

053771/EU XXVIII.GP
Eingelangt am 15/01/26



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

HOHER VERTRETER
DER UNION FÜR
AUßen- UND
SICHERHEITSPOLITIK

Brüssel, den 19.11.2025
JOIN(2025) 846 final

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

über die militärische Mobilität

DE

DE

Gemeinsame Mitteilung über die militärische Mobilität

Militärische Mobilität als entscheidender Faktor für die Verteidigungsbereitschaft und eine verstärkte Abschreckung

In dem sich rasch wandelnden **globalen Sicherheitskontext** ist die militärische Mobilität ein entscheidender Faktor für die Verteidigungshaltung und -fähigkeiten, die Europa dringend benötigt, um seine Gegner glaubwürdig abzuschrecken und auf jede Krise reagieren zu können. Sie trägt zu Sicherheit und Verteidigung sowie zur Einsatzbereitschaft der Union bei. Sie ist auch ein Eckpfeiler der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO und von entscheidender Bedeutung für die Unterstützung der Ukraine durch die EU.

„Der Friede der Welt kann nicht gewahrt werden ohne schöpferische Anstrengungen, die der Größe der Bedrohung entsprechen“, wie Schuman im Jahr 1950 erklärte. Dies gilt heute mehr denn je. Um durch Abschreckung Frieden zu gewährleisten, müssen die EU-Mitgliedstaaten in der Lage sein, ihre Streitkräfte und ihre militärische Ausrüstung nahtlos, rasch und in großem Maßstab sowohl innerhalb der EU als auch darüber hinaus zu verlegen. Dies erfordert ein **Verkehrssystem mit doppeltem Verwendungszweck**, das in der Lage ist, die militärische Mobilität zu unterstützen und gleichzeitig Störungen zu minimieren und die Auswirkungen solcher Transporte auf den zivilen Verkehr und damit auf die Wirtschaft und die Gesellschaft insgesamt abzumildern.

Zwar wurden bedeutende Fortschritte erzielt, doch bestehen nach wie vor **erhebliche Hindernisse** für eine wirksame militärische Mobilität in der EU. Die nationalen Vorschriften sind oft unterschiedlich, fragmentiert und nicht harmonisiert – auch dann, wenn zivile Betreiber für militärische Transportdienste eingesetzt werden – und für das gegenwärtige Sicherheitsumfeld, in dem wir leben, nicht geeignet. Wir müssen die militärischen Transporte besser koordinieren und beschleunigen, um diese Probleme zu beseitigen. Darüber hinaus ist die Verkehrsinfrastruktur der EU für den erforderlichen doppelten Verwendungszweck unzureichend angepasst. Das System ist nach wie vor anfällig für Störungen und immer häufigere Cyberattacken und hybride Angriffe. Überdies sind Transportfähigkeiten wie Pritschenwagen und Fähren mit doppeltem Verwendungszweck, die für militärische Bewegungen von entscheidender Bedeutung sind, knapp. Diese Probleme offenbaren kritische Schwachstellen im Verkehrsnetz der Union und untergraben dadurch die Sicherheits- und Verteidigungskapazitäten der EU sowie die Fähigkeit der Streitkräfte, den Katastrophenschutz zu unterstützen. Zu diesem Zweck muss Europa eindeutig einen Gang höher schalten und alle verbleibenden Hindernisse beseitigen.

Im Gemeinsamen Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 und seiner Konkretisierung im Fahrplan für die Verteidigungsbereitschaft wird die militärische Mobilität

als vorrangiger Fähigkeitsbereich für eine robuste europäische Verteidigung genannt. Zwar steht es den Mitgliedstaaten nach wie vor frei, zu entscheiden, ob sie ausländischen Streitkräften gestatten, ihr Hoheitsgebiet im Rahmen ihrer nationalen Sicherheit und Verteidigung zu durchqueren, doch muss die EU über einen Rahmen für die militärische Mobilität verfügen, der einen Ausgleich zwischen militärischen und zivilen Bedürfnissen schafft. Zu diesem Zweck schlagen die Kommission und die Hohe Vertreterin in enger Abstimmung mit der NATO ein umfassendes Maßnahmenpaket vor, um eine nahtlose militärische Mobilität mit einem **360-Grad-Ansatz** zu ermöglichen. Ziel ist die Schaffung eines **EU-weiten Raums für militärische Mobilität bis Ende 2027** als erster Schritt zu einer schrittweisen Verwirklichung eines „**militärischen Schengen-Raums**“ in den Bereichen Regulierung, Infrastruktur und Fähigkeiten.

Derzeitiger Stand

Die Umwälzungen der europäischen Sicherheitsarchitektur nach der Invasion der Krim durch Russland und der anschließenden militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine haben Reaktionen der EU, der Mitgliedstaaten und ihrer Partner ausgelöst. Seit 2017 verfolgt die EU eine spezielle Agenda zur Stärkung der militärischen Mobilität. In zwei **Aktionsplänen zur militärischen Mobilität** aus den Jahren 2018 und 2022 wurde eine Reihe von Maßnahmen zur Beseitigung physischer, verfahrenstechnischer und regulatorischer Hindernisse für militärische Bewegungen ermittelt. Mit der **Militärischen Mobilitätsusage** von 2024 verpflichteten sich die Mitgliedstaaten, die nach wie vor bestehenden Lücken im Bereich der militärischen Mobilität zu schließen.

Die überarbeitete **Verordnung für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)** aus dem Jahr 2024 verpflichtet die Mitgliedstaaten, die militärische Mobilität in die europäische Verkehrspolitik zu integrieren und das transeuropäische Verkehrsnetz auf den Weg zu bringen, weitgehend zu einem Netz mit doppeltem Verwendungszweck zu werden. Um künftige Investitionen in Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck in diesem Netz zu lenken und zu priorisieren, hat der Rat im März 2025 **vier vorrangige multimodale Korridore für die militärische Mobilität** für kurzfristige und groß angelegte militärische Bewegungen sowie gemeinsame militärische Infrastrukturanforderungen angenommen. Diese Korridore werden eine verstärkte Zusammenarbeit und eine kohärente Investitionsplanung zwischen den Mitgliedstaaten über die Grenzen hinweg ermöglichen.

Die Verwirklichung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, das sowohl zivilen als auch militärischen Bedürfnissen gerecht wird, erfordert hohe Investitionen. Im Rahmen des **Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2021-2027** wurden Mittel in Höhe von 1,69 Mrd. EUR für die Kofinanzierung von Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck über die Fazilität „**Connecting Europe**“ bereitgestellt; dabei wurden 95 Projekte für Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck in 21 Mitgliedstaaten ausgewählt. Da die Nachfrage nach EU-Mitteln die verfügbaren Mittel deutlich überstieg und alle

Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen stark überzeichnet waren¹, schlug die Kommission im Juli 2025 vor, die Mittel für die militärische Mobilität im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ im nächsten MFR ab 2028 um das Zehnfache aufzustocken. Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten bis zum Ende des laufenden MFR-Zeitraums die Umschichtung von Mitteln der Kohäsionspolitik für verteidigungsbezogene Investitionen – mit finanziellen Anreizen, falls diese bis Ende 2025 beantragt werden – und das Instrument für Sicherheitsmaßnahmen für Europa nutzen, um Infrastrukturprojekte mit doppeltem Verwendungszweck und im Bereich der militärischen Mobilität zu finanzieren.

