

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Sauter, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/24603 –**

Militärische Mobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch die Fokussierung der europäischen Sicherheitspolitik auf Fähigkeiten zur Landes- und Bündnisverteidigung haben sich in den letzten Jahren die Anforderungen an die heimische Infrastruktur spürbar verändert. Bezeichnend für die nach Ansicht der Fragesteller seit den 1990er Jahren erfolgte Vernachlässigung von speziellen militärischen Anforderungen an zivile Infrastruktur war dabei z. B. ein NATO-Auftrag zu einer großangelegte Bestandsaufnahme von Kapazitäten in der Infrastruktur entlang möglicher Aufmarsch- und Nachschubrouten im Verteidigungsfall.

Auch im Rahmen der 2017 von EU-Mitgliedsländern gegründeten Permanent Structured Cooperation (PESCO) spielt die Thematik der militärischen Mobilität eine bedeutende Rolle. Das Projekt Military Mobility zählt hier aufgrund seiner transnationalen Bedeutung als Paradebeispiel für die Funktionsweise von PESCO.

Die Fraktion der FDP hat die Bedeutung dieser Thematik erkannt und 2018 eine erste Kleine Anfrage an die Bundesregierung gestellt, um die rechtlichen und praktischen Voraussetzungen für Militärtransporte nachzuvollziehen. In der Antwort der Bundesregierung offenbarten sich nach Ansicht der Fragesteller neben einer diffusen Kompetenzverteilung und langwierigen Genehmigungsprozessen auch erste Ansätze für Reformen im Bereich der militärischen Mobilität. Mit dieser Kleinen Anfrage soll nachgefragt werden, ob die erkannten Probleme seitens der Bundesregierung mittlerweile behoben werden konnten, welche Reformen derzeit laufen und ob Ereignisse wie z. B. die VJTF 2019, DEFENDER-Europe 2020 oder auch Trident Juncture 2018 neue Erkenntnisse in diesem Bereich gebracht haben.

Vorbemerkung der Bundesregierung

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

1. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, und konnten die gesteckten Ziele fristgerecht erreicht werden, nachdem Deutschland sich in der Gipfelerklärung des NATO-Gipfels vom 11./12. Juli 2018 in Brüssel dazu verpflichtet hat, „die Zeiten an den Grenzübergängen [zu] verkürzen und dazu bis Ende 2019 diplomatische Genehmigungen für Transporte auf dem Land, zur See und in der Luft innerhalb von fünf Tagen aus[zu]stellen“ (Quelle: <https://nato.diplo.de/blob/2203102/812d1237805aca2580d9db43a8ae1003/erklaerung-der-staats--und-regierungschefs-2018-bruessel-data.pdf>; vgl. auch Bundestagsdrucksache 19/5208, Antwort zu Frage 5)?

Die Bearbeitungsdauer von durch das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) erteilten diplomatischen Genehmigungen liegt in den Dimensionen See und Luft bei bis zu fünf Tagen. Bei Großraum- und Schwertransporten auf dem Landweg ist der Zeitraum bis zur Erteilung der Genehmigung von der Bearbeitung der jeweils zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) auf Länder- oder Kreisebene abhängig. In Zusammenarbeit des BMVg mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Vertretern der Länder wurde ein Genehmigungsverfahren entwickelt (Anpassung des „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte“ (VE-MAGS)), welches im Falle einer priorisierten Verlegung von militärischen Kräften in der Dimension Land, wie etwa der Very High Readiness Joint Task Force (VJTf), auch hier eine Genehmigung innerhalb von fünf Tagen ermöglicht. Das Verfahren wurde bereits im Rahmen einer Erprobung während der Übung DEFENDER Europe 2020 angewendet.

2. Welche Haupt- und alternativen Versorgungsrouten, auf denen militärische Transporte durchgeführt werden können, hat die Bundesregierung, wie in der Gipfelerklärung gefordert, als solche identifiziert (Quelle: <https://nato.diplo.de/blob/2203102/812d1237805aca2580d9db43a8ae1003/erklaerung-der-staats--und-regierungschefs-2018-bruessel-data.pdf>; vgl. auch Bundestagsdrucksache 19/5208, Antwort zu Frage 7)?

