

Militärische Mobilität

Wie NATO und EU die Infrastruktur kriegstauglich machen wollen

von Victoria Kropp

Der Begriff „Military Schengen“ basiert auf dem Schengen-Raum in der Europäischen Union, in dem grundsätzlich freier Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehr herrschen soll. Mit Military Schengen sollen auch militärische Truppen, Fahrzeuge und Geräte der NATO und USA ungehindert durch Europa transportiert werden können. Momentan scheitert ein reibungsloser Transport an nicht geeigneter Infrastruktur – zum Beispiel sind Straßen nicht breit genug, Tunnel nicht hoch genug und Brücken haben keine ausreichende Tragfähigkeit – und an bürokratischen Bedingungen, zum Beispiel Zoll- und Genehmigungsverfahren. Um den nahtlosen Transport über Ländergrenzen zu gewährleisten, sollen mit dem Konzept Military Mobility physische, rechtliche und regulatorische Hindernisse abgebaut werden.¹ Aber warum will man militärische Truppen und Fahrzeuge quer durch Europa transportieren?

NATO-Gipfel

Aus Sicht der NATO führte die Friedensdividende nach dem Ende des Kalten Krieges zu einer Reduzierung der Verteidigungshaushalte. Dadurch wurden Straßen, Brücken und Eisenbahnnetze in Europa nicht nach militärischen Gesichtspunkten gebaut und können dementsprechend nicht durchgehend von schweren militärischen Fahrzeugen genutzt werden. Als ein Beispiel nennt das Online-Magazin *Breaking Defense*² Brücken in Osteuropa: Im Falle eines Krieges mit Russland müsste dieser in einer von Flüssen durchzogenen Gegend stattfinden, von denen viele in Süd-Nord-Richtung verlaufen. Somit müssten die meisten Truppen- oder Materialbewegungen über Brücken laufen, von denen aber nur wenige eine Traglast von mehr als 55 Tonnen hätten.

Geopolitische Veränderungen sollen seit 2014 dazu geführt haben, dass die NATO wieder ihre „ursprüngliche Aufgabe der territorialen Abschreckung und Ver-

teidigung“ wahrnehmen müsse. Dabei fordert sie (bzw. vor allem die USA) von der EU, mehr Verantwortung für ihre eigene Sicherheit und Verteidigung zu übernehmen.³

So wurde 2014 beim NATO-Gipfel in Wales der Readiness Action Plan beschlossen, mit dem die NATO ihre Präsenz im Osten des Bündnisgebietes verstärken will. Dazu wurde die NATO Response Force (NRF) aufgestockt und als Ergänzung die Very High Readiness Joint Task Force (VJTF) beschlossen, die noch schneller handlungsfähig sein soll als die NRF-Einheiten. Die NATO Response Force, bestehend aus Land-, Luft- und Seekräften, soll zukünftig bis zu 40.000 Soldat*innen umfassen.⁴ Die Very High Readiness Joint Task Force soll für NATO-Operationen innerhalb von 48 bis 72 Stunden einsatzbereit an jedem Ort sein.⁵ Es liegt auf der Hand, dass dies nur mit der entsprechenden Infrastruktur gewährleistet werden kann.

Die Zusammenarbeit zwischen der NATO und der EU, die auch militärische Mobilität umfasst, wurde beim NATO-Gipfeltreffen 2016 in Warschau in einer gemeinsamen Erklärung festgeschrieben: „Die vielfältigen und sich weiterentwickelnden Sicherheitsherausforderungen, mit denen unsere Mitgliedstaaten und unsere Bündnispartner aus dem Osten und Süden konfrontiert sind, machen unsere fortgesetzte Zusammenarbeit unerlässlich [...]. Wir sind entschlossen, diese Zusammenarbeit im Rahmen der bestehenden gemeinsamen Vorschläge weiter zu vertiefen. Es ist jetzt wichtig, sich auf die Umsetzung zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang werden wir rasche und nachweisbare Fortschritte anstreben, insbesondere in folgenden Bereichen: Militärische Mobilität [...].“⁶ Des Weiteren wird genannt, dass die Verteidigungsfähigkeiten der EU und der NATO sich kohärent und komplementär entwickeln und dass die Verteidigungs- und Sicherheitskapazitäten unter anderem im Osten ausgebaut werden sollen. So wurde auf dem Gipfel auch die Enhanced Forward Presence zur Sicherung der Ost-

flanke des NATO-Bündnisgebietes und der Abschreckung gegenüber Russland beschlossen. Jeweils ein Bataillon, bestehend aus 1000 Soldat*innen, sind in Estland, Lettland, Litauen und Polen stationiert, die die Frontlinie gegen Russland bilden sollen.⁷