Neben der Infrastruktur sind Transport- und Logistikfähigkeiten entscheidende Voraussetzungen für die militärische Mobilität. Die Verbesserung des Bewusstseins auf EU-Ebene für verfügbare Transportmittel, die optimale Nutzung dieser Fähigkeiten sowie das Schließen von Fähigkeitslücken in der gesamten Union sind von zentraler Bedeutung. Um diese Faktoren zu verbessern, hat die EU über den **Europäischen Verteidigungsfonds** Projekte zu digitalen Informationsaustauschsystemen, zum Lufttransport übergroßer Fracht sowie Studien zu künftigen Luftfahrtssystemen unterstützt.

Zwar haben die Mitgliedstaaten erhebliche Anstrengungen unternommen, um eine Angleichung zu erreichen, doch führen unterschiedliche Vorschriften zu Verzögerungen, die sich stark auf die militärische Mobilität auswirken. Die **Europäische Verteidigungsagentur (EDA)** und die beitragenden Mitgliedstaaten haben technische Vereinbarungen für Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Bewegungen ausgearbeitet, um diese Vorschriften zu harmonisieren und zu vereinfachen. Die Umsetzung der technischen Vereinbarungen ist jedoch unzureichend, und Änderungen des EU-Rahmens sind notwendig, um eine Harmonisierung zu erreichen. Digitalisierung ist erforderlich, um Geschwindigkeit und Effizienz zu erhöhen und operative Risiken zu minimieren.

Insgesamt bestehen trotz der in den letzten Jahren erzielten Fortschritte nach wie vor Herausforderungen. Zu demselben Ergebnis gelangt auch der **Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs zur militärischen Mobilität in der EU**, in dem festgestellt wird, dass der Ansatz der EU für die militärische Mobilität gemischte Ergebnisse erzielt hat und weiterhin fragmentiert sowie nicht ausreichend verbindlich ist.

Im Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 wird eine verbesserte Konnektivität mit doppeltem Verwendungszweck mit unseren Nachbarn, insbesondere der Ukraine und Moldau, gefordert. Vier der neun europäischen Verkehrskorridore des TEN-V erstrecken sich bereits auf die Ukraine und einer auf Moldau, wobei eine Reihe wichtiger Investitionen in Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck aktuell im Gange ist. So wurde beispielsweise im September 2025 mithilfe der Kofinanzierung durch die Fazilität „Connecting Europe“ und die Europäische Investitionsbank ein erster 22 km langer

¹ Die dritte und letzte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen in Höhe von 807 Mio. EUR für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit doppeltem Verwendungszweck wies eine Überzeichnungsquote von 4,7 auf: 22 Mitgliedstaaten stellten Anträge mit insgesamt 112 Projekten (mit beantragten EU-Kofinanzierungsmitteln in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. EUR).

Eisenbahnabschnitt, der die Westukraine mit der Slowakei und dem Rest Mitteleuropas verbindet, mit europäischer Nennspurweite eröffnet. Parallel dazu laufen die Vorbereitungen für die Einführung der europäischen Nennspurweite auf den europäischen Verkehrskorridoren, die Moldau und die Ukraine mit den EU-Mitgliedstaaten verbinden.

Straffung und Anpassung der Vorschriften und Verfahren für schnellere militärische Bewegungen

Europa muss entschlossen handeln. Trotz erzielter Fortschritte bleibt die EU durch fragmentierte Ansätze gehemmt, die ihre Fähigkeit beeinträchtigen, militärische Ausrüstung und Personal innerhalb Europas zu bewegen. Der derzeitige **Zustand fragmentierter und uneinheitlicher nationaler Vorschriften und Verfahren sowie bürokratischer Hürden** führt zu kritischen Engpässen und Verzögerungen.

Der **grenzüberschreitende militärische Transport ist nach wie vor eingeschränkt**, insbesondere da die EU-Vorschriften nicht oder nicht kohärent auf den militärischen Transport angewandt werden, die nationalen Vorschriften voneinander abweichen und dem militärischen Transport keine ausreichende Priorität eingeräumt wird. Zivile Betreiber, die vom Militär beauftragt werden, müssen zivile Vorschriften einhalten, die nicht an die Erfordernisse militärischer Transporte angepasst sind. Darüber hinaus stellen militärische Transportoperationen weitaus anspruchsvollere Anforderungen als zivile Transporte. Militärische Streitkräfte nutzen zudem Infrastruktur und Fahrzeuge gemeinsam mit dem zivilen Verkehr, wodurch konkurrierende Bedarfe entstehen. Dies führt zu **Verzögerungen, betrieblichen Ineffizienzen, kritischen Engpässen und Kapazitätseinschränkungen**.

Diplomatische Genehmigungsverfahren sind oft komplex und papiergestützt mit langen Genehmigungsfristen. So variiert beispielsweise der Zeitaufwand für die **Erteilung grenzüberschreitender Genehmigungen** für militärische Transporte erheblich; einige Mitgliedstaaten verlangen eine Vorankündigungsfrist von 45 Tagen, was die in der Militärischen Mobilitätsusage von 2024 eingegangene Verpflichtung, Genehmigungen innerhalb von **drei Arbeitstagen** zu erteilen, deutlich überschreitet. Darüber hinaus kann die Anwendung von Zollförmlichkeiten zu Verzögerungen führen, sofern nicht die einschlägigen zollrechtlichen Vereinfachungen genutzt werden, wie etwa das EU-Formular 302 oder das NATO-Formular 302.

Zudem werden bei militärischen Transporten häufig **gefährliche Güter und Sonderfrachten** befördert, die eine angemessene Planung erfordern, um einen sicheren Ablauf zu gewährleisten (z. B. für den Transport schwerer Ausrüstung wie Panzer und Munition). Die harmonisierten EU-Vorschriften für gefährliche Güter gelten jedoch nicht für militärische Transporte, während die Verfahren für Sonderfrachten langsam und uneinheitlich sind. Daher werden sichere Strecken und entsprechende Regelungen ad hoc zwischen einzelnen Mitgliedstaaten, lokalen Behörden und Infrastrukturbetreibern ausgehandelt, was mitunter viele Wochen in Anspruch nimmt.

Die Zuständigkeit für die Prozesse im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität ist innerhalb der Mitgliedstaaten fragmentiert und zwischen ihnen uneinheitlich. Das **Projekt „Militärische Mobilität“ im Rahmen der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit (SSZ)**, an dem 30 teilnehmende Staaten beteiligt sind, hat sich mit diesem Problem befasst, unter anderem durch den Aufbau eines Netzes nationaler Kontaktstellen für die militärische Mobilität.

Die Bewältigung dieser Herausforderungen übersteigt die Kapazitäten der einzelnen Mitgliedstaaten. Die nationalen Bemühungen und unverbindlichen Maßnahmen werden der Dringlichkeit und Klarheit, die eine instabile geopolitische Landschaft erfordert, nicht gerecht. Erhebliche Fortschritte sind erforderlich, um das Tempo und den Umfang der militärischen Mobilität der EU zu beschleunigen.

Um diese systemischen Probleme anzugehen, benötigt die EU einen **einheitlichen Ansatz**, der in den umfassenderen Besitzstand im Verkehrsbereich integriert und auf die besonderen Anforderungen militärischer Operationen zugeschnitten ist. Zu diesem Zweck schlagen die Kommission und die Hohe Vertreterin ein Paket zur militärischen Mobilität vor.

Das Paket wird ein einheitliches Regelwerk für Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende militärische Transporte umfassen, einschließlich diplomatischer Genehmigungen und der Beförderung gefährlicher Güter und militärischer Fracht mit Übergröße/Übergewicht, mit verkürzten Vorlaufzeiten und standardisierten Vorlagen für Ersuchen und Mitteilungen. Derzeit müssen Genehmigungen zwischen den Mitgliedstaaten jährlich erneuert werden, während gleichzeitig mehr Vorhersehbarkeit und Stabilität erforderlich sind. Dieses neue Regelwerk wird sicherstellen, dass Genehmigungen bis zu ihrem Widerruf gültig bleiben, und sieht die Möglichkeit vor, ihren Anwendungsbereich auszuweiten. Die verschärften Vorschriften und Verfahren für grenzüberschreitende Genehmigungen sollen zudem – sofern dies für unsere Sicherheit relevant ist – militärischen Bewegungen von NATO-Verbündeten außerhalb der EU zugutekommen und zugleich sicherstellen, dass die Sicherheits- und Verteidigungsinteressen der Union und ihrer Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt werden.

Die Streitkräfte benötigen harmonisierte Vorschriften und Zeitpläne für die technischen und operativen Regelungen für den Transport – unabhängig davon, ob dieser mit ihrer eigenen Flotte oder von zivilen Betreibern durchgeführt wird –, die Klarheit über die Strecken schaffen, die sie befahren können, insbesondere für gefährliche Güter und Sonderfracht, und gleichzeitig Flexibilität bei der Anpassung des militärischen Transports an die genaue Art einer Krise bieten. Die Kommission und die Hohe Vertreterin ermutigen die Mitgliedstaaten, gemeinsam an der Streckenplanung zu arbeiten und dabei eine Abstimmung mit der Arbeit des SSZ-Projekts **NetLogHubs** sicherzustellen, das auf die Verbesserung der Infrastrukturplanung und der Koordinierung abzielt. Die von der Kommission vorgeschlagenen harmonisierten Vorschriften

werden eine solche verstärkte und fortgeschrittene Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Akteuren unterstützen.

Um militärische Transporte, die von zivilen Betreibern („weiße Flotte“) durchgeführt werden, im Einklang mit militärischen Transporten durch Streitkräfte („grüne Flotte“) zu vereinfachen, schlägt die Kommission im Rahmen der Verordnung dieses Pakets zur militärischen Mobilität vor, **militärische Transporte von bestimmten zivilen Vorschriften – wie etwa Ferienreiseverkehrsbeschränkungen – auszunehmen** und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, in bestimmten Situationen die **Kabotagevorschriften** auszusetzen.

Die **unterschiedliche Umsetzung der Zollregelungen der EU** sowie die **unzureichende Nutzung** geeigneter Zollanmeldungsformulare (d. h. des EU-Formulars 302 oder des NATO-Formulars 302) durch die Betreiber führen zu vermeidbaren Verzögerungen beim Warentransport. **Das EU- und das NATO-Formular 302** sollten von den Betreibern standardmäßig verwendet werden (sofern die militärischen Behörden nicht zugunsten der regulären Zollförmlichkeiten darauf verzichten), um grenzüberschreitende Transporte zu vereinfachen und gegebenenfalls Zollkontrollen zu priorisieren. Zur Erhöhung der Rechtssicherheit in Bezug auf die Verwendung und Handhabung der Formulare 302 könnte die Umsetzung des neuen Unionszollkodex die Datenanforderungen und die einschlägigen Zollförmlichkeiten weiter präzisieren. Um die Wirkung gestraffter Zollförmlichkeiten zu erhöhen, müssen die einschlägigen Bestimmungen mit „weichen“ Maßnahmen wie der Bereitstellung klarer Leitlinien und der Durchführung von Schulungen für zivile Betreiber, Zoll- und Militärbehörden kombiniert werden.

Die **Digitalisierung** der Prozesse der militärischen Mobilität wird dazu beitragen, rasche Verfahren und eine bessere Koordinierung zu gewährleisten. Die Schaffung eines einheitlichen digitalen Instruments für den Umgang mit Prozessen der grenzüberschreitenden militärischen Mobilität sollte in Betracht gezogen werden. Dieses Instrument würde diplomatische Genehmigungen verwalten, Transportvorkehrungen nachverfolgen, ein digitalisiertes EU-Formular 302 enthalten und den Austausch und die Speicherung von Informationen erleichtern. Es handelt sich um ein langfristiges, bedeutendes Vorhaben, das schrittweise aufgebaut werden muss, wobei zollrechtliche und militärische Aspekte einzubeziehen sind, und das darauf abzielt, die Verfahren zu straffen; die Modalitäten sowie die technischen Spezifikationen sind mit den Mitgliedstaaten zu erörtern. Die Kommission hat im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds ein Projekt zur Digitalisierung von Verfahren der militärischen Mobilität unterstützt, das möglicherweise als einer der Bausteine dienen könnte. Parallel dazu hat die EDA auch die Arbeiten zur Digitalisierung der Zollanforderungen für militärische Transporte vorangetrieben. Im Rahmen des nächsten MFR hat die Kommission in ihrem Vorschlag für einen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit (ECF) eine spezifische Komponente zur militärischen Mobilität vorgesehen^[6], einschließlich von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Digitalisierung von Verfahren der militärischen Mobilität.

Die in der Verordnung vorgeschlagenen Vorschriften werden **Verzögerungen und operationelle Risiken** verringern, mit der Verpflichtung der EU zu einer Bearbeitungsfrist von

drei Tagen für Anträge auf grenzüberschreitende militärische Transporte im Einklang stehen und die Verteidigungsbereitschaft stärken, indem sie nahtlose grenzüberschreitende Verlegungen von militärischem Personal und militärischer Ausrüstung ermöglichen. Sie wird für **mehr Kohärenz** sorgen und **bürokratische Hürden**, die die militärische Mobilität seit Langem behindern, **minimieren**. Dies wird die EU einem „militärischen Schengen-Raum“ näherbringen.

Die Kommission wird die **Verordnung über Schienenverkehrs-Serviceeinrichtungen** im Jahr 2026 überprüfen, um sicherzustellen, dass sie den Erfordernissen militärischer Transporte gerecht wird, und dabei Beiträge des Militärstabs der EU berücksichtigen. Ebenso wird die Kommission im Jahr 2026 die **Verordnung über Luftverkehrsdienste** überarbeiten, um eine größere Flexibilität bei der Anwendung außergewöhnlicher Beschränkungen des Luftverkehrs zu ermöglichen und so militärische Transporte in Friedenszeiten zu erleichtern. Darüber hinaus wird die Kommission in Zusammenarbeit mit der EDA, Eurocontrol in seiner Funktion als Netzmanager sowie der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) die zivil-militärische Koordinierung verbessern, um grenzüberschreitende militärische Flüge zu erleichtern, indem sie ein **Netz geeigneter Flughäfen mit doppeltem Verwendungszweck**, vordefinierte grenzüberschreitende Konnektivitätspunkte sowie ein digitales Single-Window-System für Genehmigungen fördert. Dies wird durch eine Bewertung der **Verordnung über die flexible Luftraumnutzung** im Jahr 2026 unterstützt werden.

Stärkung unserer Verteidigung durch einen Notfallrahmen für grenzüberschreitende militärische Transporte

In Krisen, in denen die Zeit für jede Reaktion entscheidend ist, kann es sich Europa nicht leisten, langsam zu reagieren. In solchen Situationen können wir uns nicht auf Ad-hoc-Koordinierung und nationalen guten Willen verlassen. Wir müssen über einen klaren Plan und eine vorbereitete Überholspur für unsere Streitkräfte verfügen. Ohne diese bleibt unsere Abschreckung theoretisch.

Die Kommission schlägt daher im Rahmen der Verordnung einen **Notfallrahmen für grenzüberschreitende militärische Transporte** vor – **das verbesserte europäische Reaktionssystem für die militärische Mobilität (European Military Mobility Enhanced Response System – EMERS)**, das in Notfällen, in denen die Standardverfahren nicht ausreichen, einen verstärkten und koordinierten Reaktionsrahmen für grenzüberschreitende militärische Transporte aktiviert. Es wird die Einführung befristeter, außergewöhnlicher Maßnahmen ermöglichen, um einen verstärkten grenzüberschreitenden militärischen Transport sowie einen **vorrangigen Zugang der Streitkräfte zu Infrastrukturen, Transportmitteln und wesentlichen Diensten zu gewährleisten**. Es wird einheitliche Regelungsverfahren und Vorschriften, gezielte Abweichungen und Ausnahmen, verstärkte Maßnahmen zur **Vorsorge und Solidarität sowie eine erhöhte Resilienz der Infrastruktur** umfassen.

Das EMERS wird den Notfallrahmen der Union für militärische Transporte bilden und ihre **Fähigkeit stärken, in dringenden Situationen rasch und wirksam zu reagieren** sowie

Beeinträchtigungen des zivilen Verkehrs zu minimieren; zugleich trägt es zur Verteidigungsbereitschaft bei, wenn ein bestehender oder erwarteter Anstieg des Umfangs, der Häufigkeit oder der Geschwindigkeit militärischer Transporte in der Union nach den regulären Verkehrsvorschriften der Union oder aufgrund der Kapazitäten des Verkehrsnetzes der Union nicht bewältigt werden kann. Es kann vom Rat innerhalb von 48 Stunden aktiviert werden, wobei dieser auf Vorschlag der Kommission handelt, entweder aus eigener Initiative oder auf Antrag, der von mindestens einem Mitgliedstaat gestellt wird. Soweit möglich, wird die Kommission die in der Verordnung vorgesehene Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität konsultieren.

In diesem Verfahren wird die Kommission in Zusammenarbeit mit der Hohen Vertreterin sämtliche verfügbaren Fachkenntnisse nutzen und im Rahmen der vereinbarten Formate mit der NATO zusammenarbeiten, wobei sie die NATO über die Aktivierung, Verlängerung oder Beendigung des EMERS unterrichtet. Dieser kooperative Ansatz gewährleistet Kohärenz und stärkt die Interoperabilität zwischen den Reaktionsmechanismen der EU und der NATO, wodurch die Verteidigungsbereitschaft der EU weiter unterstützt wird.

Wenn das EMERS aktiviert wird, gelten besondere Vorschriften. Grenzüberschreitende militärische Transporte erfordern nur eine Meldung mit verkürzter Vorankündigung militärischer Bewegungen unter Umgehung der Standardverfahren, mit Ausnahme der Zollförmlichkeiten und -bestimmungen. Auch in Notfällen müssen militärische Transportoperationen geplant werden, um sicherzustellen, dass übergroße Ladungen mit der Infrastruktur vereinbar sind, gefährliche Güter sicher transportiert werden und entlang der Strecke geeignete Einrichtungen zur Unterstützung des Straßenverkehrs zur Verfügung stehen. Diese Vorfahrten müssen sehr rasch vereinfacht und abgeschlossen werden, wobei nach Möglichkeit vordefinierte Strecken zu nutzen sind. Militärischen Transportoperationen wird **unionsweit vorrangiger Zugang zu Verkehrsnetzen**, Infrastrukturen und damit verbundenen Dienstleistungen gewährt, unabhängig davon, ob sie von den Streitkräften selbst oder von deren (zivilen) Auftragnehmern durchgeführt werden. Darüber hinaus werden Abweichungen von den **Kabotagevorschriften sowie von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten** für militärische Transporte vorgesehen, die von zivilen Betreibern durchgeführt werden. Militärische Transporte werden von **Verkehrsbeschränkungen** ausgenommen, die auf der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen oder auf der Luftqualitäts- und Lärmkontrolle beruhen, die an Flughäfen und Häfen eingeführt wurde. Schienenfahrzeuge können über ihr zugelassenes Verwendungsgebiet hinaus flexibler betrieben werden, und verstärkte Schutzmaßnahmen werden die strategische Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck schützen.

Mit dem vorgeschlagenen neuen **Zollkodex** der Union könnten auch **schnellere und spezifische Zollverfahren** für Krisensituationen an den Zollgrenzen der Union eingeführt werden. Um die Anwendung dieser Zollvorschriften auf militärische Transportoperationen zu unterstützen, wird die Zollbehörde der Europäischen Union in Absprache mit der Kommission spezifische Protokolle und Verfahren zur Beschleunigung der Zollförmlichkeiten entwickeln, wenn das EMERS aktiviert wird. Seine Aktivierung wird zudem den

Krisenbewältigungsmechanismus im Zollbereich nach dem neuen Unionszollkodex auslösen und damit in dringenden Situationen gestraffte Verfahren gewährleisten. Auch die rasche Verbringung militärischer Lebensmittelversorgungsgüter aus Nicht-EU-Ländern ist für die Durchhaltefähigkeit der Truppen von Bedeutung; die EMERS-Vorschriften werden dies unterstützen.

Gangwechsel bei der Infrastruktur: Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an einen doppelten Verwendungszweck

Erhebliche Investitionen auf allen Ebenen sind erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur Europas auf Standards für den doppelten Verwendungszweck zu modernisieren, die sowohl zivilen als auch militärischen Zwecken dienen. Da militärische Konvois häufig groß dimensioniert sind und aus Fahrzeugen mit Übergröße und Übergewicht bestehen, **muss unsere Infrastruktur an solche militärischen Sondertransporte angepasst werden**, insbesondere durch die Verstärkung und Erweiterung von Eisenbahn- und Straßenbrücken sowie von Tunneln und durch eine erhebliche Erhöhung der Transportkapazitäten, insbesondere in Häfen und Flughäfen. Ebenso werden die Umstellung auf die europäische Nennspurweite sowie weitere technische Verbesserungen, die einen reibungslosen Schienentransport in alle Teile Europas ermöglichen, von zentraler Bedeutung sein; Gleichermaßen gilt für die Stärkung der Resilienz unserer Kommunikations- und Energieversorgungsinfrastruktur.

In erster Linie sollten die **vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität** auf die in den Militärischen Anforderungen des Rates festgelegten Infrastrukturstandards aufgerüstet werden, um ein resilientes und einsatzfähiges Netz für die militärische Mobilität zu schaffen. Die Ausgaben müssen strategisch ausgerichtet sein, sich zunächst auf wichtige Engpässe konzentrieren und auf einer Bewertung der Funktionalität der Korridore beruhen.

Zu diesem Zweck wurden zusammen mit den Mitgliedstaaten bereits **500 Hotspot-Projekte** mit einem derzeit geschätzten Investitionsbedarf von rund 100 Mrd. EUR für dringende Maßnahmen auf den vier Korridoren ermittelt. Diese gezielten und insbesondere kurzfristigen Investitionen werden zu raschen Verbesserungen der Korridore führen und müssen vorrangig umgesetzt werden, um einsatzbereit zu sein. Durch die Einrichtung und Steuerung regelmäßiger Korridorsitzungen wird die Kommission – unterstützt von der Hohen Vertreterin und in Konsultation mit der NATO – gemeinsam mit den Mitgliedstaaten **über den TEN-V-Ausschuss**² darauf hinwirken, dass solche kritischen Investitionen rasch sowie in einem koordinierten und kohärenten Korridoransatz getätigt werden und damit eine solide und ausgereifte Projektpipeline sichergestellt wird.

Zur Unterstützung dieser Investitionen sieht der Vorschlag der Kommission für den **nächsten MFR (2028-2034)** eine Verzehnfachung der verfügbaren Mittel für die militärische Mobilität vor, mit einem vorgeschlagenen Budget von 17,65 Mrd. EUR im Rahmen der künftigen

² Wie gemäß Artikel 61 der Verordnung (EU) 2024/1679 eingesetzt.

