

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12304 –**

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

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt die Vorbemerkungen der Fragesteller zur Kenntnis. Sie stimmt weder den darin enthaltenen Wertungen zu noch bestätigt sie die darin enthaltenen Feststellungen oder dargestellten Sachverhalte.

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?

Das durch die Niederlande koordinierte PESCO-Projekt „Military Mobility“ lässt sich regelmäßig zu dem Sachstand der Dual-Use Projekte aus der Connecting Europe Facility (CEF) berichten. Beide Projekte laufen grundsätzlich unabhängig voneinander.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des engen sachlichen Zusammenhangs zusammen beantwortet.

Verkehrsinfrastrukturen, die sowohl zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) als auch zum europäischen militärischen Verkehrsnetz gehören, werden sowohl für europäische militärische als auch zivile Transporte genutzt. Investitionen in diese Verkehrsinfrastrukturen können von der EU über Fördermittel aus der Connecting Europe Facility (CEF) kofinanziert werden. Das in der CEF für militärische Mobilität zur Verfügung stehende Budget ist auf 1,69 Mrd. Euro begrenzt. Förderfähig sind ausgewählte, in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1328 festgelegte Maßnahmen. So sind beispielsweise Kräne bei der Förderung von Logistic Hubs ausgeschlossen. Förderanträge können nur im Rahmen laufender Förderaufrufe der EU gestellt werden. Die Förderaufrufe der EU sind regelmäßig mehrfach überzeichnet. Für die im Verantwortungsbereich des Bundes liegenden Verkehrsinfrastrukturen (Bundesschienenwege, -fernstraßen und -wasserstraßen) haben das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) deshalb abgestimmt, Projektanträge auf Schieneninfrastrukturmaßnahmen zu konzentrieren, die der Verbesserung der Befahrbarkeit mit 740m langen Güterzügen dienen (740m-Überholgleise, Radlastverbesserungen durch Brückenertüchtigungen), und diese Maßnahmen auf den in West-Ost-Relation durch Deutschland verlaufenden TEN-V-Kernnetzkorridor Nordsee-Ostsee zu konzentrieren. Die in der CEF für militärische Mobilität im Finanzierungsrahmen 2021 bis 2027 zur Verfügung stehenden Mittel wurden inzwischen über die Förderaufrufe 2021, 2022 und 2023 vollständig gebunden. Seitens der EU sind daher derzeit keine weiteren Förderaufrufe vorgesehen. Deutschland war mit seinem Förderansatz überdurchschnittlich erfolgreich. Trotz vierfacher Überzeichnung der die militärische Mobilität betreffenden Förderaufrufe der CEF wurde allen Projektanträgen des BMDV vollumfänglich

entsprochen. Zugleich ist Deutschland größter Förderempfänger, gefolgt von Polen und Litauen.

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, das Ziel verbesserter militärischer Mobilität im Musterkorridor vor allem mit Projekten im Bereich Schieneninfrastruktur erreichen zu können?

Die Einrichtung eines Musterkorridors zwischen den Niederlanden, Deutschland und Polen hat zum Ziel, Hürden des grenzüberschreitenden Verkehrs zu identifizieren und diese zu reduzieren. Der Schwerpunkt in der Arbeit der trinationalen Arbeitsgruppe auf operativer Ebene liegt in der Harmonisierung von Verfahren.

Die Betrachtung der Infrastruktur erfolgt überwiegend in Bezug auf die transnationale Synchronisierung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur (z. B. genutzte Grenzübergänge, Orte für Rast- und Sammelplätze).

In Bezug auf konkrete Infrastrukturprojekte sollen bis Mitte 2025 u. a. Vorschläge für mögliche Verbesserungen für alle Verkehrsträger erarbeitet werden.

5. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung Projekten bei, die der Verbesserung der Straßenverlegung von militärischen Kräften dienen?

Die Verbesserung der Verlegung von militärischen Kräften im Straßentransport ist für die Bundesregierung von hoher Priorität. Das Bund-Länder-Koordinierungsgremium für die Angelegenheiten der zivilen Unterstützung der militärischen Mobilität einschließlich der Belange der zivilen Verteidigung im Bereich Verkehr (BLKG MM/ZV) hat seit 2019 entsprechende Projekte vorangetrieben und bspw. Ausnahmeregelungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot, Priorisierungsmöglichkeiten bei der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten und sonstige Regelungen zur vereinfachten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur bewirkt.

6. Welche Verpflichtungen im Rahmen der PESCO Military Mobility ist Deutschland bereits eingegangen?

Deutschland hat im Rahmen des PESCO-Projektes Military Mobility zugestimmt, einen nationalen Military Mobility Plan zu entwickeln, die Prozesse zu standardisieren, Routinegenehmigungen für grenzüberschreitende Transporte innerhalb von fünf Arbeitstagen und bei Bedarf auch schneller zu erteilen, ein multinationales Netzwerk an Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern aufzubauen sowie nationale und multinationale Übungen durchzuführen.

7. Welche Nebenaufgaben hängen mit Military Mobility zusammen, und wie ist dort der Sachstand?

Military Mobility ist neben der gesamtstaatlichen Zusammenarbeit, der Führung und den militärischen Fähigkeitsbeiträgen ein Handlungsstrang des Military Enablement. Dieses wird derzeit mit Schwerpunkt auf die Funktion der Drehscheibe Deutschland ausgerichtet und im Rahmen des Operationsplans Deutschland berücksichtigt.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden zusammen beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

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?

Vor dem Hintergrund der veränderten sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen wurde 2019 auf Vorschlag des BMDV von der Verkehrsministerkonferenz entschieden, das BLKG MM/ZV unter der Leitung des BMDV zunächst befristet einzurichten. Die Befristung wurde zwischenzeitlich aufgehoben und das Gremium kommt halbjährlich zusammen.

Zusätzlich finden halbjährlich unter Federführung des BMVg eine Ressortbesprechung sowie bei Bedarf ressort- und ebenenübergreifende Fachbesprechungen zum Thema Military Mobility statt. Das Territoriale Führungskommando der Bundeswehr führt im Rahmen der Erarbeitung bzw. weiteren Iteration des Operationsplans Deutschland seit Anfang 2024 regelmäßig Besprechungen mit den betroffenen Ressorts sowie Bundesländern durch.

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?

Der Operationsplan Deutschland beschreibt den Einsatz der Bundeswehr in Deutschland in Frieden, Krise und Krieg und damit die Bandbreite von Heimatschutz bis zur nationalen territorialen Verteidigung.

Die Fähigkeit im Falle einer Zuspitzung der sicherheitspolitischen Lage sehr schnell große Truppenkontingente der NATO an die Ostflanke des Bündnisses zu verlegen, ist der zentrale Pfeiler der konventionellen Abschreckung. Deutschlands wesentliche Aufgabe besteht darin, den geplanten Aufmarsch und die Versorgung verbündeter und eigener Streitkräfte, insbesondere durch Host Nation Support als gesamtstaatliche Aufgabe mit der „Drehscheibe Deutschland“ sicherzustellen. Zudem erfolgt im Rahmen des Operationsplans Deutschland die diesbezügliche Koordination der zivil-militärischen Zusammenarbeit.

Im Rahmen der Erarbeitung bzw. Fortschreibung bindet das Territoriale Führungskommando der Bundeswehr dazu die zuständigen Bundesressorts und die Bundesländer bis hin zu den Kommunen ein. Darüber hinaus werden die Bedarfe der NATO sowie die Bedarfe durch Deutschland transitierender Nationen durch das Territoriale Führungskommando der Bundeswehr multi- bzw. binati-

onal abgestimmt. Der Operationsplan Deutschland ist ein Teil der NATO-Verteidigungspläne und auf deren Bedarfe abgestimmt.

Die Berücksichtigung der Bedarfe von NATO und EU erfolgt national in den in der Antwort zu Frage 10 genannten Gremien sowie multinational durch die dort zuständigen Stellen unter enger Beteiligung der jeweiligen Ressorts.