Auf die VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage wird verwiesen.

Die Bundesregierung ist nach sorgfältiger Abwägung des parlamentarischen Informationsanspruchs des Deutschen Bundestages mit dem Wohl des Bundes (Staatswohl), das durch Bekanntwerden geheimhaltungsbedürftiger Informationen gefährdet werden könnte, der Auffassung, dass eine Beantwortung der Frage 2 in offener Form nicht erfolgen kann.

Die erbetenen Auskünfte sind geheimhaltungsbedürftig, weil sie sicherheitsrelevante Angaben enthalten, deren Bekanntwerden für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland und ihrer multinationalen Partner nachteilig sein könnten. Die im Rahmen dieser Antwort zur Verfügung gestellten, aggregierten Informationen lassen Rückschlüsse auf militärische Fähigkeiten und Planungen der Bundeswehr und ihrer multinationalen Partner zu.

3. Welche Konsequenzen ergeben sich aus einer Herabsetzung der Tragkraft von Brückenbauwerken für das militärische Nachschubwesen im alltäglichen Dienst sowie bei Übungen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5208, Antwort zu Frage 11)?

Die Konsequenzen, die sich aus einer eventuellen Herabsetzung der Tragkraft von Brückenbauwerken für das militärische Nachschubwesen im alltäglichen Dienst und bei Übungen ergeben, bedürfen einer Einzelbetrachtung. Oft erfol-

gen Militärtransporte als Großraum- und Schwertransporte, welche ohnehin einer Fahrwegprüfung im Rahmen des Anhörungs- und Genehmigungsverfahrens unterzogen werden.

Wesentliche Auswirkungen auf logistische Verkehre im alltäglichen Dienst sowie auf Übungen sind nicht zu verzeichnen.

4. Wurden die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur auf europäischer und nationaler Ebene (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5208, Antwort zu Frage 12) mittlerweile festgelegt, und wie fallen diese aus (bitte erläutern)?

Falls nein, bis wann sollen diese Festlegungen nunmehr abgeschlossen werden?

Die Festlegung der militärischen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur auf europäischer und nationaler Ebene ist erfolgt und mit der NATO abgestimmt. Auf die VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage wird verwiesen.

Zur Begründung der Einstufung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Die festgelegten Detailanforderungen für die Verkehrsinfrastruktur aus den Bereichen Luftverkehr, Schienenverkehr, Straßenverkehr, Binnenverkehr und multimodalem Umschlag werden in den einschlägigen Bedarfsplänen unter anderem im Zuge der Bearbeitung des Militärstraßengrundnetzes bei der Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen berücksichtigt. Eine ergänzende nationale Prüfung der Anforderungen für Eisenbahntransporte wird derzeit durchgeführt und soll im ersten Halbjahr 2021 abgeschlossen werden.

5. Wie bewertet die Bundesregierung gegenwärtig den Zustand der inländischen Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe?

Die Beantwortung erfolgt verkehrsträgerspezifisch in den Teilfragen 5 a) bis 5 d) Der in allen Teilfragen angesprochene Aspekt hinsichtlich eines prozentualen Anteils der Nutzbarkeit von Verkehrsinfrastruktur für militärische Bedarfe gemessen an der Zielhöhe nach Abschluss der geplanten Maßnahmen wird zusammengefasst beantwortet:

Ein prozentualer Anteil in Bezug auf eine Zielhöhe nach Abschluss aller Maßnahmen kann nicht bestimmt werden.

Der Prozess der Erneuerung der Infrastruktur in allen Verkehrsträgerarten ist fortlaufend. Den Verkehrswegeplänen von Bund und Ländern folgend, werden Planung und Ausbau auf Grundlage der Ausbaugesetze für die einzelnen Verkehrsträgerarten durchgeführt. Die Belange der Bundeswehr werden auf Basis der aktuellen Gesetzeslage und Verfahrensvorschriften berücksichtigt.