Fazilität „Connecting Europe“ für Investitionen in Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck im TEN-V. Nationale Abschnitte des TEN-V mit doppeltem Verwendungszweck könnten durch Investitionen im Rahmen der vorgeschlagenen nationalen und regionalen Partnerschaftspläne ergänzt werden. Darüber hinaus hat die Kommission als eines der allgemeinen Ziele des künftigen **Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit** die Entwicklung grenzüberschreitender und kritischer Infrastrukturen der Union vorgeschlagen, die für die Wettbewerbsfähigkeit und die strategische Unabhängigkeit der Union von zentraler Bedeutung sind, insbesondere in den Bereichen Energie und **Verkehr, Digitales und Sicherheit, Verteidigung und Weltraum** sowie soziale Infrastruktur und die damit verbundenen Daten und Dienste. Das **ECF-InvestEU-Instrument** kann Investitionen in Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck zudem durch Darlehen und Garantien weiter unterstützen. Darüber hinaus sieht der MFR-Vorschlag der Kommission vor, dass das nächste **Rahmenprogramm „Horizont Europa“** Maßnahmen mit doppeltem Verwendungszweck unterstützen kann, einschließlich solcher, die für die militärische Mobilität relevant sind.

Die Anpassung des Verkehrsnetzes für die militärische Mobilität an militärische Standards erfordert zudem eine präzise **Bestandsaufnahme des aktuellen Zustands der Verkehrsinfrastruktur** im Abgleich mit den militärischen Erfordernissen. Dadurch wird sichergestellt, dass die Investitionen zielgerichtet sind und in einem angemessenen Verhältnis zum tatsächlichen Bedarf stehen. Die Kommission wird die laufenden Studien über den Zustand von Tunnels und Brücken in der EU und die Verfügbarkeit von Kapazitäten mit doppeltem Verwendungszweck in EU-Häfen und -Flughäfen beschleunigen. Darüber hinaus wird die Kommission im Jahr 2026 mit Unterstützung der Hohen Vertreterin, der Eisenbahnagentur der Europäischen Union sowie der Eisenbahninfrastrukturbetreiber die physischen Beschränkungen der Eisenbahninfrastruktur auf den vorrangigen Korridoren für die militärische Mobilität erneut bewerten, um den Transport von Fracht mit Übergröße/Übergewicht zu erleichtern.

Allgemeiner wird die Hohe Vertreterin³ – unterstützt von der Kommission und in enger Zusammenarbeit mit den einschlägigen europäischen Verkehrsagenturen sowie der EDA und in Konsultation mit der NATO – die in den **Militärischen Anforderungen des Rates enthaltenen Standards für die Verkehrsinfrastruktur neu bewerten** und die technischen Transportanforderungen der EU so weit wie möglich angeleichen.

Ergänzend zu diesen Maßnahmen wird die Kommission gemeinsam mit der Hohen Vertreterin und Interessenträgern der Industrie daran arbeiten, die **Produktgestaltung und Abmessungen militärischer Fahrzeuge und Ausrüstung zu optimieren**, insbesondere um deren Transport im Hinblick auf die Beschränkungen des Verkehrsnetzes zu erleichtern, und ihre Instrumente für gemeinsame Beschaffung und Finanzierung nutzen, um die Umsetzung dieser verbesserten Produktgestaltungsstandards zu unterstützen.

³ Einschließlich des Militärstabs der Europäischen Union.

Verbesserung der Resilienz unserer Infrastruktur

Um eine nahtlose militärische Mobilität zu ermöglichen und aufrechtzuerhalten, müssen das europäische Verkehrsnetz und seine Ressourcen resilient und betriebsbereit sein. Unsere Infrastruktur muss geschützt werden, da sie nicht nur die eigentliche Grundlage für das Funktionieren unseres Binnenmarkts ist, sondern auch für unsere Abschreckung, Sicherheit und Verteidigung von wesentlicher Bedeutung ist. Einzelne Beeinträchtigungen kritischer Infrastrukturknoten können weitreichende Auswirkungen auf das gesamte Netz haben. Dies erfordert einen gefahrenübergreifenden Ansatz zum Schutz des Netzes.

Während die **Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen**⁴ harmonisierte Anforderungen zur Stärkung der Resilienz kritischer Einrichtungen in der Union festlegt, bedarf die für die militärische Mobilität maßgebliche Infrastruktur besonderer Schutzmaßnahmen. Um sie weiter zu schützen, schlägt die Kommission vor, ein Verfahren einzurichten, mit dem die Mitgliedstaaten **strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck** ermitteln. Auf der Grundlage eines gemeinsamen **Instrumentariums von Resilienz- und Schutzmaßnahmen**, die über die Instrumente der Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen hinausgehen, werden die Mitgliedstaaten in der Lage sein, sicherzustellen, dass strategische Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsinfrastrukturen gegen alle Gefahren resilient sind und betriebsfähig bleiben. Wie im Weißbuch zur Verteidigungsbereitschaft angekündigt, umfasst dies stärkere Maßnahmen zur Minderung der Risiken im Zusammenhang mit **ausländischem Eigentum an oder ausländischer Kontrolle über strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck** sowie die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, vorübergehend die Kontrolle über wichtige Infrastrukturen, Ausrüstungen und Güter zu übernehmen.

Es ist von entscheidender Bedeutung, miteinander verbundene Infrastrukturnetze zu schützen, die wachsenden Risiken durch Cyberangriffe und hybride Bedrohungen ausgesetzt sind. Jüngste Vorfälle wie hybride Angriffe auf zentrale Flughäfen in Deutschland und Dänemark sowie auf das Eisenbahnsystem in Frankreich haben die Bedeutung einer einheitlichen Politik der EU zur Stärkung der Resilienz und eines gemeinsamen zivil-militärischen Lagebilds unterstrichen. Unzureichend instand gehaltene und modernisierte Infrastruktursysteme erhöhen die Risiken, da sie böswilligen Cyberakteuren ermöglichen, die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs aus der Ferne zu beeinträchtigen, während der maritime Sektor zunehmend mit Cyberangriffen konfrontiert ist, die Lieferketten und Hafenbetriebe gefährden. Die EU-kontrollierte Satellitenkommunikation ist von entscheidender Bedeutung für die Bereitstellung sicherer staatlicher Kommunikation und für die militärische Koordinierung in Echtzeit, wenn terrestrische Netze ausfallen. Maritime Anlagen können auch zum Schutz kritischer Infrastrukturen beitragen. Es muss sichergestellt werden, dass die Einrichtungen, die strategische Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck verwalten, Cybersicherheitsmaßnahmen gemäß der **NIS-2-Richtlinie** ergreifen.

⁴ Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG des Rates.

Eine übermäßige Abhängigkeit von Hochrisikoanbietern erhöht die Gefährdung zusätzlich und unterstreicht die Notwendigkeit, die Versorgung mit Infrastrukturbestandteilen zu diversifizieren, um einheitliche Angriffsflächen für groß angelegte Cybervorfälle zu vermeiden. Die bevorstehende Überarbeitung des Rechtsaktes zur Cybersicherheit wird dazu beitragen, die Cyberresilienz der Lieferketten für Informations- und Kommunikationstechnologien in Europa zu stärken. Um der Bedrohung durch Funkstörungen entgegenzuwirken, wird die Kommission – unterstützt von der EASA, dem Militärstab der Europäischen Union und der EDA – außerdem prüfen, ob eine Aktualisierung der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften erforderlich ist, um die Resilienz der Flugsicherungssysteme, einschließlich der Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme, gegenüber unrechtmäßigen Eingriffen zu erhöhen. Darüber hinaus wird die Kommission mit Unterstützung der ERA daran arbeiten, die Robustheit des Eisenbahnverkehrsmanagementsystems in harmonisierter Weise zu stärken, um den fortgesetzten Betrieb im Falle von Sabotage oder sonstigen Systemausfällen sicherzustellen. Um dies zu erleichtern, werden bis 2029 **koordinierte Stresstestverfahren** eingeführt.

