

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Military Mobility als wichtiger Bestandteil der Strategischen Agenda der Europäischen Union und der europäischen Verteidigung

In der sogenannten Granada-Erklärung des Rates der Europäischen Union zur Strategischen Agenda der Europäischen Union (EU) vom 6. Oktober 2023 wird u. a. Military Mobility als ein Schwerpunkt bei der Verbesserung der Verteidigungsbereitschaft der EU aufgezählt. Die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 27. Juni 2024 unterstreichen die Wichtigkeit der Verbesserung der europäischen Verteidigungsfähigkeit nochmals.

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister der Verteidigung Siemtje Möller, die niederländische Verteidigungsministerin Kajsa Ollongren und der polnische Verteidigungsminister Władysław Kosiniak-Kamysz unterzeichneten Ende Januar 2024 im Rahmen des „High-level Symposium on Military Mobility 2024“ eine Absichtserklärung zum Thema Military Mobility. Sie sieht vor, den ersten „Musterkorridor“ für Truppenverlegungen in Europa einzurichten. Es geht dabei um die Organisation des zentralen militärischen Verkehrs von West nach Ost im Bündnisfall. Vor allem der Transport von Truppen, Material und Nachschub von den Tiefseehäfen an der Nordsee an die besonders exponierte NATO-Ostflanke steht dabei im Fokus. Die Webseite des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) weist darauf hin, dass die geltende Rechtslage und unterschiedliche Zuständigkeiten für militärische, grenzüberschreitende Transporte komplex und zeitaufwendig seien. Die Vereinfachung und Standardisierung dieser Prozesse könne nach Ansicht des BMVg eine schnellere Verlegung von Truppen und militärischem Material in Europa auf dem Land-, Luft- und Seeweg ermöglichen. In Deutschland sind u. a. das Territoriale Führungskommando und das „Joint Support and Enablement Command“ für die Planung und Durchführung militärischer grenzüberschreitender Transporte zuständig. Zudem solle durch die Europäische Union im Rahmen des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 eine Überprüfung ziviler Verkehrsinfrastruktur wie Straßen, Flug-, See- und Binnenhäfen erfolgen. Dem dienen die PESCO-Projekte (PESCO = Permanent Structured Cooperation) „Military Mobility“ und „Network of Logistic Hubs“ (Military Mobility [www.bmvg.de]). Zudem fördert die EU mit der „Connecting Europe Facility“ (CEF) Projekte zum Ausbau der militärischen Mobilität. Die öffentlich zugänglichen Projektdaten der durch Deutschland bei der CEF eingemeldeten Dual-Use-Projekte betreffen vor allem die Schieneninfrastruktur. Die Nationale Sicherheitsstrategie stellt fest, dass die Bundesregierung „mit den Ländern die notwendige Infrastruktur und den notwendigen Rechtsrahmen schaffen und Initiativen in EU und NATO zu militärischer Mobilität mit Nachdruck unterstützen“ wolle.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Sind die im Rahmen der CEF eingemeldeten Dual-Use-Projekte in der Bundesrepublik Deutschland Teil der Planungen der PESCO-Projekte, und wenn nein, warum nicht?
2. Warum werden nicht in gleichem Umfang Projekte für die See-, Straßen- und Luftverlegung wie für die Schienenverlegung eingemeldet?
3. Weshalb, auf welcher Grundlage und durch welche Stelle ist die Entscheidung erfolgt, vor allem Projekte der Schieneninfrastruktur einzumelden?
4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, das Ziel verbesserter militärischer Mobilität im Musterkorridor vor allem mit Projekten im Bereich Schieneninfrastruktur erreichen zu können?
5. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung Projekten bei, die der Verbesserung der Straßenverlegung von militärischen Kräften dienen?
6. Welche Verpflichtungen im Rahmen der PESCO Military Mobility ist Deutschland bereits eingegangen?
7. Welche Nebenaufgaben hängen mit Military Mobility zusammen, und wie ist dort der Sachstand?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung, auch Projekte einzumelden, die der Verbesserung der Straßenverlegung dienen, wenn ja, wann und in welchem Umfang (bitte in Relation zu den anderen Verkehrsträgern stellen), und wenn nein, wieso nicht?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, auch Projekte der Verlegung auf Wasserstraßen einzumelden, wenn ja, wann und in welchem Umfang (bitte in Relation zu den anderen Verkehrsträgern stellen), und wenn nein, wieso nicht?
10. Werden die verkehrsinfrastrukturellen Planungen für eine verbesserte militärische Mobilität mit den entsprechenden Stellen im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) dauerhaft koordiniert, wenn ja, bitte detailliert darlegen, seit wann, in welcher Häufigkeit und auf welcher Ebene der Austausch stattfindet, und wenn nein, warum nicht?
11. Wie sind die Verantwortlichkeiten national und international für die „Drehscheibe Deutschland“ geregelt, und wird innerhalb der Bundesregierung, in den entsprechenden Bundesministerien und den nachgeordneten Bereichen sichergestellt, dass bei der Priorisierung von militärisch notwendigen Infrastrukturmaßnahmen nationale, europäische und transatlantische Bedarfe berücksichtigt und koordiniert werden?
12. Welche konkreten Planungsschritte und Ziele sollen bis wann durch die deutsch-polnisch-niederländische Initiative „Musterkorridor Military Mobility“ erreicht werden?
13. Wer ist von deutscher Seite an der für die Umsetzung des Musterkorridors eingerichteten trinationalen Arbeitsgruppe beteiligt (vgl. BMVg AVL V25494 vom 19. Februar 2024)?
14. Sind an der trinationalen Arbeitsgruppe von deutscher Seite aus auch Vertreter des BMDV beteiligt, und wenn nein, wieso nicht?
15. Welche konkreten Verfahren und Prozesse sollen im Rahmen des Musterkorridors verbessert werden?