Bei der derzeitigen Planung zum Erhalt und Ausbau der inländischen Verkehrsinfrastruktur findet die Nutzbarkeit für militärische Bedarfe darüber hinaus keine weitere besondere Beachtung, da sich der Erhalt und Ausbau der notwendigen Infrastruktur auch an den zivilen Verkehrsbedürfnissen ausrichtet, diese sich jedoch im Wesentlichen mit den Bedarfen der Bundeswehr decken (Dual-Use-Charakter von Verkehrsinfrastruktur).

So sollen z. B. im Rahmen der Strategie zur Brückenmodernisierung des Bundes alle Bauwerke bis 2030 im priorisierten Netz der Bundesfernstraßen den zivilen Lastmodellen des aktuellen Eurocodes entsprechen. Mit dem Ziellastni-

veau werden im Regelfall auch alle Anforderungen an militärische Lasten gedeckt (Military Load Classification 100/50-50)

- a) Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der inländischen Straßeninfrastruktur hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe, und wie hoch ist mit Stand 1. November 2020 der Anteil in Prozent der für militärische Bedarfe nutzbaren Straßeninfrastruktur gemessen an der Zielhöhe nach Abschluss aller geplanten Maßnahmen?

Der Zustand der inländischen Straßeninfrastruktur hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für militärische Bedarfe ermöglicht grundsätzlich den Erfordernissen entsprechende Verkehre. Sowohl Dimensionierung als auch physische Aspekte, wie z. B. Maße und Belastbarkeit, lassen militärische Verkehre im Rahmen des Betriebs Inland, bei Übungen und Verlegungen sowie der allgemeinen logistischen Leistungserbringung den Erfordernissen entsprechend grundsätzlich zu.

- b) Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der inländischen Brücken hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe, und wie hoch ist mit Stand 1. November 2020 der Anteil in Prozent der für militärische Bedarfe nutzbaren Brücken gemessen an der Zielhöhe nach Abschluss aller geplanten Maßnahmen?

Der Zustand der inländischen Brücken hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für militärische Bedarfe erlaubt grundsätzlich den Erfordernissen entsprechende Verkehre. Die Belastbarkeit verschiedener Brückenbauwerke muss dabei insbesondere bei der Planung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten berücksichtigt werden.

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

- c) Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der inländischen Schieneninfrastruktur hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe, und wie hoch ist mit Stand 1. November 2020 der Anteil in Prozent der für militärische Bedarfe nutzbaren Schieneninfrastruktur gemessen an der Zielhöhe nach Abschluss aller geplanten Maßnahmen?

Der Zustand der inländischen Schieneninfrastruktur hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für militärische Bedarfe entspricht im Rahmen eines multimodalen Verkehrsträgermixes grundsätzlich den Erfordernissen entsprechender Verkehre, wobei insbesondere für Transporte mit Lademaßüberschreitungen eine eingeschränkte Streckenverfügbarkeit bei Ausfall einzelner Trassen das Risiko birgt, dass Transporte gehemmt werden. Um die Resilienz des Schienennetzes zu stärken, wurde eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe Militäreisenbahngrundnetz (MEGN) in Federführung BMVg unter Beteiligung des BMVI als ständiges und des Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) als nicht-ständiges Mitglied eingesetzt.

Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es:

- Art und Umfang des Bedarfs der Bundeswehr für ein MEGN im Rahmen der Landes- und der Bündnisverteidigung zu ermitteln sowie einen Vorschlag für ein resilientes MEGN zu erarbeiten,
- die Bedarfe zur Schaffung und Ertüchtigung erforderlicher ziviler und militärischer Infrastruktur für ein MEGN zu identifizieren und
- verteidigungswichtige Betriebseinrichtungen und Ersatzvorhaltungen im Rahmen der zivilen Notfallvorsorge/ zivilen Verteidigung für ein MEGN zu identifizieren.

- d) Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der inländischen Hafen- und Wasserstraßeninfrastruktur hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe, und wie hoch ist mit Stand 1. November 2020 der Anteil in Prozent der für militärische Bedarfe nutzbaren Hafen- und Wasserstraßeninfrastruktur gemessen an der Zielhöhe nach Abschluss aller geplanten Maßnahmen?