12. Welche konkreten Planungsschritte und Ziele sollen bis wann durch die deutsch-polnisch-niederländische Initiative „Musterkorridor Military Mobility“ erreicht werden?

Ziel des Musterkorridors zwischen den Niederlanden, Deutschland und Polen ist es, Hürden des grenzüberschreitenden Verkehrs zu identifizieren und zu reduzieren.

Dazu erarbeitet eine Arbeitsgruppe bis Mitte 2025 harmonisierte Empfehlungen in den Handlungsfeldern Verfahren und Prozesse, Transportfähigkeiten, Informationsaustauschsystem sowie Verkehrsinfrastruktur. Diese werden dann national auf zuständiger ministerieller Ebene geprüft und die Umsetzung angewiesen.

Zu den Verfahren und Prozessen, die im Rahmen des Musterkorridors verbessert werden sollen, gehören die grenzüberschreitende Beantragung und Genehmigung (z. B. Marschkredit, Großraum- und Schwertransport, diplomatische Freigaben) sowie die Vorgaben für die Durchführung von Märschen (z. B. Zusammenstellung und Kennzeichnung der Konvois, Gefahrgut, Großraum- und Schwertransport, Verkehrsüberwachung).

Bei den Transportfähigkeiten geht es z. B. um den Überblick über militärische und zivile Kapazitäten und beim Informationsaustausch um die Verknüpfung vorhandener Systeme im Rahmen des Antrags- und Genehmigungsprozesses sowie der Überwachung laufender Märsche.

Zur Verkehrsinfrastruktur wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

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)?

Die Arbeitsgruppe tagt auf operativer Ebene und wird auf Seiten Deutschlands durch Vertreter und Vertreterinnen der Bundeswehr wahrgenommen. Die Umsetzung der harmonisierten Empfehlungen erfolgt unter Leitung des BMVg unter Einbindung der übrigen Ressorts und der Bundesländer.

14. Sind an der trinationalen Arbeitsgruppe von deutscher Seite aus auch Vertreter des BMDV beteiligt, und wenn nein, wieso nicht?

Die Einbindung des BMDV erfolgt bei Betroffenheit durch das BMVg.

15. Welche konkreten Verfahren und Prozesse sollen im Rahmen des Musterkorridors verbessert werden?

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

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?

Die Harmonisierung von Zollverfahren der EU erfolgte bereits 2020 in einem Projekt der European Defence Agency unter Beteiligung der Europäischen Kommission, Generaldirektion Steuern und Zollunion, mit dem Ziel, grenzüberschreitende Transporte zu vereinfachen.

17. Inwiefern werden im Rahmen von Military Mobility strategische Ziele von Militär, Verkehr und Energieausbau gemeinsam gedacht?

Die ressortübergreifende Abstimmung erfolgt im BLKG MM/ZV sowie in Ressortbesprechungen zur Military Mobility.

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?

Das NATO Pipeline System (NPS) ist keine Themenstellung im Rahmen von Military Mobility. Das NPS ist ein sehr leistungsfähiges Element insbesondere für die militärische Flugkraftstoffversorgung. Ein möglicher Anpassungsbedarf wird im Rahmen von NATO-Planungen mit den betroffenen Nationen thematisiert.

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?

Der Operationsplan Deutschland beschreibt den deutschen Anteil des Reinforcement and Sustainment Network, einschließlich der zu betreibenden Infrastrukturen. Diese schließen deutsche Häfen mit ein. Die Bedarfe und Anforderungen leiten sich u. a. aus den Anforderungen der NATO zur Verladung und Verlegung schweren militärischen Gerätes ab, sowohl qualitativ als auch quantitativ.

Weiterer Gegenstand dieser Frage sind Informationen, die in besonders hohem Maße das Staatswohl berühren und daher selbst in eingestufte Form nicht beantwortet werden können. Das verfassungsrechtlich verbürgte Frage- und Informationsrecht des Deutschen Bundestages gegenüber der Bundesregierung wird durch gleichfalls Verfassungsrang genießende schutzwürdige Interessen wie das Staatswohl begrenzt.

