereinbarungen zu grenzüberschreitenden Genehmigungen koordinieren die Mitgliedstaaten ihre nationalen Anstrengungen auf strategischer Ebene im Rahmen des SSZ-Projekts zur militärischen Mobilität. Dies hat zur Einrichtung eines nationalen Netzwerks von Kontaktstellen geführt, über das die Technischen Vereinbarungen zur Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen voraussichtlich hauptsächlich genutzt werden.
28. Auf der Grundlage der ersten Konsultationen der koordinierenden Mitgliedstaaten der beiden SSZ-Projekte „Militärische Mobilität“ und „Netz von Logistik-Drehkreuzen“ hat die EDA gemeinsam mit der Kommission Ende 2023 ein Konzept zur Schaffung von Synergien zwischen beiden Projekten erstellt. Das Konzept greift auf den TENtec Viewer zurück, um die Lücken im Bereich der Logistik-Drehkreuze – und den Bedarf daran – entlang der Militärkorridore in Europa hervorzuheben. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse sollten mit dem SSZ-Projekt „Netz von Logistik-Drehkreuzen“ zusätzliche – möglicherweise befristete – Logistik-Drehkreuze zur Unterstützung der militärischen Bewegung in diesen Korridoren bereitgestellt werden. Bei beiden SSZ-Projekten wird dem Vorschlag der EDA Rechnung getragen.

29. Im Januar 2024 unterzeichneten drei Mitgliedstaaten¹³ in enger Zusammenarbeit mit der NATO eine Absichtserklärung für einen gemeinsamen Korridor „Enablement and Sustainment“ (Befähigung und Unterstützung, im Folgenden ESN). Ziel ist es, den wirksameren Transport von Militärpersonal und militärischer Ausrüstung von den Nordseehäfen an die Ostflanke der NATO zu erleichtern. Das Deutsch-Niederlands-Office ermittelt unter anderem durch LIVEX-Übungen Hindernisse für die rasche Bewegung von Truppen und militärischem Material über diesen ESN-Korridor und schlägt Lösungen zur Beseitigung dieser Hindernisse vor, darunter die Vereinfachung und Harmonisierung der Vorschriften und die gegenseitige Anerkennung grenzüberschreitender Verfahren. Diese „Gebiete militärischer Mobilität“ werden als Modell für ähnliche Lösungen in anderen ESN-Korridoren dienen. Zwei weitere Vereinbarungen über Gebiete militärischer Mobilität¹⁴ wurden auf dem NATO-Gipfel in Washington im Juli 2024 unterzeichnet, während noch drei weitere¹⁵ zur Unterzeichnung anstehen. All diese Initiativen, Ideen und Fortschritte entstammten den verschiedenen Treffen und Veranstaltungen der Interessenträger im Bereich der militärischen Mobilität der EU und der Mitgliedstaaten.

B. Digitalisierung logistischer Prozesse

30. Die Arbeiten am Projekt des Europäischen Verteidigungsfonds für ein System für sichere digitale militärische Mobilität (Secure Digital Military Mobility System – SDMMS) zum Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität werden fortgesetzt. Das Projekt wird mit 9 Mio. EUR aus dem Europäischen Verteidigungsfonds finanziert. Die Niederlande schlossen sich 2024 dem Projekt unter estnischer Führung an, an dem bereits Unternehmen aus neun Mitgliedstaaten¹⁶ und Norwegen teilnahmen. Die Slowakei führt Gespräche über einen möglichen Beitritt, während Estland bereit ist, weitere Länder in das Projekt aufzunehmen, was für das SDMMS von großem Nutzen wäre.

31. Die Gesamtdauer des Projekts betrug ursprünglich 30 Monate vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Mai 2025. Aufgrund einer Verzögerung bei der Unterzeichnung der Absichtserklärung wird das System nicht wie ursprünglich geplant bis Mitte 2025 verfügbar sein. Das Projekt, das bis Ende 2025 abgeschlossen sein soll, wird den direkten und sicheren Informationsaustausch zwischen den beteiligten Regierungen erleichtern, die militärische Bewegungen beantragen und genehmigen.