Der Zustand der für militärische Bedarfe relevanten inländischen Hafeninfrastruktur entspricht grundsätzlich den Erfordernissen entsprechender Anlande- und Umschlagleistungen. Potenziellen, über die Kapazitäten Deutschlands hinausgehenden Bedarfen, z. B. bei der Verlegung großer militärischer Kräftedispositive, kann durch die Einbindung weiterer europäischer Regionen begegnet werden.

Die (Binnen-) Wasserstraßeninfrastruktur ist hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für militärische Bedarfe bislang von geringer Relevanz und war bisher nicht Gegenstand entsprechender Analysen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Fortschritte in den im Aktionsplan Militärische Mobilität behandelten Bereichen Vereinfachung und Vereinheitlichung der Zollformalitäten, Transport gefährlicher Güter (Waffensysteme, Munition etc.) und Schutz kritischer Infrastrukturen, und bis wann sollen die Maßnahmen in diesen Bereichen abgeschlossen werden?

Die Europäische Kommission – Generaldirektion Steuern und Zollunion (GD TAXUD) – veröffentlichte im Juni 2020 die rechtlichen Grundlagen für die Änderungen der Zollformalitäten im Zusammenhang mit dem PESCO-Projekt Military Mobility. Für den Warenverkehr im Rahmen von militärischen Operationen wurde das neue EU-Formular 302 eingeführt. Das wird die Beförderung von militärischen Gütern bei der vorübergehenden Ausfuhr und Wiedereinfuhr durch oder im Namen der Streitkräfte der EU-Mitgliedstaaten erleichtern. In Abstimmung mit dem Aktionsplan „Military Mobility“ und im Interesse aller Beteiligten übernimmt die GD TAXUD (geplant bis Ende des Jahres 2020) die Herausgabe eines einheitlichen Leitfadens für Militär- und Zollbehörden. Dadurch soll eine Standardisierung grenzüberschreitender militärischer Transporte in der gesamten EU erreicht werden.

Die Verfahren und Abläufe bei militärischen Gefahrguttransporten der Bundeswehr und auch für ausländische Streitkräfte, sind grundsätzlich eingespielt und leistungsfähig. Dies hat sich insbesondere im Rahmen von Übungen der Very High Readiness Joint Task Force (VJTF) gezeigt. Wo notwendig sind Anpassungen vorgenommen worden.

Im Rahmen des Aktionsplans „Military Mobility“ wird eine Vereinheitlichung der Verfahren und Abläufe bei militärischen Gefahrguttransporten durch zwei Technical Arrangements (TA) erreicht werden, die von der European Defence Agency (EDA) erarbeitet werden und an denen auch deutsche Experten für militärische Gefahrguttransporte mitarbeiten. Die Unterzeichnung dieser TA ist für 2021 vorgesehen.

Der Schutz Kritischer Infrastruktur ist eine gesamtstaatliche Aufgabe. Strategische Grundlage auf Bundesebene ist die seit 2009 gültige Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen. Maßgeblich sind drei Felder, bei denen die Bundesregierung für mehr Resilienz ansetzt: Einerseits die staatlichen Strukturen selbst, die darauf vorbereitet sein müssen, ihre Aufgaben auch unter erschwerten Bedingungen wahrzunehmen, also Krisenmanagement betreiben zu können. Daneben sind es die Betreiber Kritischer Infrastrukturen, die zur Bereitstellung ihrer kritischen (weil lebensnotwendigen) Dienstleistungen auch

unter irregulären Bedingungen grundsätzlich in der Lage sein müssen. Nicht zuletzt sind es die Bürgerinnen und Bürger selbst, bei denen Resilienz zum Tragen kommt unter dem Gesichtspunkt der Eigenvorsorge, die es zu fördern gilt.

Generell wird beim Schutz Kritischer Infrastrukturen der All-Gefahren-Ansatz verfolgt, d. h. es wird ein breites Spektrum unterschiedlicher Gefahrenarten adressiert.