Eine Offenlegung der angefragten Informationen in diesem konkreten Einzelfall birgt die Gefahr, dass Einzelheiten über schutzwürdige Interessen unseres Staates sowie die künftige Arbeitsfähigkeit und Aufgabenerfüllung der Bundeswehr bekannt würden.

Darüber hinaus lassen sich Rückschlüsse auf die entsprechenden Planungen der NATO und der geplanten Verteidigungsfähigkeit des Bündnisses ziehen. Daher hält die Bundesregierung die Informationen der angefragten Art für so sensibel, dass selbst ein geringfügiges Risiko des Bekanntwerdens unter keinen Umständen hingenommen werden kann.

Eine Einstufung als Verschlussache und Hinterlegung der angefragten Informationen in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages würde ihrer erheblichen Brisanz im Hinblick auf die Bedeutung für die Aufgabenerfüllung und Funktionsfähigkeit der Bundeswehr nicht ausreichend Rechnung tragen. Die angefragten Inhalte beschreiben Planungen der Bundeswehr sowie die Planungen der NATO so detailliert, dass eine Bekanntgabe auch gegenüber einem begrenzten Kreis von Empfängern ihrem Schutzbedürfnis nicht Rechnung tragen kann.

Die erbetenen Informationen sind derart schutzbedürftig, dass das Staatswohl gegenüber dem parlamentarischen Informationsrecht wesentlich überwiegt. Insofern muss ausnahmsweise das Fragerecht der Abgeordneten gegenüber dem Geheimhaltungsinteresse der Bundesregierung zurückstehen.

20. Inwiefern beeinträchtigen unterschiedliche Bahnstromsysteme in Europa aus Sicht der Bundesregierung reibungslosen militärischen Verkehr in Europa?

Für Europa sind folgende vier Bahnstromversorgungssysteme gültig:

- 25 kV mit 50 Hz
- 15 kV mit 16,7 Hz
- 3 kV mit Gleichstrom und
- 1,5kV mit Gleichstrom.

Der Wechsel zwischen verschiedenen Bahnstromversorgungssystemen im grenzüberschreitenden Verkehr wird entweder durch den Einsatz von Mehrsystemlokomotiven oder das Umspannen der Lokomotiven an den betreffenden Grenzbahnhöfen realisiert. Beim Umspannen werden Transporte verlangsamt und der logistische Aufwand erhöht sich.

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?

Nein.

Der Fokus beim Musterkorridor liegt auf den Verfahren und Prozessen. Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

22. In welchem Zeitrahmen wird mit der Verwirklichung der Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Musterkorridors gerechnet (vgl. BMVg AVL V25494 vom 19. Februar 2024)?

Im Rahmen des Musterkorridors werden keine Infrastrukturmaßnahmen verwirklicht.

23. Werden auch privatwirtschaftliche Akteure, wie Logistikunternehmen, eine Rolle spielen, und wenn ja, welche?

Die Bundeswehr stützt sich grundsätzlich auf eine zivil-gewerbliche Leistungserbringung ab. Im Rahmen der Umsetzung des Operationsplans Deutschland und zur Sicherstellung der Funktion als Drehscheibe Deutschland werden Leistungen auch zivil-gewerblich erbracht werden müssen.

24. Wie soll mit Verkehrsinfrastruktur umgegangen werden, die nicht in deutscher bzw. europäischer Hand ist und wo unter Umständen ein Interessenkonflikt besteht?

Grundsätzlich sollten verteidigungskritische Leistungen und Infrastrukturen in Deutschland und Europa nicht in den Zugriff von potentiell gegnerischen Akteuren fallen. Eine Beachtung dieses Grundsatzes erhöht die nationale und europäische Resilienz. Dies sollte grundsätzlich auch bei Veräußerung von entsprechenden Unternehmen berücksichtigt werden.

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?

Ja.