C. Zoll

32. Im März 2024 haben die Europäische Verteidigungsagentur und die beitragenden Mitgliedstaaten gemeinsam mit der Kommission in beratender Funktion die „Bewertung des Bedarfs für die Entwicklung eines militärischen Zollsystems sowie der damit verbundenen Vorteile und Risiken“ entwickelt. Als zweite Phase der entsprechenden Programmvereinbarung der EDA zur Harmonisierung der Militärischen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Zoll hat die EDA eine Studie in Auftrag gegeben, mit der die technischen Spezifikationen und Anforderungen für die Digitalisierung militärischer Zollverfahren festgelegt werden sollen. Die Studie umfasst eine Erörterung über die Nutzung der elektronischen Datenverarbeitung, um den effizienten Informationsaustausch

¹³ Polen – Niederlande – Deutschland.

¹⁴ Italien – Albanien – Nordmazedonien – Bulgarien – Rumänien und Griechenland – Bulgarien – Rumänien.

¹⁵ Island - Norwegen - Schweden – Finnland – Dänemark und Italien – Slowenien – Kroatien– Ungarn und Rumänien – Bulgarien - Türkei

¹⁶ Litauen, Deutschland, Estland, Bulgarien, Polen, Luxemburg, Rumänien, Tschechien, Lettland.

zwischen Streitkräften und Zollbehörden zu erleichtern. Die Ergebnisse dieser Studie werden zusammen mit den Ergebnissen des SDMMMS-Projekts von der EDA und den beitragenden Mitgliedstaaten bewertet. Darüber hinaus arbeitet die EDA auch mit der NATO zusammen, um die Möglichkeit zu prüfen, den NATO-Vordruck 302 zu digitalisieren und in das militärische Zollsystem zu integrieren. Die Kommission erwartet in Bezug auf ein solches System die ersten greifbaren Ergebnisse. Anschließend wird die Kommission prüfen, ob es notwendig ist, rechtliche Änderungen der EU-Zollvorschriften vorzubereiten, mit denen ein Rechtsrahmen für die Verwendung des digitalisierten EU-Vordrucks 302 durch die Mitgliedstaaten geschaffen würde.

D. Verbesserte Logistik

33. Im September 2024 wurde die zweite Studie vorgestellt, in der ein Vorschlag unterbreitet wird, wie die verschiedenen IT-Anwendungen der Mitgliedstaaten für die Militärlogistik mit einem verbundenen Logistikkommunikationsnetz verknüpft werden können, um den Austausch und die gemeinsame Nutzung von Logistikdaten zwischen den Teilnehmern zu ermöglichen. In einer Folgestudie, die 2025 beginnen soll, wird eine umfassende Liste der IT-Anwendungen erstellt, die von gewerblichen Logistikbetreibern genutzt werden, und ermittelt, wie ihre IT-Anwendungen in ein breiteres gemeinsames sicheres Netzwerk integriert werden können. Mit dem Projekt zu Logistik-IT-Systemen sollen die verschiedenen im Einsatz befindlichen IT-Anwendungen nicht ersetzt werden. Sein strategisches Ziel besteht darin, eine Architektur zu schaffen, die verschiedene Anwendungen miteinander verbindet und es ermöglicht, künftige Anwendungen in diese Architektur einzubetten.
34. Bezüglich des Einsatzes von additiver Fertigung – im Kontext der Militärlogistik gemeinhin als 3-D-Druck bekannt – soll das im November 2023 aufgelegte EDA-Projekt der Kategorie B „Additive Fertigung zur Logistikunterstützung“ dazu dienen, gemeinsame Standards zur Ermöglichung der Austauschbarkeit von Teilen aus additiver Fertigung auszuarbeiten und festzulegen. Zur Unterstützung dieser Tätigkeiten hat die EDA verschiedene Studien zu rechtlichen Fragen im Zusammenhang mit additiver Fertigung und der entsprechenden Datenverwaltung durchgeführt, die im Laufe des Jahres 2024 vorgestellt wurden. Im Jahr 2025 wird die EDA eine weitere Studie durchführen, die ein harmonisiertes Schulungskonzept zur additiven Fertigung bietet, um die Interoperabilität bei der Erbringung von Dienstleistungen und der logistischen Unterstützung sicherzustellen.

IV – RESILIENZ UND VORSORGE

A. Strategische Transportfähigkeiten

35. Gemäß dem Bericht von 2020 zur Koordinierten Jährlichen Überprüfung der Verteidigung und in Verbindung mit den einschlägigen SSZ-Projekten hat die EDA weiter daran gearbeitet, die erforderlichen Transportfähigkeiten im See- und Luftverkehr zu entwickeln. Im Rahmen des SSZ-Projekts „Künftige mittelgroße taktische Lasten“ wurden zwei Leitliniendokumente für die industrielle Entwicklung sowie eine im Zuge des Arbeitsprogramms 2022 des Europäischen Verteidigungsfonds finanzierte Studie ausgearbeitet. Im Rahmen des SSZ-Projekts „Strategischer Lufttransport für übergroße Lasten“ wurden die übergeordneten gemeinsamen Anforderungen erarbeitet, und im

Rahmen des Arbeitsprogramms 2023 des Europäischen Verteidigungsfonds wird im Dezember 2024 eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für eine Studie in diesem Bereich veröffentlicht. Im Rahmen des SSZ-Projekts „Nächste Generation mittlerer Transporthubschrauber“, das im Juni 2023 startete, werden derzeit Beiträge der Mitgliedstaaten zu ihren künftigen Plänen im Bereich Hubschrauber ausgewertet, um sowohl bestehende Flotten zu modernisieren als auch neue Plattformen zu entwickeln.

36. 2025 wird die EDA zwei Studien in Auftrag geben: i) eine Studie zur Bewertung der derzeitigen Verfügbarkeit vom Militär genutzter nationaler und kommerzieller Eisenbahntransportmittel und zur Ermittlung des potenziellen Bedarfs an spezialisiertem Schienenverkehr und spezialisierter Schieneninfrastruktur, wobei auch nationale und EU-Rechtsvorschriften im Hinblick auf den militärischen Bedarf bewertet werden, und ii) eine Studie zur Bewertung der wichtigsten Infrastruktur für die Binnenschifffahrt und der Kapazitäten für militärische Bewegungen.

B. Schutz vor Sicherheitsrisiken

37. Auf Ersuchen des Rates¹⁷ entwickeln die Kommissionsdienststellen, die Kooperationsgruppe für Netz- und Informationssysteme und der EAD derzeit Risikoszenarien für die Cybersicherheit. Im Juli 2024 veröffentlichte die Kooperationsgruppe einen Bericht zur Risikobewertung über die Cyberresilienz der Sektoren Telekommunikation und Elektrizität der EU¹⁸. In Zukunft werden auch andere kritische Sektoren, z. B. der Verkehr, bewertet. Ein widerstandsfähiges und robustes Netz für den Datenaustausch mit einem hohen Maß an Cybersicherheit ist erforderlich, um die wirksame gemeinsame Nutzung digitaler Daten zwischen den einschlägigen zivilen und militärischen Interessenträgern und Betreibern zu unterstützen. Ein solches Netz könnte EU-Infrastrukturen wie das Programm der Union für sichere Konnektivität (IRIS²) am besten nutzen.
38. Im Januar 2024 legte die Kommission einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen¹⁹ vor, um die Sicherheit und die öffentliche Ordnung der EU besser zu schützen, indem eine verbesserte Überprüfung ausländischer Investitionen in der EU vorgeschlagen wird. In einem sich wandelnden geopolitischen Kontext liegt es im gemeinsamen Interesse aller Mitgliedstaaten, die wirksame Überprüfung ausländischer Investitionen in EU-Unternehmen, die kritische Technologien, Infrastrukturen oder Ressourcen bereitstellen oder über sensible Informationen verfügen und deren Tätigkeiten für die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung auf EU-Ebene von entscheidender Bedeutung sind, zu fördern. Aus Sicht der militärischen Mobilität ist es wichtig, dass die vorgeschlagene Überarbeitung der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen einen klaren Verweis auf das TEN-V als „Projekt oder Programm von EU-Interesse“ enthält, wonach die Mitgliedstaaten oder die Kommission prüfen müssen, ob damit verbundene ausländische

¹⁷ Schlussfolgerungen des Rates zur Entwicklung der Cyberabwehr der Europäischen Union, ST09364/22, vom 23. Mai 2022.

¹⁸ Kooperationsgruppe für Netz- und Informationssysteme: „EU cybersecurity risk evaluation and scenarios for the telecommunications and electricity sectors“, <https://ec.europa.eu/newsroom/dae/redirection/document/107357>.

¹⁹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überprüfung ausländischer Investitionen in der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2024) 23 final), [hier](#) abrufbar.