Schließlich hängt die militärische Mobilität in Europa in hohem Maße von einem zuverlässigen Zugang zu **flüssigen Kraftstoffen und Energieinfrastrukturen** ab, während gleichzeitig der prognostizierte Rückgang der zivilen Nachfrage nach fossilen Brennstoffen und die Schließung von Raffinerien neue Risiken und Einfuhrabhängigkeiten schaffen. Die EU befasst sich mit Engpässen bei der Energieversorgung. Wie im Aktionsplan für erschwingliche Energie angekündigt, wird die Kommission den Rahmen für Energieversorgungssicherheit, einschließlich der Richtlinie über Erdölvorräte, überprüfen, um Anpassungen für nachhaltige Kraftstoffe zu bewerten, neu entstehende Risiken zu mindern und die Bereitschaft für militärische Mobilität durch eine verbesserte Energieresilienz zu stärken. Die EU und die NATO arbeiten eng zusammen, um Synergien zwischen dem zivilen und dem militärischen Sektor bei der Kraftstoffversorgung auszuloten, künftige Kraftstoffpfade zu ermitteln, Lieferketten zu erfassen und den Zugang zu Kraftstoffvorräten in Notsituationen sicherzustellen.

Ergänzend dazu stellen die Bemühungen der EU zur Förderung der Erzeugung und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) und nachhaltiger Schiffskraftstoffe (SMF) eine bedeutende Chance dar, die Energieversorgungssicherheit sowohl der Streitkräfte der Mitgliedstaaten als auch des zivilen Sektors zu stärken. Die Kommission wird eine **erhöhte Produktion von SAF und SMF** fördern, einschließlich, sofern möglich, **dezentraler Produktionskapazitäten**, um die Resilienz und die Energieversorgungssicherheit zu verbessern. Der kürzlich angenommene Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr wird eine wichtige Rolle dabei spielen, die Ausweitung von SAF und nachhaltigen Schiffskraftstoffen weiter zu unterstützen.

Stärkung der Vorsorge, der Solidarität und der Verfügbarkeit von Transportfähigkeiten für die militärische Mobilität

In einer europäischen Krise kann ein **einzelner Mitgliedstaat nicht allein handeln**. Wenn Mitgliedstaaten mit Lücken bei den Transportfähigkeiten konfrontiert sind, wird ihre

Handlungsfähigkeit beeinträchtigt. Wo Transportfähigkeiten knapp sind, brauchen wir unionsweite **Solidaritätsmechanismen**, die EU-Mittel teilen und sicherstellen, dass wir wissen, welche Transportfähigkeiten mit doppeltem Verwendungszweck in der gesamten Union zur Verfügung stehen.

Die EDA arbeitet derzeit daran, Fähigkeitslücken im Schienen- und Binnenschiffsverkehr zu ermitteln. Wir können auf diesem Wissen aufbauen, wenn wir konkrete Schritte unternehmen, um die Lücken zu schließen.

Mehrere Mitgliedstaaten haben erfolgreich **Initiativen zur Bündelung und gemeinsamen Nutzung („Pooling and Sharing“)** von Transport- und Logistikkapazitäten umgesetzt, insbesondere im Bereich des strategischen Luftrucks sowie des Binnenschiffs- und Seetransports. Diese Initiativen sind jedoch fragmentiert und begrenzt.

Darauf aufbauend schlägt die Kommission vor, einen „**Solidaritätspool für militärische Mobilität**“ einzurichten. Er wird Transportfähigkeiten über alle Verkehrsträger hinweg abdecken und darauf abzielen, diese allen Mitgliedstaaten zugänglich zu machen. Die Kommission wird mit Unterstützung der Hohen Vertreterin und in Konsultation mit den Mitgliedstaaten die am besten geeignete Art und Weise festlegen, den Pool zu operationalisieren, zu verwalten und zu koordinieren. Unter der Leitung der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität wird die Kommission darauf hinwirken, die Arten von Transportfähigkeiten zu ermitteln, die gebündelt werden sollen, und deren Interoperabilität sicherzustellen.

Im Rahmen dieser Initiative werden die Mitgliedstaaten ihre eigenen Kapazitäten für militärische Transporte sowie die mit zivilen Betreibern vertraglich vereinbarten Kapazitäten freiwillig registrieren können. Die registrierten Kapazitäten werden allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt, wodurch ihre Fähigkeit zur Durchführung militärischer Transportoperationen gestärkt wird. Darüber hinaus wird die Union in der Lage sein, **zusätzliche Transport- und Logistikfähigkeiten in den Pool aufzunehmen** und auch vertraglich vereinbarte Fähigkeiten einzubeziehen. Ergänzend zu dieser Initiative im Rahmen der Verordnung wird eine **strategische Transportreserve** es zivilen Betreibern ermöglichen, Transportkapazitäten (insbesondere im Luft- und Seetransport) für die Nutzung durch die Union oder die Mitgliedstaaten in außergewöhnlichen Situationen vorzuhalten.

Um bestehende Kapazitäten auszuweiten und die gemeinsame Nutzung und Bündelung von Kapazitäten zu fördern, sollte die Kommission zudem die **Beschaffung neuer Transport- und Logistikfähigkeiten für die militärische Mobilität** unterstützen und den Mitgliedstaaten dabei helfen, die mit dem Pool verbundenen Einsatzkosten, Instandhaltungskosten und Kosten für die Schulung des Personals gemeinsam zu tragen. Darüber hinaus hat die Kommission im Rahmen des nächsten MFR die Möglichkeit vorgeschlagen, innerhalb des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit insbesondere die Beschaffung von Transport- und Logistikausrüstung gezielt zu fördern und den Mitgliedstaaten den Zugang zu dieser Ausrüstung zu erleichtern.

Wir werden unsere Streitkräfte zudem mit einer besseren Übersicht über bestehende zivile Transportkapazitäten ausstatten und damit ihre Planung und Durchführung der militärischen Mobilität verbessern. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten verpflichten, **ihren Streitkräften Zugang zu bestehenden Registern von Fahrzeugen und Luftfahrzeugen zu gewähren**, und zudem neue Vorschriften festlegen, um Schienenfahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck besser zu identifizieren. Die Kommission wird weitere Maßnahmen prüfen, um auf EU-Ebene einen umfassenden Überblick über die verfügbaren Ressourcen und Fachkenntnisse sicherzustellen.

Darüber hinaus werden die Kommission und die Hohe Vertreterin auch die Erstellung eines „**Katalogs für die militärische Mobilität**“ vorschlagen, in dem europäische Unternehmen ihre einschlägigen Kapazitäten und Dienstleistungen für militärische Transporte darstellen können, um unseren Streitkräften einen klaren Überblick über die in Europa verfügbaren und nutzbaren Dienstleistungen zu geben.