Dieser All-Gefahren-Ansatz wird auf Bundesebene konkretisiert durch Risikoanalysen im Bevölkerungsschutz, in deren Kontext auch Schadensereignisse analysiert werden, die zu erheblichen Beeinträchtigungen Kritischer Infrastrukturen führen könnten. Die Bündelung der dargestellten Ansätze – insbesondere unter Berücksichtigung einer zyklischen Analyse von Gefährdungspotenzialen durch regelmäßige Bewertungsinstrumente (Risikoanalysen, Strategieanpassungen) – ist ein fortwährender Prozess, der auf die Erhöhung der Resilienz Kritischer Infrastrukturen abzielt.

7. Wurde das Militärstraßengrundnetz (MSGN) seit Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5208 (vgl. Antwort zu Frage 23) aktualisiert, und strebt die Bundesregierung derzeit eine Aktualisierung des MSGN an?

Falls nein, warum strebt die Bundesregierung nicht eine Aktualisierung an, und warum hält sie das MSGN nach wie vor für zweckmäßig?

Um die unterschiedlichen Anforderungen an das vorhandene Straßennetz berücksichtigen zu können, verlangt die Bearbeitung des Militärstraßengrundnetzes eine gleichzeitige Bearbeitung des Hauptzivilstraßengrundnetzes. Gleichzeitig sind diese Bedarfe mit den Bundesländern abzustimmen. Das Militärstraßengrundnetz und Hauptzivilstraßengrundnetz werden derzeit in Zusammenarbeit mit den Bundesländern überarbeitet.

8. Welche Investitionen und weiteren Initiativen unternimmt und plant die Bundesregierung gegenwärtig, um die deutsche Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe zu verbessern (bitte die einzelnen Maßnahmen mit Kosten jeweils aufschlüsseln und erläutern)?

Die militärischen Bedarfe an die Verkehrsinfrastruktur fließen in die Gesamtverkehrswegeplanung ein. Investitionen, um die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe zu verbessern, können daher nicht einzeln ausgewiesen werden.

Das Netz der Bundesfernstraßen beispielsweise wird entsprechend den Festlegungen des vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Mittel oder Initiativen, um das Bundesfernstraßennetz darüber hinaus ausschließlich für militärische Bedarfe – sofern diese für definierte Strecken konkret formuliert sind – zu verstärken und auszubauen, sind nicht vorgesehen.

9. Wie ist der Stand beim PESCO-Projekt Military Mobility?

Die Ziele und Vorhaben im Rahmen des PESCO-Projekts Military Mobility liegen im durch die Bundesregierung angestrebten Zeitrahmen.

- a) Welche Rolle spielt die EU innerhalb des Projektes, und wie verläuft die deutsche Zusammenarbeit mit dem Koordinator Niederlande?

Die EU unterstützt mit der EDA und ihren Arbeitsgruppen organisatorisch bei der Umsetzung der einzelnen Vorhaben und Projekte, welche durch die teilnehmenden Mitgliedstaaten selbst inhaltlich ausgestaltet werden. Die deutsche Zusammenarbeit mit dem Projekt-Koordinator Niederlande verläuft erfolgreich und vertrauensvoll.

- b) Welche Schwächen wurden während des Projektfortschrittes identifiziert, und wie wurden diese gelöst?

Die Harmonisierung in Bezug auf die zu erreichenden Ziele unter den teilnehmenden Nationen als auch mit der NATO erfordert umfassende und tiefgreifende Abstimmungsprozesse. Dem wird durch regelmäßige Gespräche und Abstimmungsrunden Rechnung getragen.

- c) Welche Meilensteine wurden bislang erreicht, bzw. welche stehen noch aus?

Erreichte Meilensteine sind u. a. die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Transporte, auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen, ein einheitliches europäisches Zollformblatt (EU Form 302) und ein Standardprozess der Zollabwicklung in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht sowie die weit fortgeschrittene Erstellung von „TA Cross Border Movement Permission Air und Surface“, welche vereinfachte Grenzübertrittsverfahren regeln. Weitere Meilensteine sind die Erstellung von „Terms of References“ für ein „National Point of Contact“ (NPOC)-Netzwerk „Military Mobility“ zur Regelung klarer Zuständigkeiten und Ansprechstellen in den Nationen, sowie umfangreiche Digitalisierungsvorhaben.