EU-Mitteilung zur militärischen Mobilität

Die Europäische Kommission hat im November 2017 eine gemeinsame Mitteilung zur Verbesserung der militärischen Mobilität in der EU herausgegeben. Darin werden Hindernisse für die militärische Mobilität aufgezeigt und mögliche Maßnahmen zur Beschleunigung der Mobilität in der gesamten EU durch eine Verbesserung der zivil und militärisch nutzbaren Infrastruktur aufgezeigt. So sollen nationale Vorschriften zum Transport von Gefahrgut, Zöllen, Mehrwertsteuer und Genehmigungen für das Militär gelockert werden. Allerdings ist damit auch eine Lockerung der Beschränkungen ziviler Standards sehr wahrscheinlich. Beim Transport von Gefahrgut beispielsweise gelten für den zivilen Transport EU-Vorschriften, während im militärischen Bereich überwiegend nationale Vorschriften gelten. Bis 2019 sollten europaweit Brücken, Schienen und Straßen daraufhin überprüft werden, ob sie geeignet sind, um große und schwere Militärfahrzeuge zu transportieren.

Ein Bericht über die Ergebnisse steht allerdings bis heute aus. Zudem soll bei zukünftigen Infrastrukturvorhaben eine Doppelnutzung – sowohl zivil als auch militärisch – überprüft werden. So sagte die EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc: „Unser Ziel ist, unsere Transportwege besser zu nutzen und sicherzustellen, dass militärische Anforderungen bei der Planung von Infrastrukturprojekten berücksichtigt werden. Das bedeutet eine effizientere Nutzung öffentlicher Gelder“. Später wird allerdings hinzugefügt: „Dies ist eine Frage der kollektiven Sicherheit.“⁸ Dazu hat der Europäische Rat die Mitgliedsstaaten aufgefordert, Vorschriften und Verfahren bis 2024 zu vereinfachen und zu vereinheitlichen.⁹

Ständige Strukturierte Zusammenarbeit

Die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit (SSZ) der EU, im Englischen Permanent Structured Cooperation (PESCO), wurde 2017 im Bereich der Sicherheits- und Verteidigungspolitik gegründet und ist ein Fundament der sogenannten Europäischen Verteidigungsunion. Mit PESCO soll die Zusammenarbeit der EU-Mitgliedsstaaten im Bereich Sicherheit und Verteidigung intensiviert werden, „damit die EU handlungsfähig ist – in einem sicherheitspolitischen Umfeld, das sich insbesondere seit 2014 verschärft hat.“¹¹ Die teilnehmenden Staaten, alle EU-Mitgliedsstaaten außer Malta und Dänemark, haben sich auf 20 verbindliche Verpflichtungen geeinigt, um ihre militärischen Fähigkeiten auszubauen. Die Verpflichtung Nr. 12 handelt von der Verfügbarkeit und Verlegefähigkeit der Streitkräfte. Vorgesehen ist beispielsweise eine „Vereinfachung und Standardisierung grenzüberschreitender Militärtransporte in Europa, um einen schnellen Einsatz von militärischem Material und Personal zu ermöglichen.“¹¹ Der Konzeption der Bundeswehr von 2018 zufolge ist Deutschland „aufgrund seiner geografischen Lage eine strategische Drehscheibe im Zentrum Europas und gleichzeitig ein wesentliches europäisches Element kollektiver Verteidigung.“¹² So wird die Liegenschaft Major-Karl-Plagge-Kaserne in Pfungstadt „als Teil des zweitgrößten PESCO-Projekts (Permanent Structured Cooperation) ‚Network of Logistic Hubs in Europe and Support to Operations‘ der Europäischen Union zu einem Logistic Hub umgebaut.“¹³ Ein Logistic Hub bietet teilnehmenden Staaten logistische Leistungen an. Damit können verbündete Streitkräfte u.a. militärisches Material umschlagen und lagern.

Aktionsplan zur militärischen Mobilität

Der Aktionsplan zur militärischen Mobilität von 2018 enthält Maßnahmen, um die in der gemeinsamen Mitteilung über die Verbesserung der militärischen Mobilität in der EU genannte Vereinfachung des grenzüberschreitenden Transports von Truppen und

Ausbau der militärischen Mobilität seit 2014	
2014	NATO Readiness Action Plan
2016	Gemeinsame Erklärung von EU und NATO
2017 (Sep.)	Roadmap on Military Mobility
2017 (Nov.)	Gemeinsame Mitteilung zur Verbesserung der militärischen Mobilität in der EU
2017 (Dez.)	Ständige Strukturierte Zusammenarbeit
2018	Aktionsplan zur militärischen Mobilität
2020	Defender 2020
2021	Fertigstellung des NATO-Logistikhauptquartiers in Ulm



Bebilderung der EU-Seite zu „Military Mobility“. Quelle: Europäischer Auswärtiger Dienst.

militärischem Gerät zu ermöglichen. So sollen mittels operativer Maßnahmen physische, verfahrenstechnische und rechtliche Hindernisse abgebaut werden, „um eine effektiver, reaktionsschneller und geschlossener handelnde Union zu schaffen, die in der Lage ist, die gemeinsamen Interessen und Prioritäten der EU bei der Förderung des Friedens und der Gewährleistung der Sicherheit ihrer Bürger und Hoheitsgebiete zu verfolgen.“ Denn „durch eine bessere Mobilität der Einsatzkräfte innerhalb und außerhalb der EU wird die europäische Sicherheit verbessert.“⁴¹ In einem Bericht über militärische Mobilität des Europäischen Parlaments wird die EU als „verlässlicher globaler Sicherheitsgarant und Friedensakteur“ beschrieben, der in der Lage sei „den Frieden zu sichern.“⁴¹ Somit ist schnelleres Handeln nicht nur bei nationalen, sondern auch bei internationalen Aktivitäten erwünscht. Des Weiteren wird betont, dass die Zusammenarbeit zwischen dem zivilen und militärischen Bereich ausgebaut werden soll. Eine wichtige Rolle bei der militärischen Mobilität spielt auch der Europäische Auswärtige Dienst (EAD). So baut der Aktionsplan zur militärischen Mobilität auf der Roadmap on Military Mobility auf¹⁶, die von einer EAD-Expertengruppe entwickelt wurde. In der wurden erstmals Hindernisse für grenzüberschreitende Bewegungen von Militärpersonal und -gütern ermittelt und relevante Akteure auf EU- und nationaler Ebene ermittelt. Im Mai 2019 wurde das Programm Optimising Cross-Border Movement Permission Procedures in Europe¹⁷ von 23 Mitgliedsstaaten unterzeichnet, das die Erteilung von grenzüberschreitenden Boden- und Luftfahrtgenehmigungen harmonisieren und erleichtern soll, damit der Verwaltungsaufwand verringert und die grenzüberschreitende Beförderung an Land (Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen) sowie

in der Luft (ferngesteuerte Flugsysteme, Kampfflugzeuge, Hubschrauber) erheblich verkürzt wird. Diese Harmonisierung und Vereinfachung soll 2020 abgeschlossen werden.

Gerangel um die Kosten

Die Europäische Kommission schlug im Rahmen des mehrjährigen Finanzrahmens für 2021-2027 (MFR) in der Budgetlinie 5 (heute: „Resilienz, Sicherheit und Verteidigung“) ein Volumen von 6,5 Mrd. Euro für die militärische Mobilität vor. Abgewickelt werden sollen die Gelder aber über die sogenannte Connecting Europe Facility (CEF)¹⁸, eigentlich ein ziviles Finanzierungsinstrument der EU zur Förderung der europäischen Infrastruktur und deren Nutzung, weshalb sie Teil der Budgetlinie 1 „Binnenmarkt, Innovation und Digitales“ ist. Aufgrund interner Querelen zwischen den Mitgliedsstaaten und der Kommission musste das Budget in der Folge allerdings erhebliche Kürzungen hinnehmen. Im letzten Kommissionsvorschlag für den EU-Haushalt 2021-2027 von Ende Mai 2020 wurden schlussendlich „nur“ noch 1,691 Mrd. Euro für die „militärische Mobilität“ eingestellt. Der genaue Umfang des Mobilitätshaushaltes wird erst nach dem Abschluss der Verhandlungen um den MFR feststehen, dürfte in jedem Fall aber deutlich unter den ursprünglich anvisierten 6,5 Mrd. Euro liegen. Eine andere Finanzierungsmöglichkeit wäre deshalb über Töpfe der Nationalstaaten. Da es beim Ausbau der militärischen Mobilität um eine Anpassung des zivilen Verkehrsnetzes an militärische Anforderungen geht, können nationale Infrastrukturvorhaben im zivilen Bereich auch gleichzeitig eine militärische Nutzung – im Sinne der Doppelnutzung – beinhalten und unabhängig von EU-Töpfen finanziert werden. In diesem Sinne äußert sich auch eine „gut informierte Quelle“ gegenüber dem Insiderportal Bruxelles2, das die Person mit den Worten zitiert, in der Praxis sei „es immer möglich, auf gewöhnliche Mittel zurückzugreifen, um bestimmte Projekte zu finanzieren, die für das Militär oder die Verteidigung nützlich sind.“¹⁹

Defender 2020 und die Rolle Deutschlands

Defender 2020 war ein US-Manöver, das vor Ausbruch der Coronakrise für den Zeitraum von Februar bis Mai 2020 geplant war. In dessen Rahmen wurden auch ergänzende NATO-Manöver vorgesehen. Ziel von Defender 2020 war die Verlegung einer Division (20.000 Soldaten) von den USA an die europäische Grenze mit Russland. Bei dem Manöver ging es nicht nur darum, militärisches Gerät und Kommandostrukturen zu testen, sondern auch darum, wie das Zusam-

menspiel mit vorhandenen zivilen Strukturen, im Besonderen der zivilen Infrastruktur, läuft. Mit der Übung sollten Lücken in der militärischen Mobilität aufgedeckt und von den jeweiligen Ländern behoben werden, damit militärische Fahrzeuge und Truppen künftig ohne größere Hindernisse über zivile Straßen und Brücken von einem Land ins andere gelangen können.²⁰ Gerade für Deutschland ist so ein Infrastrukturtest interessant, denn die Bundesregierung erhebt selber „keine gesonderten Daten hinsichtlich der militärischen Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur, die über die bereits vorhandenen Daten über Bauwerke und Infrastruktur hinausgeh[t].“²² Im Rahmen von Defender 2020 wurde das Kommandozentrum in Ulm mit der NATO-Übung Combined Defender (CODE) eingebunden, was auch noch umgesetzt wurde, bevor das Manöver aufgrund der Coronakrise massiv zusammengestrichen wurde.²² Ziel war die „Gewährleistung der Operationsfreiheit und der Durchhaltefähigkeit im rückwärtigen Raum zur Unterstützung schneller Transporte von Truppen und Ausrüstung nach, durch und aus Europa.“²² In Ulm gibt es auch das NATO-Kommandozentrum für den rückwärtigen Raum (Joint Support Enabling Command, JSEC). Das bereits beschlossene Logistikhauptquartier soll ab 2021 voll einsatzbereit sein. Der Aufgabenbereich umfasst unter anderem schnelle Truppen- und Materialtransporte und deren Schutz innerhalb Europas.²⁴ In der Fachzeitschrift Europäische Sicherheit und Technik wird die Aufgabe des Kommandos folgendermaßen beschrieben: „Das JSEC ist eine Art NATO-Streitkräftebasis. Es legt die genauen Märsche durch die Nationen fest, regelt die Grenzübertritte und sorgt für eine realistische Planung. [] Es bestimmt aufgrund der Angaben der US-Streitkräfte, wann diese wo welche Grenze überschreiten. Die nationalen Kräfte, in Deutschland die Streitkräftebasis, organisieren dann die Unterstützung im jeweiligen Land.“²⁵ Des Weiteren soll Deutschland als Transitland für Truppenbewegungen und als Aufnahmeland für ausländische Streitkräfte im Rahmen der Host Nation Support²⁶ fungieren. Host Nation Support ist die Unterstützung ausländischer Streitkräfte bei der Planung und Durchführung von Truppenbewegungen, Betankung und Bereitstellung von Unterkünften.