Infolge knapper Kapazitäten kann es dazu kommen, dass ein Mitgliedstaat Kapazitäten **vorab vertraglich bindet**, die bereits von einem anderen Mitgliedstaat gebucht wurden. Um den mit einer solchen möglichen Doppelbuchung verbundenen Risiken zu begegnen, schlagen wir vor, zivile Betreiber zu verpflichten, die Mitgliedstaaten über derartige Fälle auf dem Laufenden zu halten. Um auf die extremsten Situationen vorbereitet zu sein, sollten alle Mitgliedstaaten über einen Rahmen verfügen, der es ermöglicht, **für militärische Transportoperationen erforderliche Ausrüstungen vorübergehend unter Kontrolle zu nehmen**, auch zur Unterstützung anderer Mitgliedstaaten.

Der steigende Bedarf an militärischen Transporten und der Produktion von Verteidigungsausrüstung könnte die bestehenden Kapazitäten mit doppeltem Verwendungszweck belasten und die termingerechte Lieferung sowie die Effektivität der militärischen Transporte gefährden. Im Rahmen des nächsten MFR hat die Kommission die Möglichkeit vorgeschlagen, den **Ausbau industrieller Kapazitäten für die Herstellung von Ausrüstung für die militärische Mobilität** sowie die Schulung, Umschulung und Weiterbildung von Personal **zu unterstützen**, um die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte für den Transport von Verteidigungsgütern zu verbessern.

Darüber hinaus stellt die Herstellung weiterer Transportmittel auf der Grundlage eines Ansatzes des „**doppelten Verwendungszwecks durch Design**“, unterstützt durch die Entwicklung von Standards für einen doppelten Verwendungszweck, die sowohl für militärische als auch für zivile Anwendungen geeignet sind, sowie durch die Vereinfachung von Zertifizierungsverfahren, einen weiteren Weg dar, die Verfügbarkeit von Transportmitteln für die Streitkräfte zu erhöhen. Ergänzend zur Verordnung wird die Kommission in Zusammenarbeit mit der EDA ihre einschlägigen Agenturen (EASA, EMSA und ERA) sowie die europäischen Normungsorganisationen damit beauftragen, Standards für einen doppelten Verwendungszweck von für die militärische Mobilität kritischen Transportmitteln zu entwickeln und damit die Kohärenz mit den NATO-Standards für Transportmittel sowie mit

den aktualisierten Anforderungen an Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck sicherzustellen. Dies wird eine unionsweite Interoperabilität gewährleisten und die Kohärenz mit den Prioritäten der EU im Bereich der Verteidigungsfähigkeiten sicherstellen.

Angesichts der zunehmenden Rolle von Drohnen werden wir den Aufbau eines **EU-weiten Netzes von Testzentren für zivile und verteidigungsbezogene Drohnen** unterstützen, um Innovationen zu fördern und dabei auf laufende Initiativen der EU zurückzugreifen, wie sie etwa in der Europäischen Strategie für Forschungs- und Technologieinfrastrukturen dargelegt sind. Darüber hinaus wird ein gemeinsamer Drohnenrahmen entwickelt, um Drohnen in den Luftraum zu integrieren und den zivilen und militärischen Betrieb durch gemeinsame Standards und Verfahren sicherzustellen. Die Kommission hat bei der Umsetzung der in der Mitteilung von 2023 über die Abwehr von durch Drohnen ausgehenden Bedrohungen⁵ dargelegten Maßnahmen erhebliche Fortschritte erzielt. Wir werden zudem einen europäischen Rechtsrahmen für Technologien zur Abwehr unbemannter Luftfahrzeugsysteme (UAS) schaffen, an der Entwicklung einer Methodik zur Bewertung der Vertrauenswürdigkeit KI-basierter Dronensysteme arbeiten und durch eine Änderung der EASA-Grundverordnung einen harmonisierten Zertifizierungsrahmen für große Drohnen entwickeln.

Die Kommission schlägt ferner eine Änderung der EASA-Grundverordnung vor, um der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, den Mitgliedstaaten oder der EASA die Möglichkeit einzuräumen, **Reallabore** einzurichten, mit dem Ziel, die Konzeption, Entwicklung und Erprobung innovativer Luftfahrtprodukte unter realen Bedingungen zu ermöglichen. Ohne solche Möglichkeiten würden die Entwicklung und Herstellung entsprechender Produkte in der EU erheblich behindert oder verlangsamt, was eine Abhängigkeit von Lieferanten aus Drittstaaten zur Folge hätte.

Eines der Probleme besteht in der dringenden Notwendigkeit, die **Zertifizierung von Ausrüstung** anzugehen, insbesondere der größten Drohnen für Einsätze mit dem höchsten Risikoniveau. Die EASA und die militärischen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten werden gemeinsam die Anforderungen festlegen.

Sicherstellung einer wirksamen Koordinierung und eines ressortübergreifenden Ansatzes mit einer robusten Governance

Eine angemessene Governance, Koordinierung und Aufsicht sind unerlässlich, um sicherzustellen, dass Europa, wenn es handelt, dies geschlossen tut. Die Bedrohungen, denen wir gegenüberstehen, sind gemeinschaftlicher Natur, und ebenso muss unsere Reaktion gemeinschaftlich sein. Militärische Mobilität betrifft nicht nur den Transport, sondern die Handlungsfähigkeit der EU insgesamt.

⁵ COM/2023/659 MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT über die Abwehr potenzieller durch Drohnen ausgehender Bedrohungen.

Ein ressortübergreifender Ansatz ist ein wesentlicher Faktor für die erfolgreiche Umsetzung der in dem Vorschlag der Kommission eines einheitlichen Rahmens für die militärische Mobilität enthaltenen Maßnahmen.

Die Kommission schlägt die Einrichtung einer **Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität** vor, um die Koordinierung und Steuerung der Bemühungen der Mitgliedstaaten zu erleichtern und die Kommission bei der Umsetzung verschiedener Maßnahmen im Rahmen der Verordnung zu unterstützen. Sie wird die Mitgliedstaaten, den Europäischen Auswärtigen Dienst (EAD), einschließlich des Militärstabs der Europäischen Union, sowie die EDA zusammenführen und von der Kommission geleitet werden.

Bei der Umsetzung der Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsnetz und den Verkehrskorridoren mit doppeltem Verwendungszweck für die militärische Mobilität sowie bei der Ermittlung strategischer Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck wird die Kommission vom **TEN-V-Ausschuss und vom Militärstab der EU** unterstützt.

Die Koordinierung des militärischen Transports auf nationaler Ebene erfolgt derzeit auf Ad-hoc-Basis. Jeder Mitgliedstaat ist verpflichtet, einen „**nationalen Koordinator für den militärischen Transport**“ zu benennen. Dieser Koordinator ist dafür verantwortlich, eine reibungslose interne Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen allen relevanten nationalen, regionalen und lokalen Interessenträgern, die an militärischen Transportoperationen beteiligt sind, sicherzustellen, insbesondere bei der Aktivierung des EMERS. Dieser Koordinator muss ferner über die einschlägige fachliche Expertise und die erforderlichen administrativen Kapazitäten verfügen, um die Interessenträger bei der Anwendung der Zollförmlichkeiten zu unterstützen.

Zur Gewährleistung der Einsatzbereitschaft der Union schlägt die Kommission eine regelmäßige Bewertung in Form einer jährlichen „**Überprüfung der militärischen Transportbereitschaft**“ vor und sieht die Möglichkeit der Durchführung von „Stresstests“ vor, die sich auf spezifische Fragestellungen wie Zollförmlichkeiten oder das Zusammenspiel zwischen Katastrophenschutz und militärischer Mobilität konzentrieren, um Verbesserungspotenziale zu ermitteln und die Gesamtwirksamkeit zu erhöhen. Der Schwerpunkt der ersten Stresstests wird auf der Gewährleistung schneller Bewegungen militärischer Unterstützung in Richtung Ukraine und an die östlichen Grenzen der Union liegen.