- d) Bis wann sollen alle Ziele des Projektes erreicht sein?

Konkrete zeitliche Vorgaben seitens der EU oder der teilnehmenden Mitgliedstaaten gibt es nicht. Eine Zielerreichung bis 2025 wird durch die Bundesregierung angestrebt.

10. Welche Schwachstellen hat die Bundesregierung im Bereich der Infrastruktur hinsichtlich der Nutzung für militärische Bedarfe während und aufgrund der Übung DEFENDER-Europe 20 identifiziert, und welche Herausforderungen im Bereich der militärischen Mobilität mussten bewältigt werden?

Auf die VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufte Anlage wird verwiesen.

Zur Begründung der Einstufung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- a) Wann soll der Abschlussbericht zu DEFENDER-Europe 20 („Final Exercise Report“) vorgelegt werden?

Der Final Exercise Report liegt dem BMVg seit dem 27. November 2020 vor und wird derzeit ministeriell ausgewertet.

- b) Plant die Bundesregierung gemeinsam mit den Partnernationen eine auf DEFENDER-Europe 2020 aufbauende weitere Verlegetübung ähnlicher Art, und falls ja, wann sollen konkrete Planungen dazu veröffentlicht werden, und in welchem Zeitraum soll diese stattfinden, bzw. falls nein, warum nicht?

Nach Kenntnis der Bundesregierung planen die USA, auch zukünftig jährlich eine Übung mit der Bezeichnung DEFENDER-Europe durchzuführen und dazu Kräfte nach und durch Europa zu verlegen. Deutschland wird dabei aufgrund seiner geografischen Lage auch künftig als „Drehscheibe“ dienen.

Die Bundeswehr wird sich an zwei Teilübungen im Rahmen DEFENDER-Europe 2021 mit Übungsschwerpunkt in Südeuropa beteiligen. Unterstützungsforderungen wurden an die Bundesregierung bisher nicht herangetragen.

Das BMVg ist an den Planungen für DEFENDER-Europe 2022 mit Übungsschwerpunkt in Nordeuropa beteiligt, welche durch die USA im November 2020 angestoßen wurden.

Zeitpunkt und Umfang einer Veröffentlichung konkreter Planungen werden grundsätzlich mit den Verbündeten abgestimmt und wurden durch die Bundesregierung noch nicht entschieden.

11. Welche Schwachstellen hat die Bundesregierung im Bereich der Infrastruktur hinsichtlich der Nutzung für militärische Bedarfe während und aufgrund der Übung Trident Juncture 2018 und der Führung der VJTF 2019 identifiziert, und welche Herausforderungen im Bereich der militärischen Mobilität mussten bewältigt werden (bitte getrennt erläutern)?

Im Rahmen der Übung Trident Juncture 2018 wurden keine Schwachstellen im Bereich der Infrastruktur hinsichtlich der Nutzung für militärische Bedarfe durch die Bundesregierung festgestellt. Die Bereitstellung von strategischem Transportraum war durchgängig zeitgerecht und in ausreichender Kapazität gegeben.

Im Rahmen der VJTF 2019 stellten die nationalen Vorschriften und Verfahren bei Partnern in Bezug auf den grenzüberschreitenden, militärischen Verkehr mitunter Herausforderungen dar. An einer entsprechenden Beschleunigung des Verfahrens wird im Rahmen der EU gearbeitet. Auf die Antwort zu Frage 9 c) wird verwiesen.

12. Ist eine Bewertung möglicher „Dual-Use“-Ansätze (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5208, Antwort zu Frage 25) mittlerweile möglich respektive erfolgt, und wie fällt diese Bewertung aus?

Es muss zunächst abgewartet werden, bis die europäischen Vorgaben für den „Dual-Use“-Ansatz in einer rechtsverbindlichen, endgültigen Form vorliegen, ehe die Bundesregierung eine Bewertung vornehmen kann.