Direktinvestitionen aus Gründen der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung negative Auswirkungen auf das TEN-V haben könnten. Dies wird es der Kommission und den Mitgliedstaaten ermöglichen, potenzielle Risiken für die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung, die sich aus vorgeschlagenen ausländischen Direktinvestitionen in wichtige Verkehrsinfrastrukturen der EU ergeben, besser zu ermitteln, zu bewerten und zu mindern.

39. Im Rahmen des Konsultationsforums für nachhaltige Energie im Verteidigungs- und Sicherheitssektor (CF SEDSS) wurde weiterhin geprüft, wie die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehr gesteigert werden kann. Diese Arbeiten verfolgen auch die Ziele der im Juni 2023 angenommenen Gemeinsamen Mitteilung „Eine neue Perspektive auf den Klima-Sicherheits-Nexus“²⁰, in der der EAD, die Kommissionsdienststellen und die EDA beauftragt werden, zu prüfen, wie die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen bei militärischen Transporten verringert werden kann, indem die Einführung erneuerbarer Energien und damit verbundener Technologien gefördert wird. Vier Beispiele für diese Prüfung sind im Folgenden aufgeführt:

- Die vielen 2024 veröffentlichten Ergebnisse der Phase III des CF SEDSS (Forschungsstudien, energiebezogene Projektideen im Verteidigungsbereich und der Leitfaden zur Förderung nachhaltiger Energie) behandeln eine Reihe von Themen. Dazu gehören Alternativen zu fossilen Brennstoffen und erfolgreiche Dekarbonisierungsverfahren für den Verkehr, militärische Anforderungen an wasserstoffbasierte Lösungen für schwere militärische Logistikfahrzeuge sowie die Auswirkungen des Klimawandels und des Übergangs zu grüner Energie auf die Resilienz und Energieversorgungssicherheit kritischer verteidigungsbezogener Energieinfrastrukturen, einschließlich militärischer Verkehrsinfrastrukturen.
- In der Studie „Decarbonising the Defence Sector – Challenges and Opportunities“ (Dekarbonisierung des Verteidigungssektors – Herausforderungen und Chancen) im Rahmen der Phase III des CF SEDSS wurden Alternativen zu fossilen Brennstoffen untersucht, die für den Straßenverkehr über kurze und mittlere Distanz entwickelt wurden. Die Studie diente auch der Erhebung und Überwachung von Daten für den gesamten Energieverbrauch, darunter auch des Verkehrs (z. B. zur Berechnung des Anteils erneuerbarer Energien am Verbrauch), und der Auslotung von Finanzierungsquellen für die verbesserte Mobilität und der damit verbundenen Herausforderungen.
- Mit der „Study on Defining the Key Requirements for an Energy Storage Selection Decision Support Tool for Homeland Defence Installations“ (Studie zur Festlegung der Kernanforderungen an ein Instrument zur Unterstützung der Auswahl von Energiespeichern für territoriale Abwehranlagen) wurden Lösungen für die Abstimmung geeigneter Energiespeichertechnologien mit verschiedenen Anwendungen wie dem Transport (sowohl leichte Nutzfahrzeuge unter 3 t als auch schwere Nutzfahrzeuge über 3 t) geschaffen.
- Die Phase III des CF SEDSS endete am 30. September 2024, allerdings werden die Ergebnisse auch in Phase IV (1. Oktober 2024 bis 30. September 2028) weiter untersucht.

²⁰ 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).

V – PARTNERSCHAFTEN

A. EU und NATO

40. Im Rahmen des im November 2023 und Juni 2024 einberufenen strukturierten Dialogs zwischen der EU und der NATO über militärische Mobilität kamen die einschlägigen Mitarbeiter beider Organisationen zusammen. Er hat sich als wirksamer Rahmen erwiesen, um die jüngsten Entwicklungen vorzustellen und sich auf den neuesten Stand zu bringen, und bietet dabei die Gelegenheit, Bereiche für eine weitere Zusammenarbeit auszuloten, um Kohärenz und gegenseitige Stärkung zu gewährleisten. Die NATO nahm im Januar 2024 am Symposium der EDA zur militärischen Mobilität teil, und NATO-Mitarbeiter nahmen an einer EDA-Sitzung zur Digitalisierung des militärischen Zollverfahren im Zusammenhang mit dem EU/NATO-Zollformdruck 302 teil. Darüber hinaus nahmen Vertreter der NATO an der zweiten jährlichen Veranstaltung zur militärischen Mobilität im Juni 2024 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.
41. 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, Norwegen und dem Vereinigten Königreich erwägt der Rat die Annahme eines Beschlusses zur Ermächtigung der Schweiz, am SSZ-Projekt zur militärischen Mobilität teilzunehmen. Obwohl der Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Projekt und dem Vereinigten Königreich noch aussteht, nimmt das Vereinigte Königreich als „eingehender Drittstaat“ an allen relevanten Projektsitzungen teil. Die Verwaltungsvereinbarung über die Teilnahme Kanadas am SSZ-Projekt „Netz von Logistik-Drehkreuzen“ wurde im Mai 2024 abgeschlossen.