Grundsätzlich ist zur effektiven Erfüllung des Verteidigungsauftrages beabsichtigt, dass die Bundeswehr unter Anwendung der einschlägigen Rechtsgrundlagen, insbesondere des Verkehrssicherungsgesetzes in Verbindung mit der Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte schon vor der Feststellung des Spannungs- oder Verteidigungsfall die Verteidigungsbereitschaft erhöht, indem bereits auch große grenzüberschreitende Verlegungen durchgeführt werden. Insoweit ist der Spannungs- oder Verteidigungsfall keine rechtliche Voraussetzung.

26. Wie sieht die Abstimmung zwischen EU und NATO im Bereich der Military Mobility konkret aus (bitte konkrete Gremien bzw. Arbeitsgruppen u. Ä. auführen)?

In ihrer 3. Gemeinsamen Erklärung haben die EU und die NATO die Zusammenarbeit im Bereich Military Mobility als Kernthema der Zusammenarbeit identifiziert. Im Rahmen des „NATO-EU Structured Dialogue“ wurden regelmäßig Gespräche geführt und im Rahmen dreier gemeinsamer Vereinbarungen (2016, 2018, 2023) 74 Maßnahmen vereinbart, um die Kooperation zwischen beiden Organisationen gezielt zu vertiefen.

Durch die regelmäßige Teilnahme von NATO-Vertretern an den Sitzungen des PESCO-Projektes Military Mobility wird ein Austausch sichergestellt.

27. Wird, sofern im Rahmen der Initiative Musterkorridor Military Mobility explizit Engstellen identifiziert werden, mit oberster Priorität an deren Beseitigung 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?

Zwischen dem BMVg und dem BMDV besteht ein enges Arbeitsverhältnis. Hierbei werden laufend Verbesserungspotentiale der Verkehrsinfrastruktur identifiziert und abgestimmt. Dies gilt auch für im Rahmen der Untersuchung durch die Musterkorridorarbeitsgruppe festgestellte Engstellen.

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?

Die notwendige Verkehrsinfrastruktur ist im Rahmen der NATO und zwischen den beteiligten Nationen abgestimmt. Dies schließt auch Verbindungen nach Litauen ein.

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?

Die Positionierung zur Neuausrichtung des Mehrjährigen Finanzrahmens ab 2028 und zur Ausstattung einzelner Programme wird die Bundesregierung zu gegebener Zeit im politischen Gesamtkontext treffen und vorab keine finanzrelevanten Vorfestlegungen zu einzelnen Themen vornehmen.

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?

Die Einrichtung des Musterkorridors zwischen den Niederlanden, Deutschland und Polen soll auch als Blaupause zur Entwicklung weiterer Korridore in Europa dienen. Am Rande des NATO-Gipfels in Washington unterzeichneten zuletzt Griechenland, Rumänien und Bulgarien eine Absichtserklärung zur Schaffung eines zusätzlichen Korridors. Weitere Korridore sind in Planung. Die Übertragung der harmonisierten Empfehlungen des Musterkorridors auf die anderen Korridore ist beabsichtigt. Die Ausplanung der für den militärischen Bedarf notwendigen Verkehrsinfrastruktur findet deutschlandweit mit einem umfassenden Ansatz statt.

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?

Auf die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen.

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?

Die Nutzung von Autobahnabschnitten als Notlandeplätze für die Bundeswehr in Deutschland ist gegenwärtig nicht vorgesehen.

33. Was tut die Bundesregierung, um für genügend Kraftfahrer für die militärische Mobilität zu sorgen?

Kraftfahrer der Bundeswehr sind in den Strukturen aufgrund des Auftrags der jeweiligen Dienststelle angemessen ausgebracht. Darüber hinaus sind keine weiteren Tätigkeiten erforderlich.

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?

Die Fahrerlaubnisdaten von ehemaligen Angehörigen der Streitkräfte und Reservendienstleistenden werden nach den Vorgaben des Straßenverkehrsgesetzes gespeichert. Damit ist die grundsätzliche Voraussetzung für eine kurzfristige Neuerteilung oder Verlängerung der Geltungsdauer der entsprechenden Fahrerlaubnis gegeben.