Verbesserung der Straßen, Brücken und Tunnel gen Osten, Stationierung von Bataillonen in Osteuropa, ergänzende NATO-Manöver im Rahmen der Übung Defender 2020 (Truppenverlegung von den USA an die europäische Grenze mit Russland). All diese Vorbereitungen dienen einem Zweck: Eine Infrastruktur zu schaffen, um auf einen Kampf gegen Russland vorbereitet zu sein – so knapp lässt sich das Ziel der Ausweitung der militärischen Mobilität zusammenfassen.

Anmerkungen

- 1 [Bericht über militärische Mobilität \(2018/2156\(INI\)\)](#).
- 2 Freedberger, Sidney: [OMFV: The Army's Polish Bridge Problem](#), breakingdefense.com, 6.2.2020.
- 3 European Parliament Research Service (EPRS): [Military mobility](#), PE 635.570 von März 2019.
- 4 [VJTF – Speerspitze der NATO](#), [bmvg.de](#), o.J.
- 5 VJTF 2019: [Jederzeit schnell einsatzbereit](#), [bmvg.de](#), 26.11.2019.
- 6 [Joint Declaration on EU-NATO Cooperation](#), [consilium.europa.eu](#), 8.6.2016.
- 7 [Warsaw Summit Communiqué](#). Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Warsaw 8-9 July 2016.
- 8 Europäische Kommission: [Action Plan on military mobility: EU takes steps towards a Defence Union](#), 28.3.2018.
- 9 EPRS 2017 a.a.O.
- 10 [PESCO](#), [bmvg.de](#), o.J.
- 11 Council of the European Union (2017): [Council Decision establishing Permanent Structured Cooperation \(PESCO\)](#), 14866/17 vom 8.12.2017.
- 12 [Konzeption der Bundeswehr](#), [bmvg.de](#), September 2018.
- 13 [Zukunft der HIL Heeresinstandsetzungslogistik GmbH-Standorte in Darmstadt](#), BT-Drucksache 19/16216.
- 14 [Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat über Aktionsplan zur militärischen Mobilität](#), [eur-lex.europa.eu JOIN\(2018\) 5 final](#).
- 15 [Bericht über militärische Mobilität](#), [europarl.europa.eu \(2018/2156\(INI\)\)](#).
- 16 EDA: [23 EU Member States sign new military mobility programme](#), Pressemitteilung vom 14.5.2019 ([eda.europa.eu](#)).
- 17 Programme Arrangement (PA) No. A.PRG.CAP672 on the [Optimising Cross Border Movement Permission Procedures in Europe](#), [tap.mk.gov.lv](#), o.J.
- 18 INEA: [Connecting Europe Facility](#), [ec.europa.eu](#), o.J.
- 19 [Une mobilité militaire réduite à zéro, définitivement?](#) [club.bruxelles2.eu](#), 26.2.2020.
- 20 Haydt, Claudia: [Der Krieg und seine Logistik: Defender 2020. Europäisches Mega-Militärmanöver mit starker deutscher Beteiligung](#), [imi-online.de](#), 22.11.2019.
- 21 [Militärische Mobilität in Deutschland](#), BT-Drucksache 19/5208.
- 22 [Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 11/343](#), [no-to-nato.org](#).
- 23 [Brussels Summit Declaration](#), [nato.int](#), Press Release (2018) 074 vom 11.7.2018.
- 24 Presse- und Informationszentrum der Streitkräftebasis: [Neues NATO-Kommando in Ulm/Aufstellung und Betrieb durch die Streitkräftebasis von synergetischem Nutzen](#), [presseportal.de](#), 20.3.2018.
- 25 Test der Drehscheibe Deutschland, in: Europäische Sicherheit und Technik 1/2020.
- 26 [Host Nation Support](#), [bundeswehr.de](#), o.J.