B. Verbindungen zu anderen Partnern

42. Nach ihrer Überarbeitung werden mit der TEN-V-Verordnung die europäischen Verkehrskorridore nun auf die Ukraine und Moldau ausgedehnt. Die Ausdehnung der Korridore baut auf den Bemühungen der Union auf, die Verkehrsanbindung dieser Länder an die EU zu stärken, etwa der von der Kommission im Mai 2022 ergriffenen Initiative der „Solidaritätskorridore“, die eingerichtet wurden, damit die Ukraine ihre Handelswege nach der Blockade der ukrainischen Häfen durch Russland offenhalten konnte.
43. Am 30. Januar 2024 veranstaltete die EDA in Zusammenarbeit mit dem belgischen EU-Ratsvorsitz in Brüssel ein hochrangiges Symposium zur militärischen Mobilität. Auf der Veranstaltung kamen hochrangige Beamte zusammen, darunter der Hohe Vertreter der EU für die Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik und mehrere EU-Verteidigungsminister. Vertreter der NATO und der Vereinigten Staaten nahmen ebenfalls teil und unterstrichen die Bedeutung der transatlantischen Zusammenarbeit für die Verbesserung der militärischen Mobilität. Im Mittelpunkt der Gespräche standen die Herausforderungen, die sich aus dem sich wandelnden Sicherheitsumfeld ergeben, wobei die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit zwischen den EU-Mitgliedstaaten und internationalen Partnern hervorgehoben wurde.

VI – SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

44. Im Draghi-Bericht vom September 2024 über die Zukunft der Wettbewerbsfähigkeit der EU²¹ werden die Argumente, die zuvor im Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0 dargelegt wurden, und die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Militärischem Mobilitätszusage 2024 eingegangenen Verpflichtungen bekräftigt. Aus den Argumenten sticht besonders heraus, dass die Verkehrsinfrastruktur eine strategische Erwägung für die Streitkräfte der Mitgliedstaaten darstellt, um rasch und in großem Maßstab auf Krisen innerhalb und außerhalb der Grenzen der EU zu reagieren. Im Niinistö-Bericht vom Oktober 2024 über die Stärkung der zivilen und militärischen Vorsorge und Bereitschaft Europas²² („Safer together: Strengthening Europe’s civilian and military preparedness and readiness“) wird die militärische Mobilität als Modell für eine verbesserte Dual-Use-Politik der EU genannt und die Weiterentwicklung dieser Fähigkeit empfohlen.
45. Zwei Jahre nach dem Start der Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 wurden einschlägige Maßnahmen in den vier wichtigsten Schwerpunktbereichen eingeleitet, die kontinuierliche Fortschritte verzeichnen und dem gemeinsamen Dringlichkeitsbewusstsein angesichts der regionalen und globalen Krisen und Herausforderungen für die Sicherheit Rechnung tragen. Um das gemeinsame Ziel eines gut funktionierenden Netzes für militärische Mobilität zu erreichen, müssen alle einschlägigen Interessenträger ihre jeweiligen Maßnahmen im Rahmen eines koordinierten ressortübergreifenden Ansatzes fortsetzen. Die aktualisierte Militärische Mobilitätszusage 2024 der Mitgliedstaaten wird zu diesem Ziel weiter beitragen, aufbauend auf der Arbeit einschlägiger SSZ-Projekte innerhalb des erweiterten Anwendungsbereichs des Aktionsplans.
46. Die Hohe Vertreterin und die Kommission werden den nächsten Fortschrittsbericht bis Ende November 2025 vorlegen.

²¹ https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_de.

²² https://commission.europa.eu/document/download/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_de?filename=2024_Niinisto-report_Book_VF.pdf.