Es gibt Arbeitsstränge im Bereich der militärischen Mobilität, die nicht unter die vorgeschlagene Verordnung fallen, darunter die bisherige intensive Arbeit der Union und der Mitgliedstaaten zur militärischen Mobilität, insbesondere im Rahmen der SSZ und der EDA. **Die Kommission und die Hohe Vertreterin und Vizepräsidentin werden weitere Schritte unternehmen, um diese Arbeit zu stärken, unter anderem im Hinblick auf die Koordinierung, unter uneingeschränkter Achtung der Verträge sowie des geltenden Unionsrechts.**

Vertiefung bestehender Partnerschaften

Die EU wird im Rahmen von Sicherheits- und Verteidigungspartnerschaften weiterhin für beide Seiten vorteilhafte Partnerschaften mit gleichgesinnten Partnern auf der Grundlage gemeinsamer Werte und Interessen stärken und ausweiten. Diese betreffen häufig die SSZ, die EDA sowie weitere verteidigungsbezogene Rahmenwerke. Die Union wird das Engagement im Rahmen der SSZ-Projekte „Militärische Mobilität“ und „NetLogHubs“ mit einschlägigen bilateralen Partnern verstärken.

Die Union wird zudem eine Intensivierung der „Vorzeige“-Zusammenarbeit mit der NATO im Bereich der militärischen Mobilität anstreben, im Einklang mit den zwischen der Union und der NATO vereinbarten Leitprinzipien, unter Wahrung der Vorrechte und Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten. Insgesamt sollen die Beziehungen zur NATO in Fragen der militärischen Mobilität gestärkt werden und eine gegenseitig vorteilhafte sowie transformative Wirkung für die Mitgliedstaaten und die NATO-Bündnispartner außerhalb der EU entfalten. Zur Förderung des Informationsaustauschs sollen gegenseitige Einladungen zu Arbeitsgruppensitzungen zur gegenseitigen Unterrichtung gefördert werden, insbesondere mit Schwerpunkt auf Sitzungen der EDA und der NATO im Bereich Logistik. Die Union wird die NATO zur Teilnahme an Planspielen (TTX) zur militärischen Mobilität einladen, sofern der Grundsatz der Gegenseitigkeit gewahrt wird. Wie bereits erwähnt, wird die EU ihre Leitlinien für die Verwendung des EU- und des NATO-Formulars 302 aktualisieren.

Es ist zudem von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheitsinteressen der Union, dass die Bestimmungen der Verordnung in den Beitrittsländern, insbesondere in der Ukraine und Moldau, Anwendung finden. In diesem Zusammenhang sollte die Angleichungsquote der Beitrittsländer im Rahmen der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik berücksichtigt werden.

Die Verordnung wird der Ukraine erhebliche Vorteile bieten. Dies erfolgt durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck, die Vereinfachung der Vorschriften für den Transport militärischer Ausrüstung sowie die Straffung der grenzüberschreitenden Verfahren in ganz Europa. Diese Maßnahmen würden eine schnellere Bewegung militärischer Unterstützung in Richtung der Ukraine und an die östlichen Grenzen der Union unterstützen. Zusammen könnten diese Anstrengungen dazu beitragen, die Resilienz der logistischen Verbindungen der Ukraine mit der Union zu stärken und zu den übergeordneten Zielen der Stärkung der europäischen Sicherheit und Verteidigung beizutragen.

Der Krieg Russlands gegen die Ukraine liefert der EU, den Mitgliedstaaten und den Partnern wertvolle Erkenntnisse im Bereich der militärischen Mobilität. Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität kann die Ukraine, Moldau sowie die Länder des Europäischen Wirtschaftsraums als Beobachter einladen, um aus ihren wertvollen Erfahrungen im militärischen Bereich Nutzen zu schöpfen und die Ukraine auf ihre künftige Mitgliedschaft in der EU vorzubereiten. Öffentlich-private Zusammenarbeit und die zivil-militärische

Interaktion sind von entscheidender Bedeutung, um eine wirksame militärische Mobilität im Rahmen eines gesamtgesellschaftlichen und ressortübergreifenden Ansatzes zu ermöglichen, wie in der Strategie für eine Union der Krisenvorsorge vorgesehen. Die Stärkung der Zusammenarbeit – durch Kapazitätsaufbau, wirksame Kommunikation, Planung der Vorsorge und Resilienz sowie die aktive Beteiligung an Übungen – kann die Einsatzbereitschaft und Koordinierung erheblich verbessern. Die Gewährleistung eines stärkeren Bewusstseins und einer stärkeren Einbindung ziviler Betreiber und Behörden kann die grenzüberschreitenden Bewegungen und Verfahren im Bereich der militärischen Mobilität harmonisieren.

Übungen

Übungen und Tests werden die militärische Mobilität der EU stärken, indem operative, rechtliche und infrastrukturelle Verbesserungsbereiche ermittelt werden. **Übungen werden die Verfahren validieren, die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten verbessern, die Interoperabilität mit Partnern stärken und Erkenntnisse liefern, die in Politikgestaltung, Planung und Investitionen einfließen.** Durch praktische Übungen werden potenzielle Schwachstellen in den logistischen Abläufen ermittelt und anschließend Lösungen zur Beseitigung dieser Hindernisse vorgeschlagen. Solche Simulationen werden die Konformität der vorrangigen Korridore mit den maßgeblichen militärischen Standards für die Verkehrsinfrastruktur prüfen.

Ab 2026 wird die EU gemeinsam mit den Mitgliedstaaten jährliche Übungen zur militärischen Mobilität durchführen. Dies wird durch Übungen wie EU-Militärübungen (MILEX), Stabsrahmenübungen (CPX) und militärische Live-Übungen (LIVEX), die mit der Schnelleingreifkapazität verknüpft sind, sowie durch die Teilnahme an multinationalen Übungen erfolgen, einschließlich paralleler und koordinierter Übungen, die von der EU und der NATO organisiert werden.

Schlussfolgerungen

Die Bedrohungen, denen wir gegenüberstehen, sind gemeinschaftlicher Natur, und ebenso muss unsere Reaktion gemeinschaftlich sein. Das Paket stellt einen entscheidenden Schritt zur Beseitigung der verbleibenden Hindernisse für die militärische Mobilität dar. Es spiegelt unser gemeinsames Bestreben wider, schneller zu reagieren und unsere Bürgerinnen und Bürger auf dem gesamten Kontinent besser zu schützen. Mit diesem Paket zielen wir darauf ab, die Bemühungen im Bereich der militärischen Mobilität auf EU- und nationaler Ebene aufeinander abzustimmen, mit dem Ziel, schrittweise einen unionsweiten Raum für militärische Mobilität zu verwirklichen.

Es ist nun an der Zeit, entschlossen zu handeln. Die Schaffung eines EU-weiten Raums für militärische Mobilität ist nicht länger eine Option, sondern eine Notwendigkeit. Unser Frieden und unsere Sicherheit stehen auf dem Spiel.

Der Rat und das Europäische Parlament werden ersucht, die in dieser Gemeinsamen Mitteilung dargelegten ehrgeizigen Ziele zu unterstützen und gemeinsam an deren Umsetzung zu arbeiten. Die Umsetzung des Pakets wird eng überwacht; regelmäßige Sachstandsberichte werden sowohl dem Rat als auch dem Europäischen Parlament übermittelt, um den Fortschritt zu gewährleisten.

Die Europäische Kommission und die Hohe Vertreterin ersuchen den Europäischen Rat, den vorgelegten Rahmen zu billigen und die erzielten Fortschritte zu überwachen.