16. Fällt unter die Verbesserung auch die Vereinfachung von Zollverfahren beim grenzüberschreitenden Transport von militärischem Material im Sinne eines Military-Schengens (Ein- und Ausfuhrbestimmungen), und wenn nein, warum nicht?
 17. Inwiefern werden im Rahmen von Military Mobility strategische Ziele von Militär, Verkehr und Energieausbau gemeinsam gedacht?
 18. Welche Rolle spielt das NATO-Pipeline-System im Rahmen von Military Mobility, welche Defizite weist das System gegenwärtig auf, und ist ein Ausbau angedacht?
 19. Identifiziert die Bundesregierung Bedarfe und Anforderungen (qualitativ und quantitativ) an deutsche See- und Binnenhäfen in Bezug auf die Fähigkeit zur Verladung und Verlegung schweren militärischen Geräts, wenn nein, wieso nicht, und welche deutschen See- und Binnenhäfen sind in ihrer Infrastruktur dafür ausgelegt, auch schweres militärisches Gerät verladen und verlegen zu können?
 20. Inwiefern beeinträchtigen unterschiedliche Bahnstromsysteme in Europa aus Sicht der Bundesregierung reibungslosen militärischen Verkehr in Europa?
 21. Wird im Rahmen der Initiative Musterkorridor Military Mobility oder darüber hinaus an der Vereinheitlichung des auch in den Niederlanden, Deutschland und Polen jeweils unterschiedlichen Bahnstromsystems gearbeitet, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, welche konkreten Zeitlinien werden verfolgt?
 22. In welchem Zeitrahmen wird mit der Verwirklichung der Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Musterkorridors gerechnet (vgl. BMVg AVL V25494 vom 19. Februar 2024)?
 23. Werden auch privatwirtschaftliche Akteure, wie Logistikunternehmen, eine Rolle spielen, und wenn ja, welche?
 24. Wie soll mit Verkehrsinfrastruktur umgegangen werden, die nicht in deutscher bzw. europäischer Hand ist und wo unter Umständen ein Interessenkonflikt besteht?
 25. Werden im Rahmen der Military Mobility auch Maßnahmen geplant, die es der Bundeswehr bei Bedarf ermöglichen, bereits in der Vorstufe zur offiziellen Feststellung eines Spannungs- bzw. Verteidigungsfalls zu handeln?
 26. Wie sieht die Abstimmung zwischen EU und NATO im Bereich der Military Mobility konkret aus (bitte konkrete Gremien bzw. Arbeitsgruppen u. Ä. aufführen)?
 27. Wird, sofern im Rahmen der Initiative Musterkorridor Military Mobility explizit Engstellen identifiziert werden, mit oberster Priorität an deren Be seitigung gearbeitet?
- Durch wen, mit welchen Mitteln und in welcher Form wird dies geschehen, und in welcher Weise wird dies mit den Planungen des BMDV abgestimmt?
- Wo könnten nach den Kenntnissen der Bundesregierung über die deutsche Verkehrsinfrastruktur solche möglichen Engstellen identifiziert werden?
28. Gibt es eine aus der konkreten Operationsplanung der NATO und der Bundeswehr abgeleitete und mit den Nachbarn abgestimmte priorisierte Verkehrsinfrastrukturplanung der Bundesregierung, die insbesondere die Stationierung der Brigade in Litauen berücksichtigt?

29. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass es im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen der EU umfangreichere Mittel für den Bereich Military Mobility geben wird, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, in welcher Zielhöhe?
30. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, auf europäischer Ebene über den im PESCO-Projekt „Military Mobility“ beschriebenen Korridor hinausgehende Musterkorridore zu schaffen, wenn nein, wieso nicht, und wenn ja, wo sollten diese verlaufen?
31. Gibt es zu den bestehenden Planungen, Initiativen und Projekten im Bereich der Military Mobility für die West-Ost-Achse auch entsprechende Planungen für die Süd-Nord-Achse?
32. Plant die Bundesregierung – wie dies z. B. in Finnland, Schweden oder in der Schweiz bereits der Fall ist –, Autobahnabschnitte wieder so herzurichten, dass sie im Bedarfsfall wieder als Autobahn-Notlandeplätze genutzt werden könnten, und sollen dort dann Starts und Landungen durch militärische Luftfahrzeuge geübt werden?
33. Was tut die Bundesregierung, um für genügend Kraftfahrer für die militärische Mobilität zu sorgen?
34. Was tut die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass Reservisten ihren in der aktiven Dienstzeit bei der Bundeswehr erworbenen Führerschein CE für Lkw erhalten und verlängern, um im Verteidigungsfall als Kraftfahrer bereitstehen zu können?

Berlin, den 12. Juli 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion