Europäisches Parlament
2024-2029

ANGENOMMENE TEXTE

P10_TA(2025)0335

Militärische Mobilität

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 17. Dezember 2025 zu militärischer Mobilität (2025/2090(INI))

Das Europäische Parlament,

– unter Hinweis auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere die Titel VI und XVI,

– unter Hinweis auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Titel V,

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013[1],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014[2],

– unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates, insbesondere die vom 26. Juni 2025, 6. März 2025, 21. und 22. März 2024, 14. und 15. Dezember 2023, 29. und 30. Juni 2023, 15. Dezember 2022 und 30. und 31. Mai 2022,

– unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates, insbesondere die vom 6. Dezember 2024, 18. November 2024, 13. Juni 2024, 27. Mai 2024, 24. Oktober 2023, 24. Januar 2022 und 22. Januar 2018,

---

1 ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
2 ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

– unter Hinweis auf die Gemeinsame Mitteilung der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 10. November 2017 mit dem Titel „Die militärische Mobilität in der Europäischen Union verbessern“ (JOIN(2017)0041),

– unter Hinweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2021/1328 der Kommission vom 10. August 2021 zur Festlegung der Infrastrukturanforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates[3],

– unter Hinweis auf den Gemeinsamen Bericht der Kommission und des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 24. September 2021 über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität von Oktober 2020 bis September 2021 (JOIN(2021)0026),

– unter Hinweis auf den „Strategischen Kompass für Sicherheit und Verteidigung – Für eine Europäische Union, die ihre Bürgerinnen und Bürger, Werte und Interessen schützt und zu Weltfrieden und internationaler Sicherheit beiträgt“, der am 21. März 2022 vom Rat angenommen wurde,

– unter Hinweis auf die Gemeinsame Mitteilung der Kommission und des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 10. November 2022 mit dem Titel „Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0“ (JOIN(2022)0048),

– unter Hinweis auf den Gemeinsamen Bericht der Kommission und des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 13. November 2023 über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 von November 2022 bis Oktober 2023 (JOIN(2023)0037),

– unter Hinweis auf die Gemeinsame Mitteilung der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 28. Mai 2025 mit dem Titel „Der strategische Ansatz der Europäischen Union für den Schwarzmeerraum“ (JOIN(2025)0135),

– unter Hinweis auf die im Jahr 2024 veröffentlichte Unterstützungsstudie der Kommission über den Bedarf an Klimaanpassungsmaßnahmen und grenzüberschreitenden Investitionen zur Verwirklichung des TEN-V-Netzes („Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network“),

---

3 ABl. L 288 vom 11.8.2021, S. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj.

– unter Hinweis auf den Gemeinsamen Bericht der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 20. März 2025 über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0 (JOIN(2025)0011),

– unter Hinweis auf das Gemeinsame Weißbuch der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 19. März 2025 zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 (JOIN(2025)0120),

– unter Hinweis auf den vom Rat am 18. März 2025 angenommenen überarbeiteten Anhang II des Dokuments „Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der Union“ (ST 6728/25 ADD1),

– unter Hinweis auf die Jahresberichte von 2022, 2023 und 2024 der Europäischen Verteidigungsagentur sowie ihre Berichte über die militärische Mobilität vom März 2018 und vom 26. Januar 2024,

– unter Hinweis auf den Sonderbericht 04/2025 des Europäischen Rechnungshofs vom 5. Februar 2025 mit dem Titel „Militärische Mobilität in der EU: Konzeptionsschwächen und Hindernisse stehen zügigeren Fortschritten im Weg“,

– unter Hinweis auf den Bericht von Sauli Niinistö vom 30. Oktober 2024 mit dem Titel „Safer Together: Strengthening Europe’s Civilian and Military Preparedness and Readiness“ (Gemeinsam für mehr Sicherheit: Stärkung der zivilen und militärischen Vorsorge und Bereitschaft Europas),

– unter Hinweis auf die am 27. Mai 2025 von den Verkehrsministern Bulgariens, Tschechiens, Estlands, Finnlands, Ungarns, Islands, Lettlands, Litauens, Norwegens, Polens, Rumäniens und der Slowakei abgegebene Erklärung über militärische Mobilität,

– unter Hinweis auf den Zehnten Fortschrittsbericht vom 10. Juni 2025 über die Umsetzung des am 6. Dezember 2016 und 5. Dezember 2018 vom Rat der EU und vom NATO-Rat gebilligten gemeinsamen Pakets von Vorschlägen,

– unter Hinweis auf das Kommuniqué des Gipfeltreffens in Vilnius, das von den Staats- und Regierungschefs der NATO, die an dem Treffen des Nordatlantikrates am 11. Juli 2023 in Vilnius teilgenommen haben, veröffentlicht wurde, und auf die Erklärung des Gipfeltreffens in Washington, die von den Staats- und Regierungschefs der NATO, die an dem Treffen des Nordatlantikrates der NATO am 10. Juli 2024 in Washington teilgenommen haben, abgegeben wurde,

– unter Hinweis auf die drei gemeinsamen Erklärungen über die Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO, die am 10. Januar 2023, 5. Dezember 2018 und 6. Dezember 2016 von den jeweiligen

Präsidenten des Europäischen Rates, der Präsidentin bzw. dem Präsidenten der Kommission und dem NATO-Generalsekretär unterzeichnet wurden,

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 19. März 2025 für eine Verordnung des Rates zur Festlegung des Instruments „Sicherheitsmaßnahmen für Europa“ (SAFE) durch die Stärkung der europäischen Verteidigungsindustrie (COM(2025)0122),

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 1. April 2025 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1058 und (EU) 2021/1056 in Bezug auf spezifische Maßnahmen zur Bewältigung strategischer Herausforderungen im Rahmen der Halbzeitüberprüfung (COM(2025)0123),

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 22. April 2025 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/694, (EU) 2021/695, (EU) 2021/697, (EU) 2021/1153, (EU) 2023/1525 und 2024/795 im Hinblick auf Anreize für verteidigungsbezogene Investitionen im EU-Haushalt zur Umsetzung des Plans „ReArm Europe“ (COM(2025)0188),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. April 2025 zur Umsetzung der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik – Jahresbericht 2024[4],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. März 2025 zu dem Weißbuch zur Zukunft der europäischen Verteidigung[5],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. Januar 2024 zu der Ausarbeitung einer umfassenden europäischen Strategie für Häfen[6],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. Mai 2022 zu den Auswirkungen des rechtswidrigen russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf die Verkehrs- und Tourismusbranche in der EU[7],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 7. Juli 2021 zu der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO im Rahmen der transatlantischen Beziehungen[8],

---

4 Angenommene Texte, P10_TA(2025)0058.
5 Angenommene Texte, P10_TA(2025)0034.
6 ABl. C, C/2024/5716, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5716/oj.
7 ABl. C 465 vom 6.12.2022, S. 164.
8 ABl. C 99 vom 1.3.2022, S. 105.

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. Dezember 2018 zu militärischer Mobilität[9],

– gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf die gemeinsamen Beratungen des Ausschusses für Sicherheit und Verteidigung und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus gemäß Artikel 59 der Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Sicherheit und Verteidigung und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A10-0242/2025),

A. in der Erwägung, dass durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine die militärische Mobilität erneut in den Blick gerückt ist und verdeutlicht wird, dass die rasche grenzüberschreitende Bewegung von Truppen, Ausrüstung und Mitteln in der gesamten EU dringend erleichtert werden muss, um die Abschreckung und die Verteidigung zu stärken;

B. in der Erwägung, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten aufgrund von Instabilität und sich verändernden geopolitischen Krisen in unterschiedlichen Regionen der Welt bereit sein müssen, in Abstimmung mit der NATO auf mögliche Angriffshandlungen oder verschiedene Arten von Krisen an allen ihren Außengrenzen zu reagieren;

C. in der Erwägung, dass Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Außengrenzen mit Russland oder Belarus sowie an die Ukraine angrenzende Mitgliedstaaten, die ein Eindringen Russlands in ihren Luftraum erleben, einer unmittelbaren Sicherheitsbedrohung ausgesetzt sind, zumal westliche Sicherheitsbehörden davor warnen, dass Russland die EU kurzfristig angreifen könnte;

D. in der Erwägung, dass die militärische Mobilität eine wesentliche Voraussetzung für die gemeinsame europäische Sicherheit und Verteidigung ist und in den Prioritäten der EU für die Fähigkeitenentwicklung 2023 als entscheidender Enabler ermittelt wurde;

E. in der Erwägung, dass die Widerstandsfähigkeit, die Abschreckung und die Geschwindigkeit militärischer Bewegungen in Europa inzwischen eine wesentliche Voraussetzung für die Glaubhaftigkeit der europäischen Verteidigung sind; in der Erwägung, dass die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit der 27 Mitgliedstaaten, auch gegen zunehmende Sabotageakte gegen kritische Infrastruktur und die Zunahme hybrider Bedrohungen, durch die militärische Mobilität

---

9 ABl. C 388 vom 13.11.2020, S. 22.

in der EU erheblich gestärkt wird, sofern die volle Ausschöpfung ihres Potenzials ermöglicht wird;

F. in der Erwägung, dass erhebliche Anstrengungen erforderlich sind, um die regionalen Verkehrsverbindungen zu verbessern und das europaweite Netz auszubauen und somit die EU-Länder von Finnland und den baltischen Staaten im Norden bis zur Iberischen Halbinsel im Süden miteinander zu verbinden; in der Erwägung, dass die Entwicklung einer kohärenten Infrastruktur für militärische Mobilität in den vier vorrangigen EU-Korridoren für die militärische Mobilität von entscheidender Bedeutung wäre, um Truppen und Militärausrüstung kurzfristig und in großem Umfang auf der Schiene, auf der Straße, auf Wasserwegen, auf dem Seeweg und auf dem Luftweg zu verlegen und bereitzustellen, wenn und wo dies erforderlich ist, und dass gleichzeitig sichergestellt werden muss, dass diese Infrastruktur zivil und militärisch genutzt werden kann, damit wesentliche zivile Lieferketten weiterhin funktionieren;

G. in der Erwägung, dass die militärische Mobilität eine Priorität der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO ist und dass durch sie im Wege einer abgestimmten Vorgehensweise die Bewegung verbündeter Kräfte sowohl in Friedenszeiten als auch in Krisen- oder Kriegszeiten ermöglicht werden muss; in der Erwägung, dass es für die kollektive Verteidigung entscheidend ist, die Interoperabilität innerhalb der EU und mit der NATO sowie mit Partnern wie der Ukraine zu verbessern; in der Erwägung, dass zur Verwirklichung der strategischen Ziele der Partnerschaft zwischen der EU und der NATO eine starke Führung und eine koordinierte Governance erforderlich sind, damit die technische Zusammenarbeit in eine gemeinsame strategische Zielvorstellung übergeht und so die Mobilität als Instrument des Zusammenhalts und der kollektiven Sicherheit gestärkt wird;

H. in der Erwägung, dass der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit eine zentrale Funktion bei der Verbesserung und Angleichung der Verteidigungsfähigkeiten der EU zukommt und durch sie die Abhängigkeiten in Bezug auf strategische Enabler wie die militärische Mobilität verringert werden;

I. in der Erwägung, dass die EU sich darum bemüht, die Konnektivität mit regionalen Partnern und Bewerberländern zu fördern;

J. in der Erwägung, dass die industrielle Basis der Verteidigung der EU Schwachstellen aufweist, darunter eine übermäßige Abhängigkeit von Einfuhren aus Drittstaaten, eine fragmentierte Produktion und Versorgung, unzureichende Investitionen und begrenzte Produktionskapazitäten; in der Erwägung, dass in der EU-Strategie für wirtschaftliche Sicherheit betont wird, dass es wichtig ist, strategische Abhängigkeiten zu verringern und kritische

Technologien und Vermögenswerte zu schützen, um die Souveränität und Wettbewerbsfähigkeit der EU zu wahren;

K. in der Erwägung, dass in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 6. März 2025 betont wurde, dass die Union „souveräner werden muss, mehr Verantwortung für [ihre] eigene Verteidigung übernehmen muss und besser gerüstet werden muss, um […] zu handeln und unmittelbare und künftige Herausforderungen und Bedrohungen eigenständig zu bewältigen“, und somit bekräftigt wurde, dass externe Abhängigkeiten verringert werden müssen und die technologische und industrielle Basis der europäischen Verteidigung (EDTIB) konsolidiert werden muss;

L. in der Erwägung, dass in der vom Rat am 27. Mai 2025 angenommenen SAFE-Initiative bis zu 150 Mrd. EUR dafür bereitgestellt werden, die gemeinsame Beschaffung, den Ausbau der Industrie und die verteidigungsbezogene Produktion in der EU zu unterstützen, wodurch eine strategische Gelegenheit geschaffen wird, den Grundsatz der europäischen Präferenz anzuwenden und sicherzustellen, dass durch EU-Mittel die europäische Industrie gestärkt und externe Abhängigkeiten nicht vertieft werden;

M. in der Erwägung, dass das Instrument zur Stärkung der europäischen Verteidigungsindustrie durch gemeinsame Beschaffung[10] (EDIRPA) und das Programm für die europäische Verteidigungsindustrie (EDIP) wesentlich zur Unterstützung der Entwicklung innovativer Technologien und Fähigkeiten beitragen können, die für die militärische Mobilität von Bedeutung sind; betont, dass Synergieeffekte zwischen dem EDIP, dem EDIRPA, der Fazilität „Connecting Europe“ und anderen Finanzierungsinstrumenten der EU in vollem Umfang genutzt werden sollten, um die Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zu stärken und die Gesamtkapazität der EU für schnelle und sichere militärische Bewegungen zu verbessern;

N. in der Erwägung, dass durch eine solide Überprüfung von Investitionen zur wirtschaftlichen Sicherheit der EU beigetragen wird, kritische Infrastrukturen und Technologien vor feindseligen Übernahmen geschützt werden und die Industriepolitik ergänzt wird, die zum Ziel hat, die Autonomie und technologische Führungsrolle Europas zu fördern; in der Erwägung, dass die Überarbeitung der

---

10 Verordnung (EU) 2023/2418 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 über die Einrichtung eines Instruments zur Stärkung der europäischen Verteidigungsindustrie durch gemeinsame Beschaffung (EDIRPA) (ABl. L, 2023/2418, 26.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

Verordnung (EU) 2019/452[11] über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union ein wichtiges Instrument für den Schutz der Sicherheit, der öffentlichen Ordnung und der strategischen Interessen der EU ist;

O. in der Erwägung, dass das Parlament seinen Standpunkt zu der vorgeschlagenen Verordnung[12] angenommen und betont hat, dass alle Mitgliedstaaten verpflichtet werden sollten, aus Gründen der Sicherheit bzw. der öffentlichen Ordnung einen Überprüfungsmechanismus für ausländische Investitionen zu unterhalten, und dass eine stärkere Harmonisierung zwischen den nationalen Systemen erforderlich ist, um strategischen Abhängigkeiten und neu auftretenden Schwachstellen in den Bereichen Technologie und Infrastruktur zu begegnen;

P. in der Erwägung, dass in den vergangenen Jahren durch die Umsetzung der im Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0 vorgesehenen Maßnahmen zwar erhebliche Fortschritte bei der Erhöhung der militärischen Mobilität erzielt wurden, jedoch nach wie vor beträchtliche regulatorische, administrative und finanzielle Hindernisse sowie Engpässe und Infrastrukturhemmnisse bestehen;

Q. in der Erwägung, dass die koordinierten und integrierten Anstrengungen auf der Ebene der EU, der NATO und der Mitgliedstaaten dringend verstärkt werden müssen, um die Ressourcen auszubauen und diese physischen, rechtlichen und regulatorischen Hindernisse zu beseitigen;

R. in der Erwägung, dass interne Prüfungen und die Erfahrungen der letzten Zeit erhebliche Unzulänglichkeiten in der Politik der EU im Bereich der militärischen Mobilität erkennen lassen, wobei Verzögerungen aufgrund von bürokratischem Verwaltungsaufwand und unzureichender Infrastruktur bedeuten, dass die grenzüberschreitende Verbringung von Militärausrüstung in Reaktion auf einen Angriff möglicherweise über einen Monat dauern würde;

S. in der Erwägung, dass viele Verkehrswege in Europa noch nicht für schwere Militärfahrzeuge geeignet sind; in der Erwägung, dass einige Mitgliedstaaten Panzer nicht einfahren lassen, weil sie die nationalen Gewichtsbeschränkungen überschreiten, und Konvois an Brücken angehalten werden, die nicht für derartige Lasten ausgelegt sind, was verdeutlicht, dass wichtige Infrastrukturen wie Eisenbahnlinien, Straßen, Tunnel und Brücken dringend verbessert

---

11 Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union (ABl. L 79 I vom 21.3.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

12 Angenommene Texte, P10_TA(2025)0102.

werden müssen, damit sie die militärischen Standards erfüllen;

T. in der Erwägung, dass Investitionen in die Verbesserung der bestehenden zivil und militärisch nutzbaren Infrastruktur für den Luft-, Schienen- und Straßenverkehr sowie die Schifffahrt den Gemeinden und Unternehmen in Friedenszeiten erhebliche Vorteile bringen sowie den Personen- und Güterverkehrssystemen zugutekommen und zur Verringerung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen, der Vollendung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), den Kapazitäten im Bereich des Katastrophenschutzes und der Stärkung des Binnenmarkts beitragen;

U. in der Erwägung, dass Verkehrsunternehmen große Bedeutung bei der militärischen Mobilität zukommt; in der Erwägung, dass nicht harmonisierte Verfahren jedoch häufig erhebliche Verzögerungen beim Verkehrsbetrieb und der Erteilung von Genehmigungen für grenzüberschreitende Bewegungen zur Folge haben;

Reaktion auf sich verändernde geopolitische Gegebenheiten

1. hebt hervor, dass die militärische Mobilität für die Sicherheit und Verteidigung Europas wichtig ist; betont, dass die Behebung der strategischen Mängel in der EU und die Deckung des Bedarfs an einer erhöhten militärischen Mobilität angesichts des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine dringender geworden sind;

2. begrüßt das Bestreben der EU und der Mitgliedstaaten, im Rahmen der einschlägigen Strategien der EU und der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) sowie im Rahmen der NATO ihre Verteidigungsbereitschaft erheblich zu erhöhen, die strategischen Abhängigkeiten zu verringern, die Lücken bei den Fähigkeiten zu schließen und die technologische und industrielle Basis der europäischen Verteidigung zu stärken; begrüßt die Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO bei der Verbesserung der militärischen Mobilität; ist jedoch der Ansicht, dass es an der Zeit ist, die erklärten gemeinsamen Ziele der EU und der NATO rasch in echte Fortschritte zu verwandeln;

3. würdigt die gemeinsamen Anstrengungen zur Unterstützung der Ukraine; besteht darauf, dass insbesondere auf der Grundlage der Erfahrungen der ukrainischen Streitkräfte systematisch Lehren aus dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine gezogen werden, auch in Bezug auf die militärische Mobilität, und auch aus nationalen und multinationalen Übungen Erkenntnisse gewonnen werden; erachtet es als besonders wichtig, dass für logistische Vorkehrungen und Ausweichpläne gesorgt wird und schwache und fehlende Verbindungen ermittelt werden; hebt den Stellenwert einer frühzeitigen und wirksamen Abstimmung mit strategischen Partnern hervor, insbesondere mit der NATO;

4. betont, dass Russland eine erhebliche Bedrohung für die Sicherheit der Europäischen Union darstellt und dass es von zentraler Bedeutung ist, dass die Fähigkeit zur schnellen Verlegung von Truppen und militärischen Fähigkeiten an die Ostflanke der EU entwickelt wird;

5. betont, dass ein strategischer Bedarf an Investitionen besteht, und zwar in allen Mitgliedstaaten entlang der vier vorrangigen EU-Korridore für die militärische Mobilität – d. h. der Korridore Nord, Ost, Zentrum-Süden und Zentrum-Norden –, da eine erhöhte und wirksame militärische Mobilität für die Sicherheit aller Mitgliedstaaten und aller EU-Bürgerinnen und -Bürger von wesentlicher Bedeutung ist;

6. betont, dass eine erhöhte militärische Mobilität die GSVP der EU und ihre Missionen und Operationen stärken wird; fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, eine gemeinsame Zielvorstellung dessen zu verfolgen, wie sie ihre Maßnahmen im Bereich der militärischen Mobilität voranbringen können, und konkrete Zielvorgaben zu formulieren, die in den Strategischen Kompass der EU aufgenommen werden sollten; fordert nachdrücklich eine konkrete Vorsorge in Bezug auf die militärische Mobilität, indem zu einem umfassenden Ansatz für die militärische Logistik übergegangen wird, der auch die Sicherheit kritischer Infrastruktur, Verkehrsknotenpunkte, Wartung, Lagerung, Betankung, Instandsetzung und Munition umfasst;

7. betont, dass die militärische Mobilität nicht auf die Bewegung von Truppen, Waffen und Ausrüstung beschränkt ist, sondern auch die humanitäre Hilfe und Akte der Solidarität betrifft; betont, dass die Unterstützung der militärischen Mobilität auch erhebliche Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger mit sich bringen kann, da die Fähigkeit, Streitkräfte rasch zu verlegen, eine schnellere Bereitstellung von humanitärer Hilfe und medizinischer Unterstützung sowie die Instandsetzung von Infrastruktur im Falle von Naturkatastrophen, Pandemien oder anderen Krisen erleichtern kann; betont ferner, dass Investitionen der EU in die Infrastruktur für die militärische Mobilität greifbare Vorteile für die lokalen Gemeinschaften und die Konnektivität bringen können, wodurch die Widerstandsfähigkeit vor Ort gestärkt und die Wirtschaftsintegration verbessert wird sowie mehr Arbeitsplätze geschaffen werden und die öffentliche Unterstützung für die Sicherheitsagenda Europas verbessert wird;

Lösung finanzieller Probleme

8. betont, dass ein zentral verwaltetes EU-Finanzierungsinstrument eigens für den Verkehr wie die Fazilität „Connecting Europe“ im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) als Hauptquelle für eine solide Finanzierung der militärischen Mobilität fortgeführt werden und die Mittelausstattung dieses Instruments für den

Verkehr deutlich erhöht werden muss; begrüßt daher den Vorschlag, die Mittel für die militärische Mobilität im nächsten MFR aufzustocken, in dem im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034 mehr als 50 Mrd. EUR für den Verkehr bereitgestellt werden sollen, darunter mehr als 17 Mrd. EUR für die militärische Mobilität;

9. weist erneut darauf hin, dass der Rat im MFR 2021-2027 eine beispiellose Kürzung der Mittel für die militärische Mobilität um 75 % gegenüber dem Standpunkt des Parlaments und der Kommission vorgenommen hat, und betont, dass eine solche Situation nicht erneut eintreten darf; betont, dass die Mittel für die militärische Mobilität aufgrund der groß angelegten Militärinvasion Russlands in der Ukraine vorzeitig bereitgestellt werden mussten und Anfang 2024 bereits vollständig aufgebraucht waren; besteht darauf, dass die Mittel für die militärische Mobilität im nächsten MFR erheblich aufgestockt werden, um sie mit dem geschätzten Investitionsbedarf von mindestens 100 Mrd. EUR für die Bewältigung der 500 Hotspots in der EU in Einklang zu bringen, bei denen ein dringender Verbesserungsbedarf festgestellt wurde[13];

10. beharrt darauf, dass es vor dem Hintergrund dieses Investitionsbedarfs sowie der Empfehlungen des Draghi-Berichts wichtig ist, in den späteren Verhandlungen über die Gesamtobergrenze des MFR mindestens den angegebenen Betrag von 17 Mrd. EUR beizubehalten und gleichzeitig die Mittelzuweisung für die Verwirklichung des TEN-V zu schützen; betont, dass der Rat keinen Vorschlag zur Kürzung dieser Mittel vorlegen darf, und ist der Ansicht, dass die Bereitstellung dieser Mittel für die militärische Mobilität genau beobachtet werden muss;

11. betont, dass die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden und großen Verkehrsprojekten und beim Aufbau von Infrastruktur mit Doppelnutzung erfolgreich gefördert werden müssen, um die rasche und effiziente groß angelegte Mobilisierung und Bewegung von Streitkräften, Ausrüstung und Mitteln in der gesamten EU zu ermöglichen;

12. bekräftigt, dass Initiativen und Finanzmittel für die militärische Mobilität die Gesamtumsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Vollendung eines intelligenten, widerstandsfähigen, interoperablen, dekarbonisierten und nachhaltigen TEN-V nicht behindern sollten; weist erneut auf das Ziel hin, das TEN-V-Kernnetz bis 2030 zu vollenden und das Europäische

---

13 Gemeinsame Mitteilung der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 16. Oktober 2025 mit dem Titel „Frieden sichern: Fahrplan für die Verteidigungsbereitschaft 2030“ (JOIN(2025)0027).

Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) sowie das erweiterte Kernnetz bis 2040 einzuführen;

13. betont, dass die zeitnahe Fertigstellung grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte im Rahmen des TEN-V-Netzes ein unentbehrliches Ziel ist, wenn es darum geht, in Europa wirksame Ziele in den Bereichen doppelter Verwendungszweck und militärische Mobilität zu verwirklichen; weist darauf hin, dass sich die Gesamtinvestitionen, die für die Vollendung des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes erforderlich sind, dem Positionspapier der TEN-V-Koordinatoren vom April 2024 zufolge in den nächsten 15 Jahren auf 845 Mrd. EUR belaufen werden und dass allein für Projekte mit dem höchsten EU-Mehrwert der verbleibende zu investierende Betrag auf mindestens 210 Mrd. EUR geschätzt wird;

14. weist darauf hin, dass die Umsetzung großer Verkehrsinfrastrukturprojekte, die für die militärische Mobilität von entscheidender Bedeutung sind, aufgrund der Art der zu ergreifenden Maßnahmen eine langfristige Finanzierung erfordert;

15. betont, dass im nächsten MFR die Verfahren für die Gewährung von Finanzhilfen für Projekte im Bereich von Infrastruktur mit Doppelnutzung im Rahmen der Unterstützung der militärischen Mobilität aus der Fazilität „Connecting Europe“ gestrafft und vereinfacht werden müssen;

16. begrüßt die Starthilfe-Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) für Investitionen in Projekte im Bereich der Infrastruktur mit Doppelnutzung, die darauf abzielen, die militärische Mobilität zu verbessern; fordert eine beständige Rolle der EIB bei der Finanzierung anderer Projekte im Bereich der Infrastruktur mit Doppelnutzung und anderer militärisch und zivil nutzbarerer Fähigkeiten;

17. fordert, dass die Entwicklung zusätzlicher Finanzierungsmechanismen wie einer Bank für Verteidigung, Sicherheit und Widerstandsfähigkeit geprüft wird, um dem Finanzierungsbedarf in den Bereichen Sicherheit, Verteidigung und Widerstandsfähigkeit gerecht zu werden;

18. weist erneut darauf hin, dass die Mitgliedstaaten alle im Rahmen des derzeitigen MFR zur Verfügung stehenden Mittel nutzen können, was auch die kürzlich eingeführten Maßnahmen zur Neuzuweisung von Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des Kohäsionsfonds einschließt, und nicht verwendete Mittel der Aufbau- und Resilienzfazilität rasch für Investitionen in die Verteidigung, einschließlich der Infrastruktur mit Doppelnutzung und beweglicher Mittel, umwidmen können, um die militärische

Mobilität zu fördern, wozu auch die militärische Hemmung feindlicher Bewegungen gehört;

19. fordert Zusagen, dass die zweckgebundenen Haushaltsmittel des EDIP, des Europäischen Verteidigungsfonds, des Programms SAFE sowie der im Rahmen des Omnibus-Pakets zur Verteidigungsbereitschaft und weiterer Verteidigungsinitiativen der EU angenommenen Maßnahmen verwendet werden können, um den Ausbau und die Modernisierung der physischen und digitalen Infrastruktur mit Doppelnutzung und die gemeinsame und vorhersehbare Beschaffung von unterstützenden Verteidigungsfähigkeiten, auch im Bereich der militärischen Mobilität, voranzutreiben und so eine echte europäische Verteidigungsunion zu stärken;

Beseitigung von Hindernissen für die militärische Mobilität und Übergang zu einem „militärischen Schengen-Raum“

20. bekräftigt seine Forderung nach einem „militärischen Schengen-Raum“ und fordert die Kommission auf, mit Blick auf dieses Ziel unverzüglich einen Fahrplan vorzulegen;

21. erklärt sich erneut zutiefst besorgt über den derzeitigen Mangel an Reaktionsfähigkeit und Effizienz bei der militärischen Mobilität, die durch die Komplexität der Rechtsvorschriften und Verfahren sowie die mangelnde Harmonisierung behindert wird, was zu einer langsamen Koordinierung und zu Zeitverlust führt;

22. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, einen gesamtgesellschaftlichen Ansatz für die militärische Mobilität zu verfolgen, bei dem alle einschlägigen Interessenträger, einschließlich der öffentlichen Hand, der Privatwirtschaft und der Zivilgesellschaft, einbezogen werden, indem die ergriffenen Maßnahmen kommuniziert und erläutert werden;

23. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die dreizehn im Rahmen der Militärischen Mobilitätszusage 2024 eingegangenen Verpflichtungen schleunigst uneingeschränkt umzusetzen und dabei den Schwerpunkt auf Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und Transportmittel sowie auf die Harmonisierung der Rechtsvorschriften, die schnellere Erteilung von Genehmigungen für grenzüberschreitende Bewegungen und die Verbesserung der GSVP und der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO zu legen;

24. fordert die Kommission nachdrücklich auf, einen horizontalen Ansatz zu verfolgen, wenn sie weitere Maßnahmen vorschlägt, indem sie die Vorschriften und Verfahren harmonisiert und vereinfacht, wobei das dringende Ziel darin besteht, dass der Ansatz der EU für die Beseitigung aller bestehenden administrativen, diplomatischen, logistischen und infrastrukturellen Hindernisse für die militärische

Mobilität zu einem integrierten und koordinierten Ansatz gemacht wird;

25. fordert die Einrichtung einer europäischen digitalen zentralen Anlaufstelle für die Ausstellung von Genehmigungen für die grenzüberschreitende Verbringung von Militärausrüstung, einschließlich eines kodifizierten Priorisierungssystems und einer mit der NATO gemeinsam genutzten Datenbank;

26. betont, dass komplexe, langwierige und voneinander abweichende nationale Vorschriften und Verfahren gestrafft werden müssen; besteht darauf, dass im anstehenden Paket zur militärischen Mobilität für alle Verkehrsträger vereinfachte, harmonisierte, einheitliche und digitalisierte Verfahren vorgeschlagen werden, unter anderem in Bezug auf Zölle, Gefahrguttransporte, Sondertransporte, diplomatische Genehmigungen und die Verwendung identischer Genehmigungen, z. B. bei Marschanmeldungen bzw. -krediten für grenzüberschreitende Bewegungen und der Dokumentation im Zusammenhang mit dem EU-/NATO-Vordruck 302, wobei diese Verfahren von allen Mitgliedstaaten anerkannt und angewandt werden sollten; fordert ferner, dass ein militärisches Zollsystem entwickelt wird, um die Zollformalitäten zu digitalisieren und den Verwaltungsaufwand und die Verwaltungskosten mit Blick auf die bestehenden EU-Projekte wie das Secure Digital Military Mobility System (sicheres digitales System für militärische Mobilität) zu verringern;

27. betont, dass die Verwaltungs- und Infrastrukturhemmnisse beseitigt werden müssen, mit denen Unternehmen konfrontiert sind, die auf der Straße Sondertransporte von Militärgütern und Kranen für Vorhaben im Bereich der kritischen Infrastrukturen durchführen; fordert daher, dass die Vorschriften über Sondertransporte auf der Straße im Rahmen der laufenden Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen weiter harmonisiert werden;

28. betont, dass die Bereitstellung von Kriegsrisikoversicherungen für Anbieter von Logistikdienstleistungen mit hohem Risiko ein Anreiz für Unternehmen darstellen kann, da sie dazu beiträgt, die Betriebsrisiken zu mindern;

29. betont, dass die Harmonisierung der Verfahren und eine wirksame Interoperabilität das gegenseitige Vertrauen zwischen den Mitgliedstaaten stärken und die grenzüberschreitende Konnektivität fördern wird;

30. begrüßt das Ziel, den Rechts- und Verwaltungsrahmen entsprechend den Vorschlägen im Omnibus-Paket zur Verteidigungsbereitschaft sowie in der anstehenden Gemeinsamen Mitteilung zur militärischen Mobilität 2025 zu vereinfachen, und fordert ein rasches Inkrafttreten und eine zügige Umsetzung dieses Rahmens;

K***risenrahmen***

31. fordert die Kommission nachdrücklich auf, einen rechtlichen und operativen Rahmen für die Bewältigung von Krisensituationen vorzulegen, in dem klar zwischen mindestens drei Phasen, zum Beispiel „Friedenszeiten“, „Krisenzeiten“ und „Kriegszeiten“, unterschieden wird und der Vorschriften für jede Phase enthält, um die Interoperabilität und den vorrangigen Zugang der Streitkräfte zu Transporteinrichtungen, -netzen und -mitteln und die vereinfachte Bewegung von Militärpersonal und -ausrüstung entlang der militärischen Korridore und zwischen diesen Korridoren sicherzustellen; fordert, dass dieser Rahmen klare Definitionen für „Ausweichsituationen“ und „Ausweichlösungen“ enthält, um die Kontinuität des Militärtransports im Falle einer Störung sicherzustellen, und auch Leitlinien für die Mitgliedstaaten umfasst, was die Beauftragung verschiedener Sicherheitsanbieter mit der Überwachung und dem Schutz kritischer Infrastrukturen betrifft;

32. erwartet, dass mit dem künftigen Rechtsrahmen ein System für die effiziente und klare Kommunikation und Koordinierung zwischen militärischen und zivilen Stellen, einschließlich der NATO, geschaffen wird, über das unter Wahrung des Grundsatzes „Kenntnis nur, wenn nötig“ auch Informationen mit den Infrastrukturbetreibern und Transportunternehmen ausgetauscht werden, die für die Erbringung militärischer logistischer Dienstleistungen qualifiziert sind, um die Widerstandsfähigkeit in gesamten Netzen und für jede Phase zu fördern; weist insbesondere auf die fehlende Zusammenarbeit und die begrenzte Kommunikation zwischen Hafenverwaltungen und militärischen Akteuren sowie Akteuren im Zusammenhang mit einschlägigen Verteidigungsgebäuden hin; ist sich der Sensibilität der Verfahren des Informationsaustauschs insbesondere mit europäischen Hafenverwaltungen in ausländischem Eigentum bewusst; betont jedoch, dass ein zuverlässiger und sicherer Kanal für den spezifischen Informationsaustausch erforderlich ist;

33. betont, dass ein dauerhafter Beschlussfassungsmechanismus eingerichtet werden muss, der es den Staats- und Regierungschefs ermöglicht, in Krisen- und Kriegszeiten umgehend tätig zu werden;

34. fordert die Kommission auf, eine Taskforce für militärische Mobilität mit Vertretern aller zuständigen EU-Einrichtungen einzurichten, um die Vorbereitung, Umsetzung und Überwachung aller Initiativen im Bereich der militärischen Mobilität auf horizontale Weise zu straffen, und fordert gleichzeitig die Benennung nationaler Kontaktstellen, um die allgemeine Governance und Koordinierung der militärischen Mobilität zu verbessern;

35. fordert die Kommission nachdrücklich auf, bei sämtlichen künftigen Initiativen im Bereich der militärischen Mobilität alle Empfehlungen

des Europäischen Rechnungshofs zur Governance zu berücksichtigen;

36. stellt fest, dass den Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft bei der militärischen Mobilität und der Erleichterung der Lieferketten eine entscheidende Funktion zukommt; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Arbeitskräftemangel zu beheben, in die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft zu investieren, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, für bessere Ausbildungsmöglichkeiten zu sorgen, um die Arbeitnehmer mit den für die militärische Mobilität erforderlichen Kompetenzen auszustatten, und die Attraktivität der Branche zu erhöhen;

Verbesserung und Errichtung neuer Infrastruktur mit Doppelnutzung

37. begrüßt, dass der Rat die vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität in der EU für kurzfristige und groß angelegte Bewegungen angenommen hat, die in Zusammenarbeit mit der NATO erarbeitet wurden, und dass die Ermittlung von 500 Hotspots mit dringendem Verbesserungsbedarf im Gange ist; hebt hervor, dass über 94 % dieser Korridore Teil des TEN-V sind, was die starken Synergieeffekte zwischen ziviler und militärischer Infrastruktur verdeutlicht; fordert eine genaue Bewertung des Finanzbedarfs für die Fertigstellung dieser Korridore für die militärische Mobilität;

38. betont, dass die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur beschleunigt werden muss und sowohl der physische Schutz als auch der Cyberschutz ihrer kritischen Komponenten entlang der vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität verbessert werden müssen;

39. betont, dass die schwächsten Verbindungen und die Engpässe Folgewirkungen für das Funktionieren und die wirksame Aufrechterhaltung ganzer Korridore und des Verkehrsnetzes insgesamt haben; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten daher auf, angemessene Mittel bereitzustellen, um ein gut verknüpftes Netz für die militärische Mobilität sicherzustellen, einschließlich Verbesserungen bei der Instandhaltung, Modernisierung und Interoperabilität der bestehenden Infrastruktur;

40. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, zu prüfen, ob es notwendig ist, für jeden vorrangigen Korridor für die militärische Mobilität einen speziellen europäischen Koordinator als Mitglied der Taskforce für die militärische Mobilität zu ernennen, um die Umsetzung dieser Korridore zu erleichtern;

41. weist erneut darauf hin, dass die Infrastruktur für die Hemmung feindlicher Bewegungen, einschließlich Hindernissen mit doppeltem Verwendungszweck, Befestigungsanlagen und Systemen für die

schnelle Verlegung zur Verstärkung der Grenz- und Territorialverteidigung, auch einen wichtigen Bestandteil der militärischen Mobilität ausmacht; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, eine gründliche und koordinierte Planung und Vorbereitung der Infrastruktur für die Hemmung feindlicher Bewegungen in den vier vorrangigen Korridoren für die militärische Mobilität durchzuführen und dabei dem östlichen und dem nördlichen Korridor Vorrang einzuräumen;

42. weist erneut darauf hin, dass die Eisenbahn das Rückgrat des landgestützten Systems der Mobilität bildet, wenn es darum geht, große Mengen übergroßer, schwerer und gefährlicher militärischer Mittel zu transportieren; besteht darauf, dass sofortigen und kurzfristigen Lösungen wie der Beseitigung des Verwaltungsaufwands für Militärpersonal bei grenzüberschreitenden Bewegungen Vorrang eingeräumt wird; fordert die Kommission auf, für einen verstärkten Kapazitätsaufbau zu sorgen, insbesondere an Verkehrsknotenpunkten und in wichtigen Bereichen im Einklang mit den vier vorrangigen Korridoren für die militärische Mobilität;

43. unterstreicht, dass die Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs von entscheidender Bedeutung für den nahtlosen Betrieb in allen Mitgliedstaaten ist; bringt seine tiefe Besorgnis über den anhaltenden Mangel an Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs zum Ausdruck, der auf Unterschiede bei den Spurweiten innerhalb der EU zurückzuführen ist, z. B. in den baltischen Staaten, in Finnland und auf der Iberischen Halbinsel, was sich auf die grenzüberschreitenden Bewegungen von Truppen, Ausrüstung und Mitteln auswirkt und den Straßenverkehr unentbehrlich macht; fordert die Kommission auf, sich weiterhin mit den verschiedenen Hindernissen für einen nahtlosen Eisenbahnbetrieb in der gesamten EU zu befassen, unter anderem mit der langsamen Einführung des ERTMS und der digitalen automatischen Kupplung (DAK) sowie mit Unterschieden bei der Spurweite; weist erneut darauf hin, dass die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß der TEN-V-Verordnung verpflichtet sind, bis Juli 2026 ihre Pläne für die Umstellung ihrer Netze auf die europäische Regelspurweite vorzulegen; begrüßt in diesem Zusammenhang das Projekt „Rail Baltica“ zur Anbindung der baltischen Staaten an das Eisenbahnnetz der EU durch Anpassung der Spurweiten in den baltischen Staaten; ist der Ansicht, dass dieses Projekt sowohl für die zivile als auch für die militärische Mobilität von strategischer Bedeutung ist, da dadurch interoperable, nachhaltige und leistungsfähige Eisenbahnverbindungen entlang der Ostflanke der EU bereitgestellt werden;

44. stellt fest, dass digitale Technologien, die für den Ausbau der Kapazitäten für den zivilen Schienenverkehr relevant sind, wie das ERTMS und die DAK, auch für die militärische Mobilität von Bedeutung sind und verbessert werden sollten; gibt zu bedenken, dass das ERTMS in einem anderen geostrategischen Kontext

entwickelt wurde, und fordert eine Bewertung seiner Robustheit und seiner Resilienz im Bereich der Cybersicherheit; betont, dass der Eisenbahnverkehr bei jedem Ausfall der Netzverfügbarkeit, der auf Störmaßnahmen oder andere Faktoren zurückzuführen ist, angesichts der Abhängigkeit von der Funktechnologie sofort eingestellt werden müsste; fordert eine Bewertung ähnlicher Art im Rahmen der Entwicklung des künftigen Bahnmobilfunksystems (FRMCS);

45. stellt fest, dass Straßen- und Eisenbahnverbindungen zu Häfen und Netzen von Güterterminals oft von entscheidender Bedeutung sind, um die „letzte Meile“ der Verbringung von Militärausrüstung in die Gebiete zu erleichtern, in denen sie benötigt wird, und diese Verbindungen somit von wesentlicher Bedeutung für den Erfolg der militärischen Mobilität sind; weist erneut darauf hin, dass alle strategischen Punkte des Straßentransports, wie Parkplätze, Tankstellen und Autowaschanlagen, dringend verbessert werden sollten, um in Notfällen eine große Anzahl von militärischen Transporteinheiten und militärischem Transportpersonal aufnehmen zu können; fordert daher, dass Investitionen in wichtige Straßeninfrastrukturen entlang der vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität zu den Prioritäten gehören, um die militärische Mobilität so effektiv wie möglich zu erleichtern;

46. fordert einen harmonisierten europäischen Rahmen, mit dem die Bewegung von Militärkonvois – die von autorisierten zivilen Anbietern durchgeführt werden, wie z. B. Anbietern, die Sondertransporte auf der Straße durchführen sowie Spezialkrane und schwere Ausrüstung handhaben – über die vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität erleichtert und gleichzeitig die Sicherheit der Zivilbevölkerung sichergestellt wird;

47. betont, dass Häfen als kritischen Knotenpunkten im Netz für die militärische Mobilität eine strategische Bedeutung zukommt, da sie als Eingangs- und Ausgangspunkte für groß angelegte militärische Verlegungen dienen und die Integration des See- und Landtransports, insbesondere für die transatlantische Zusammenarbeit, sowie die Widerstandsfähigkeit der strategischen wirtschaftlichen Interessen der Union ermöglichen; stellt fest, dass die maritime Infrastruktur unter strukturellen Mängeln leidet und viele EU-Terminals nicht für den Umschlag militärischer Fracht ausgelegt sind; betont, dass ausreichende Kapazitäten für militärische Versorgungsgüter sichergestellt und Notfallpläne für den Fall erstellt werden müssen, dass zivile Fracht umgeleitet werden muss;

48. unterstreicht, dass die Eigentumsverhältnisse und die Kontrolle bestimmter kritischer maritimer Infrastrukturen ein sofortiges Handeln und strengere Vorschriften erfordern, wie im Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 hervorgehoben wird;

49. fordert Investitionen in die Hafeninfrastruktur und geänderte Anforderungen für den Zugang zu Finanzierungsinstrumenten, sowohl in Bezug auf Seehäfen als auch in Bezug auf Binnenhäfen, um sie besser in die TEN-V-Korridore zu integrieren und die Maßnahmen der EU im Bereich der Energieversorgungssicherheit zu stärken; fordert die Kommission nachdrücklich auf, Strategien auszuarbeiten und umzusetzen, mit denen die Fähigkeiten ausgebaut und die Kapazitäten von Häfen aufgebaut werden; hebt sowohl die Überwasser- als auch die Unterwasserdimension des maritimen Bereichs hervor und fordert die Einbeziehung von Ro-Ro-Schiffen (Roll-On/Roll-Off) und Ro-Pax-Schiffen (Roll-On/Roll-Off Passenger) als bewegliche Mittel mit doppeltem Verwendungszweck in den Anwendungsbereich der EU-Strategie für die militärische Mobilität;

50. stellt fest, dass auch die Binnenwasserstraßen ein wichtiges Element der militärischen Mobilität sind, da sie aufgrund ihrer verfügbaren Kapazität, der intermodalen Komplementarität und der geringeren Anfälligkeit für opportunistische Nachrichtenbeschaffung Möglichkeiten für den nahtlosen und nachhaltigen zivil und militärisch nutzbaren Transport bieten; weist auf die vorhandenen Kapazitäten des Wasserwegnetzes für den Transport übergroßer militärischer Mittel, gefährlicher Güter und von Kraftstoff zur regelmäßigen Versorgung sowie für die Bereitstellung von Ausweichlösungen im Rahmen der Notfallplanung hin; ist der Ansicht, dass geprüft werden sollte, ob die bestehenden Schleusen weiter ausgebaut werden müssen und die Verfügbarkeit von Kranen und der Schiffsflotte erhöht werden muss;

51. erachtet es als dringend geboten, dass entlang der vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität zusätzliche Logistik-Drehkreuze und Umschlagterminals geschaffen werden; fordert, dass die bestehenden Logistik-Drehkreuze und kommerziellen Umschlagterminals, die für den militärischen Transport entlang der Korridore für die militärische Mobilität relevant sind, angemessen angepasst, als Infrastruktur mit Doppelnutzung ausgewiesen und mit zweckmäßiger Ausrüstung ausgestattet werden, beispielsweise mit für militärische Mittel geeigneten Ladeplattformen und Rampen mit direktem Zugang;

52. erachtet es als dringend geboten, dass entlang der vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität ein Netz strategisch gelegener Logistik-Drehkreuze, einschließlich Binnenhäfen, eingerichtet wird, an denen die erforderliche Infrastruktur für die Wartung, Lagerung und Instandsetzung bereitgestellt werden kann, um ein rasches Übersteigen zwischen Straßen-, Eisenbahn-, See-, Binnenschifffahrt- und Flughafeninfrastrukturen und Militäranlagen sicherzustellen; betont in diesem Zusammenhang, dass an diesen Drehkreuzen die erforderliche Energieinfrastruktur mit Doppelnutzung wie Tank- und Ladestationen bereitgestellt werden

sollte, um zur Deckung des Mobilitätsbedarfs und der Versorgungssicherheit beizutragen;

53. betont, dass an den Logistik-Drehkreuzen den Truppen während des Transits Raum, Kapazitäten und Infrastruktur bereitgestellt werden sollten, insbesondere in Bezug auf Unterkünfte, Lebensmittel und Kraftstoffversorgung;

54. fordert, dass die Entwicklung von Logistik-Drehkreuzen auch im Rahmen einschlägiger europäischer Industrieprogramme gefördert wird, um die Widerstandsfähigkeit der industriellen und technologischen Basis Europas zu stärken; weist erneut darauf hin, dass Maßnahmen zur Digitalisierung der logistischen Prozesse ergriffen werden müssen, um die Widerstandsfähigkeit und Sicherheit der strategischen Infrastruktur sicherzustellen;

55. hält es für äußerst wichtig, die Verkehrskorridore, auch für die militärische Mobilität, auf die Ukraine, die Republik Moldau und die Westbalkanregion auszuweiten, um die Interoperabilität zu verbessern, die operative Reaktionsfähigkeit zu erhöhen, die Partner gegebenenfalls bei der Abwehr von Russlands Aggression und anderen hybriden Bedrohungen in der Region zu unterstützen und eine künftige Aggression auf dem Gebiet der EU abzuschrecken; nimmt zur Kenntnis, dass die Solidaritätskorridore für militärische Mobilität genutzt werden, und hält es für wichtig, sie zu stärken, um die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit der Ukraine zu verbessern;

56. betont, dass genaue, sichere und aktuelle digitale Modelle, digitale Karten, geografische Informationssysteme und Geodatendienste sowohl für die zivile als auch für die militärische Infrastruktur und Routenplanung, die grenzübergreifende Koordinierung und die rasche Verlegung von Truppen und Ausrüstung unerlässlich sind; betont, dass es für die Sicherheit der Zivilbevölkerung und des Militärpersonals sowie für die Erhaltung von Fähigkeiten von größter Bedeutung ist, Daten und Kommunikationswege bei Militärbewegungen zu schützen; betont, dass alle Verkehrsinformationsdienste, die für militärische Zwecke und Verteidigungszwecke genutzt werden, ausreichend gesichert und rechtlich geschützt werden sollten, um zu verhindern, dass geheimhaltungsbedürftige Informationen über Operationen im Bereich der militärischen Mobilität oder wirtschaftliche Daten durch Datenabflüsse offengelegt werden; fordert die Kommission nachdrücklich auf, die digitalen und elektronischen Sicherheitsmaßnahmen entlang der vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität zu koordinieren;

57. betont, dass die gesamte Europäische Union anfällig für Cyberangriffe und Cybereinbrüche ist; betont, dass die digitalen Systeme, mit denen physische Verkehrsinfrastrukturen und Transportmittel überwacht werden, vorrangige Ziele für

Cyberangriffe darstellen; fordert die EU und die Mitgliedstaaten daher auf, die Entwicklung und Einführung innovativer, souveräner, europäischer digitaler Technologien – einschließlich Galileo – voranzutreiben, um sowohl die Cybersicherheit als auch die Widerstandsfähigkeit dieser Infrastrukturen und Vermögenswerte zu stärken; betont in diesem Zusammenhang, dass die künstliche Intelligenz großes Potenzial hat, und fordert, dass weitere Anstrengungen in Forschung und Entwicklung unternommen werden, um digitale Fähigkeiten der nächsten Generation zu entwickeln;

58. ist äußerst besorgt darüber, dass Russland vermehrt Cyberangriffe auf Navigationssysteme im Ostseeraum verübt; fordert die Kommission auf, die Art der hybriden Bedrohungen sowie die gezielte Störung (Jamming) und Fälschung (Spoofing) von GPS-Signalen von globalen Satellitennavigationssystemen (GNSS) als hybride Angriffe auf den europäischen See- und Luftverkehr in das anstehende Omnibus-Paket einzubeziehen und näher darauf einzugehen;

59. betont, dass die NIS-2-Richtlinie[14] zügiger umgesetzt und angewandt werden muss und dass die Zusammenarbeit zwischen den sektoralen Verkehrsbehörden, den zuständigen Cybersicherheitsagenturen, den Reaktionsteams für Computersicherheitsverletzungen (Computer Security Incident Response Teams, CSIRT) sowie dem Netzwerk der Verbindungsorganisationen für Cyberkrisen verbessert werden muss; betont, dass es wichtig ist, konkrete Maßnahmen zur Berücksichtigung der Aspekte der militärischen Mobilität in die Bewertungen der Cybersicherheitsrisiken auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene einzubeziehen;

60. hebt hervor, dass dem Schutz kritischer Verkehrsinfrastrukturen und der Verbesserung ihrer Widerstandsfähigkeit, auch gegen Cyberangriffe und hybride Bedrohungen, die den zivilen Luft-, See- und Landverkehr gefährden, eine große Bedeutung zukommt; weist darauf hin, dass kritische Infrastrukturen im Energie- und Kommunikationsbereich (luftseitige und oberirdische Infrastruktur sowie Unterwasserinfrastruktur einschließlich GNSS) ebenfalls unmittelbaren Einfluss auf den Erfolg von Maßnahmen der militärischen Mobilität haben;

61. fordert, dass in enger Zusammenarbeit mit der NATO ein europäischer Mechanismus für die Überwachung und für die rasche

---

14 Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie) (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Reaktion im Fall von Cyberangriffen oder hybriden Angriffen auf kritische Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsinfrastrukturen eingerichtet wird;

62. fordert die Kommission auf, schleunigst Maßnahmen zu ergreifen, um die Verfahren für Investitionen, die Zwecken der militärischen Mobilität dienen, zu vereinfachen und zu beschleunigen, und insbesondere gezielte Ausnahmen von den geltenden Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge für Infrastruktur und Mittel im Bereich der militärischen Mobilität einzuführen, die eine wesentliche militärische Komponente oder Doppelnutzungskomponente aufweisen; betont, dass Projekte von strategischem europäischem Interesse ohne übermäßige Verzögerungen umgesetzt werden müssen und dass dabei Transparenz, fairer Wettbewerb und das Recht auf ein ordnungsgemäßes Verfahren sichergestellt sein müssen;

63. weist darauf hin, dass öffentlich-private Partnerschaften wichtig für die militärische Mobilität sind; fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, die zivil-militärische Zusammenarbeit im Bereich der militärischen Mobilität zu erleichtern und Anreize dafür zu schaffen; betont, dass hinsichtlich der Nachfrage nach Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität Vorhersehbarkeit und ausreichende Finanzmittel sowie vereinfachte Vergabevorschriften wichtig sind, damit die Zulieferindustrie ihr Produktionsniveau steigern und aufrechterhalten kann;

64. ist der Ansicht, dass der Grundsatz der europäischen Präferenz bei den Bemühungen der EU um die Stärkung ihrer strategischen Autonomie und Widerstandsfähigkeit Vorrang haben sollte, und stellt gleichzeitig fest, dass es den Mitgliedstaaten freisteht, ihre militärischen Kapazitäten auszubauen, um kurzfristig auf Bedrohungen reagieren zu können; weist darauf hin, dass dieser Grundsatz angewandt werden sollte, um sicherzustellen, dass mit EU-Mitteln, die im Rahmen von Programmen wie dem SAFE, dem EDIP und dem EDIRPA in Verteidigung und Sicherheit investiert werden, insbesondere in Technologien im Zusammenhang mit kritischer Infrastruktur mit Doppelnutzung, die EDTIB unterstützt wird;

65. bekräftigt, dass mit Blick auf die Widerstandsfähigkeit kritischer Infrastrukturen ausländische Direktinvestitionen in der EU einheitlicher und gründlicher überprüft werden müssen; betont, dass die Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/452 über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen einen wichtigen Schritt hin zu einem kohärenteren und wirksameren europäischen Rahmen für den Schutz der Sicherheit und der öffentlichen Ordnung bei gleichzeitiger Wahrung von Offenheit und Transparenz darstellt; begrüßt in diesem Zusammenhang den Vorschlag der Kommission, die Verordnung (EU) 2019/452 über die Überprüfung ausländischer

Direktinvestitionen zu überarbeiten, wobei das Ziel darin bestehen sollte, ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem Investitionsbedarf und dem Schutz wesentlicher Sicherheitsinteressen und der Verteidigungskapazitäten der EU herzustellen;

66. betont, dass in den nächsten zehn Jahren trotz der Bemühungen um eine Verringerung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen die Nutzung fossiler Brennstoffe im Bereich der militärischen Mobilität weiterhin unerlässlich sein wird, beispielsweise beim Einsatz von Elektrodiesellokomotiven und Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren, der im Fall eines massiven Strommangels die einzige funktionierende Lösung ist;

67. weist darauf hin, dass die Kraftstoffversorgungsketten für die Streitkräfte entlang der vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität ausgeweitet werden müssen; hebt hervor, dass die Energieinfrastruktur entlang der Ostflanke ausgebaut werden muss, um Operationen der militärischen Mobilität zu unterstützen, und fordert die Kommission auf, etwas gegen die „Kraftstoffknappheit“ zu unternehmen; legt nahe, strategische Energiereserven anzulegen, die insbesondere für Regionen mit unzureichender Rohrleitungsinfrastruktur und Brennstofflagerkapazität maßgeblich sein könnten; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, die Richtlinie über Erdölvorräte[15] in Anbetracht der jüngsten geopolitischen Umbrüche einer Überprüfung zu unterziehen, um die Energieversorgungssicherheit und die Widerstandsfähigkeit gegenüber neu auftretenden Bedrohungen zu erhöhen;

68. weist darauf hin, dass das Eisenbahnsystem für den Zugverkehr auf Strom angewiesen ist und daher die Widerstandsfähigkeit der Energienetze erhöht und die Stromversorgung im Falle eines Ausfalls oder einer Unterversorgung rasch wiederhergestellt werden muss;

69. stellt mit Besorgnis fest, dass die EU in hohem Maße auf die Einfuhr von Rohöl und Erdölerzeugnissen angewiesen ist; fordert die Kommission auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass widerstandsfähige und überwiegend in der EU angesiedelte Produktions- und Raffineriekapazitäten für Kraftstoffe und alternative Kraftstoffe erforderlich sind, wenn eine robuste europäische Strategie für militärische Mobilität verfolgt und die strategische Autonomie gestärkt werden soll; fordert, dass umgehend ein umfassendes Netz für die Verteilung und Speicherung von Kraftstoffen aufgebaut und

---

15 Richtlinie 2009/119/EG des Rates vom 14. September 2009 zur Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Mindestvorräte an Erdöl und/oder Erdölerzeugnissen zu halten (ABl. L 265 vom 9.10.2009, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

die Energieversorgung diversifiziert wird, um die Energiesicherheit sicherzustellen; betont, dass es auch maßgeblich zur Diversifizierung der Energieversorgungsoptionen für die militärische Mobilität und zu den allgemeinen Zielen der EU zur Verringerung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen beitragen kann, wenn die Bestimmungen und Ziele der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe[16] (AFIR) zeitnah umgesetzt werden;

70. fordert die Kommission daher auf, bei der Entwicklung des Energiesystems der EU die Fähigkeiten und Erfordernisse im Bereich der militärischen Mobilität zu berücksichtigen und den Dekarbonisierungszielen sowie der Notwendigkeit strategischer Autonomie und Resilienz Rechnung zu tragen;

Ostflanke

71. betont, dass die Ostflanke der EU angesichts des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine wiederholt Ziel von Cyberangriffen, hybriden Bedrohungen und Sabotage geworden ist und dass dabei auch Verkehrsunternehmen ins Visier genommen wurden; fordert die EU daher auf, ihre Bemühungen zur Unterstützung der Mitgliedstaaten zu verstärken, um unter anderem durch Mechanismen zur raschen Verstärkung und Verbesserung der Cyberabwehr für Knotenpunkte im Schienen- und Straßenverkehr, in Häfen und in der Energieversorgung dafür zu sorgen, dass die kritische Verkehrsinfrastruktur an der Ostflanke vollständig geschützt und widerstandsfähig ist; betont in diesem Zusammenhang, dass die baltischen Staaten insbesondere aufgrund der Suwałki-Lücke äußerst anfällig sind, und unterstreicht, dass im Falle einer Aggression Russlands eine kürzere Reaktionszeit und schnellere Truppenbewegungen erforderlich wären;

72. weist darauf hin, dass die vier vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität eine entscheidende Rolle für die Sicherheit und Verteidigung der EU spielen; ist der Ansicht, dass die Mitgliedstaaten, die derzeit der von Russland ausgehenden Bedrohung am stärksten ausgesetzt sind, wirksam geschützt werden können, wenn dafür gesorgt wird, dass alle ermittelten vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität rasch und effizient funktionieren; weist darauf hin, dass durch die vier vorrangigen EU-Korridore für die militärische Mobilität auch sichergestellt wird, dass die NATO die Ostflanke rasch verstärken und wirksam verteidigen kann, wodurch die kollektive Sicherheit, die Abschreckungswirkung

---

16 Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

sowie die Widerstandsfähigkeit des gesamten Bündnisses gestärkt werden;

73. stellt fest, dass die militärische Mobilität in und nach Polen für die Sicherheit der gesamten Ostflanke von wesentlicher Bedeutung ist; betont, dass multimodale Logistik-Drehkreuze in Westeuropa einen zusätzlichen Nutzen bieten, wenn es darum geht, den zügigen Transport von europäischen Truppen und Truppen der Bündnispartner sowie von schwerem Gerät nach Osteuropa sicherzustellen;

74. begrüßt die kürzlich von der Kommission angekündigte Initiative „Pakt für die östlichen Regionen“, mit der die Mitgliedstaaten an der Ostgrenze der EU gezielt dabei unterstützt werden sollen, die Infrastruktur zu verbessern und die Widerstandsfähigkeit in den Grenzregionen zu stärken; betont, dass das Projekt „Schutzschild Ost“ ein strategisches Vorhaben von grundlegender Bedeutung ist, das unter anderem durch den Schutz einschlägiger Militärkorridore zur Aufrechterhaltung der Reaktionsfähigkeit darauf abzielt, die Sicherheit Europas zu stärken, und nimmt zur Kenntnis, dass es in das Weißbuch zur Verteidigungsbereitschaft aufgenommen wurde; fordert, dass ausreichend Finanzmittel bereitgestellt werden, um seine Umsetzung sicherzustellen;

75. weist darauf hin, dass Infrastrukturprojekte im Bereich der militärischen Mobilität im Rahmen des Europäischen Semesters der Verteidigung kontinuierlich neu bewertet und aktualisiert werden müssen, um den neuesten militärischen Bedrohungen und Fähigkeiten Rechnung zu tragen, und dass zu diesem Zweck nicht nur Häfen ausgeweitet werden sollten, sondern auch Personal geschult, das Seeverkehrsmanagement verbessert und die Fähigkeiten zur Abwehr sich rasch entwickelnder Bedrohungen, beispielsweise die Erkennung von Unterwasserdrohnen, ausgebaut werden sollten;

76. befürwortet vor dem Hintergrund der jüngsten und wiederholten Verletzungen des europäischen Luftraums durch unbemannte Drohnen die europäische Drohnenabwehrinitiative; fordert, dass die Drohnenfähigkeiten in allen Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der NATO und auf der Grundlage der praktischen Erfahrungen der ukrainischen Streitkräfte verbessert und ausgebaut werden; betont, dass diese europäischen Drohnenfähigkeiten auf den Lehren aus der Ukraine aufbauen sollten, wonach die Schaffung innovativer Drohnen- und Drohnenabwehrökosysteme von zentraler Bedeutung ist, bei denen Forschung und Entwicklung mit der Produktion verknüpft werden und auf skalierbare Produktionskapazitäten sowie eine kontinuierliche technologische Entwicklung zurückgegriffen wird, die von Unterwasser-, Aufklärungs- und Kampfdrohnen bis hin zu Verteidigungs- und Drohnenabwehrfähigkeiten reicht;

77. weist darauf hin, dass ein Drohnenabwehrnetz auch dahin gehend angepasst werden könnte, dass es einen doppelten Verwendungszweck erfüllt und dabei hilft, nicht verteidigungsbezogene Bedrohungen oder andere Gefahren zu bewältigen, denen alle EU-Grenzen ausgesetzt sind, darunter der Grenzschutz, die Instrumentalisierung der Migration, der Schutz kritischer Infrastrukturen und grenzübergreifende organisierte Kriminalität;

Verbesserung der Fähigkeiten

78. weist erneut darauf hin, dass Systeme für Transporte auf dem Landweg die wichtigsten Verkehrsträger für die Verbringung von Militärgütern sind, bei denen es sich in der Regel um Schwer- und Übermaßgüter sowie um gefährliche Güter handelt;

79. stellt mit Besorgnis fest, dass derzeit ein Mangel an bestimmten Ausrüstungsgegenständen für die militärische Mobilität wie Flachwagen besteht, deren Produktion seit dem Kalten Krieg zurückgegangen ist; fordert, dass ihre Entwicklung im Rahmen europäischer Industrieprogramme gefördert wird; betont, dass öffentliche und private Interessenträger unbedingt zusammenarbeiten müssen, um das Potenzial der verfügbaren Eisenbahnressourcen für die militärische Mobilität zu nutzen und zu maximieren, und fordert, dass auf Bereitschaftsverträge zurückgegriffen wird;

80. betont, dass der mangelnde Fahrzeugbestand in den europäischen Eisenbahnunternehmen dringend behoben werden muss; betont, dass einem harmonisierten Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge, das von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) verwaltet wird, große Bedeutung zukommt; weist darauf hin, dass die nationalen Vorschriften durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ersetzt werden müssen, um die Verfügbarkeit grenzübergreifend einsetzbarer Fahrzeuge für militärische und zivile Zwecke zu erhöhen;

81. fordert, dass mit Blick auf eine möglichst effiziente Nutzung der verfügbaren Produktionskapazitäten ein koordiniertes Vorgehen bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen verfolgt wird; betont, dass die gemeinsame Beschaffung solcher Fahrzeuge gefördert werden sollte;

82. stellt fest, dass neben dem Landverkehr der Luftverkehr der schnellste Weg ist, um die ersten militärischen Mittel und logistischen Materialien zu befördern; betont, dass eine europäische Reserve für den strategischen Lufttransport aufgebaut und strategische Enabler für die militärische Mobilität in der Luft, z. B. schwere Lufttransporter, ausgebaut werden müssen;

83. nimmt zur Kenntnis, dass zunehmend autonome Fahrzeuge für die Lieferung von Militärgütern eingesetzt werden, was eine Lösung für den Personalmangel in militärischen Logistikeinheiten bietet und menschliche Verluste in Konfliktzeiten verringert; fordert nachdrücklich, dass die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der EU und der Mitgliedstaaten angepasst werden, damit teilautonome Logistiksysteme in den Korridoren für die militärische Mobilität eingeführt werden können;

84. fordert, dass die EU-Fähigkeiten für den medizinisch begleiteten Transport mehrerer Patienten bzw. verletzten Personals hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit und Angemessenheit überprüft werden, damit diese Personen rechtzeitig evakuiert und angemessen versorgt werden können;

85. betont, dass die Anforderungen der Mitgliedstaaten bewertet und zusammengefasst werden müssen, um sicherzustellen, dass Güter mit doppeltem Verwendungszweck wie Lokomotiven, Schiffe, Lastkraftwagen, Anhänger für Sondertransporte, strategische Lufttransporter, Systeme zur Luftbetankung sowie stationäre und mobile Krane ständig verfügbar sind und stetig geliefert werden können;

86. erachtet es als geboten, dass die vorstehend genannten Transportmittel in einem zivil-militärischen „Solidaritätspool“ registriert werden, damit sie, wann immer und wo immer dies erforderlich ist, auf möglichst effiziente Weise genutzt werden können, wobei auf den strategischen Reserven der europäischen Krisenreaktionsfähigkeiten im Rahmen von rescEU aufgebaut werden sollte; fordert die Kommission auf, für die Koordinierung auf EU-Ebene mit den Mitgliedstaaten zu sorgen, wodurch Vorhersehbarkeit und Planungssicherheit für die Zulieferindustrie ermöglicht werden;

87. betont, dass die Kohärenz zwischen den Prioritäten des Aktionsplans zur militärischen Mobilität und der Programmplanung des EDIP sichergestellt werden muss, damit die Bewertung der Fähigkeitslücken (im Rahmen der Prioritäten für die Fähigkeitenentwicklung und der Koordinierten Jährlichen Überprüfung der Verteidigung) als Leitfaden für die Festlegung der Finanzierungsprioritäten dient; fordert die Kommission auf, Anreize für die EDTIB zu schaffen, um diese Lücken zu schließen; stellt fest, dass Investitionen in die Beschaffung, Instandsetzung, Wartung und gemeinsame Nutzung von Transportmitteln durch EU-weite Finanzierungsinstrumente gefördert werden müssen; betont, dass hinsichtlich der Nachfrage nach Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität Vorhersehbarkeit und ausreichende Finanzmittel sowie vereinfachte Vergabevorschriften wichtig sind, damit die Zulieferindustrie ihr Produktionsniveau steigern und aufrechterhalten kann;

88. fordert, dass in Forschung und Entwicklung investiert wird, um die Fähigkeiten mit doppeltem Verwendungszweck voranzubringen; betont, dass die EU die Innovation im Bereich der zivil und militärisch nutzbaren Fahrzeugtechnologien, einschließlich modularer Plattformen, die sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke angepasst werden können, sowie in der zivilen Schiffbau- und Luftfahrtindustrie fördern muss, um neue Technologien voranzutreiben;

Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO

89. ist der Ansicht, dass eine erhöhte militärische Mobilität sowohl die GSVP als auch das transatlantische Bündnis stärkt; betont, dass die NATO bei der Verlegung von Truppen und Ausrüstung auf die Infrastruktur der EU-Mitgliedstaaten angewiesen ist; begrüßt, dass sich die einschlägigen militärischen Anforderungen der EU dank der Fortschritte bei der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO, unter anderem im Rahmen des strukturierten Dialogs zwischen der EU und der NATO über militärische Mobilität, zu etwa 95 % mit den technischen und geografischen Anforderungen der NATO decken;

90. fordert die Mitgliedstaaten auf, insbesondere im Rahmen des derzeitigen „Central Europe Pipeline System“ und des Sicherheitsinvestitionsprogramms der NATO ihre Zusammenarbeit untereinander und mit der NATO zu verstärken, um Interoperabilität, Cybersicherheit und ausreichende Transport- und Lagerkapazitäten für Militäroperationen der EU und der NATO sicherzustellen;

91. bedauert, dass nach wie vor politische und verfahrenstechnische Hindernisse für den Austausch von Verschlusssachen über logistische Netze zwischen der NATO und der EU bestehen, und fordert diesbezüglich ein gemeinsames Verständnis, damit Synergieeffekte erzielt werden; hebt hervor, dass die Wirksamkeit der Verteidigungsanstrengungen beider Organisationen durch diese Hindernisse und insbesondere durch das Fehlen einer Vereinbarung mit der NATO über den Austausch von Verschlusssachen spürbar untergraben wird; fordert, dass sich die EU-Mitgliedstaaten entschlossen darum bemühen, die politischen Hindernisse zu überwinden, die einer Vereinbarung über den Austausch von Verschlusssachen im Wege stehen; fordert, dass eine ständige Plattform für den Informationsaustausch zwischen der EU und der NATO eingerichtet wird, um die Arbeit des NATO-Unterstützungskommandos „Joint Support and Enabling Command“ zu unterstützen;

92. fordert, dass die EU und die NATO regelmäßige gemeinsame Übungen und Stresstests unter Beteiligung der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Infrastrukturbetreiber und der

Transportunternehmen durchführen, um die Kommunikation und Koordinierung zu verbessern, die Verfahren zu straffen sowie Hindernisse für die militärische Mobilität zu ermitteln und zu beseitigen;

93. fordert die Kommission und die NATO auf, die Koordinierung im Bereich der maritimen Mobilität zu vertiefen und Interoperabilitätsstandards für den Seeverkehr, den Hafenzugang und den Schutz der Seeverbindungen sicherzustellen, wobei dem Atlantik, dem Mittelmeer und den Gebieten in äußerster Randlage besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist; fordert, dass die EU und die NATO bei der Sicherung der transatlantischen Lieferung militärischer Ausrüstung und Güter über den See- und Luftweg eng zusammenarbeiten, da diese von großer Bedeutung sind; stellt fest, dass der Türkei eine wichtige Funktion dabei zukommt, die Transportwege und die allgemeine militärische Mobilität der EU und der NATO zu sichern, und würdigt insbesondere ihren Beschluss, die türkischen Meerengen im Februar 2022 zu sperren, wodurch Russland daran gehindert wurde, seine maritime Präsenz im Schwarzen Meer zu verstärken;

94. stellt fest, dass der Planungshorizont der NATO auf operativer Ebene drei Tage beträgt; besteht daher darauf, dass die Zusagen eingehalten werden, das Ziel von höchstens drei bis fünf Tagen für den Abschluss der einschlägigen Genehmigungsverfahren für den Grenzübertritt und für Sondertransporte sowie Transporte von übergroßen und überschweren Lasten zu erreichen, und dass dabei auf gestraffte, harmonisierte und digitale Verfahren zurückgegriffen wird; fordert, dass die Frist für Schnelleingreiftruppen in „Friedenszeiten“ auf drei Tage und in Krisensituationen auf 24 Stunden verkürzt wird; bekräftigt seine Forderung, dass die beiden von der NATO und der EU verwendeten Vordrucke 302 zu einem einzigen Vordruck zusammengeführt werden, um unnötige Doppelarbeit zu verringern und schnellere grenzüberschreitende Bewegungen zu erleichtern; fordert, dass eine automatische Anerkennung für Strecken- und Brückenanalysen innerhalb der Mitgliedstaaten und grenzübergreifend eingeführt wird sowie dass ein meldebasiertes Schnellverfahren für zertifizierte Betreiber, die militärische oder notfallbezogene Transporte durchführen, als Teil des Pakets zur militärischen Mobilität eingeführt wird, um die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen;

95. fordert die Mitgliedstaaten auf, auf der Grundlage der Ergebnisse der Koordinierten Jährlichen Überprüfung der Verteidigung und der Prioritäten der EU für die Fähigkeitenentwicklung 2023 rasch die erforderlichen Verteidigungsfähigkeiten für den militärischen Transport zu entwickeln, zu denen auch der Ausbau der NATO-Pipelinenetze und die Fähigkeiten zum strategischen Lufttransport gehören; hält es für wichtig, falls angezeigt in Abstimmung mit der

NATO, die militärischen Anforderungen zu erfüllen und die technischen und geografischen Lücken zu schließen;

96. betont, dass die USA, Kanada, das Vereinigte Königreich, Norwegen und die Schweiz sowie andere gleich gesinnte Partner durch ihre außergewöhnliche Beteiligung am Projekt zur militärischen Mobilität im Rahmen der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit (SSZ) einen Mehrwert schaffen; fordert, dass die Fähigkeitenziele umgesetzt werden und dass die Beteiligung gemäß den Regeln der SSZ auf strategische Partnerländer wie die Ukraine und die Republik Moldau ausgeweitet wird;

97. betont, dass die Interoperabilität, auch mit wichtigen regionalen Partnern und Bewerberländern wie der Ukraine, der Republik Moldau und den Westbalkanländern, sichergestellt werden muss; fordert spezifische Unterstützung für die Republik Moldau, um sie widerstandsfähiger gegen hybride Bedrohungen zu machen und besser an die Verkehrs- und Sicherheitssysteme der EU anzubinden; betont, dass der verstärkten Koordinierung mit regionalen Partnern in Bezug auf technische Standards, die Sicherheit kritischer Infrastrukturen und den Schutz der Netze vor hybriden Bedrohungen und Angriffen große Bedeutung zukommt; ist der Ansicht, dass die Interoperabilität mit Drittstaaten mit regelmäßigen Bewertungen einhergehen muss;

98. betont, dass dem Parlament als eines der beiden gesetzgebenden Organe im Bereich der militärischen Mobilität eine wichtige Funktion zukommt, wenn es darum geht, die von der EU angestrebte Verteidigungsbereitschaft bis 2030 zu erreichen, und dass es auch durch die demokratische Kontrolle der Maßnahmen der EU eine wichtige Aufgabe ausübt; fordert die Kommission daher auf, systematischere Folgemaßnahmen und eine strengere Berichterstattung – auch in Bezug auf die Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO sowie im Rahmen der SSZ – hinsichtlich der Maßnahmen zur militärischen Mobilität und deren Umsetzung und Finanzierung vorzusehen;

°

° °

99. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie der NATO, der Parlamentarischen Versammlung der NATO, den Agenturen der EU in den Bereichen Sicherheit und Verteidigung und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.