

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Sauter,
Alexander Graf Lambsdorff, Renata Alt, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/4739 –**

Militärische Mobilität in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Refokussierung der deutschen und europäischen Sicherheitspolitik auf die Landes- und Bündnisverteidigung in den letzten Jahren ist auch die Frage nach den infrastrukturellen Notwendigkeiten wieder in den Fokus gerückt. Die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten haben hierzu im Rahmen der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit (SSZ) Projekte angestoßen, an denen auch Deutschland beteiligt ist. Auch die NATO sieht die Notwendigkeit der Erfassung und der Bestandsaufnahme – sowie gegebenenfalls der Wiederherstellung – der Infrastruktur entlang der Nachschub- und Aufmarschrouten. Wie die Bundesregierung die Erfassung des Ist-Zustandes regelt und auf die Ergebnisse einer solchen Untersuchung reagieren will, ist unklar. Klar ist, dass seit Ende des Kalten Krieges der Aufrechterhaltung militärisch wichtiger Infrastruktur ein geringerer Stellenwert beigemessen wurde, als notwendig.

1. Welche Rechtsvorschriften regeln den Transport von militärischem Personal und Gerät in Deutschland?

Regelungen für militärische Transporte sind enthalten in der Straßenverkehrsordnung (StVO) §§ 27, 29 (3), 35 und 46 sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) §§ 32, 34 und 70. Darüber hinaus sind die Zentralrichtlinien der Bundeswehr für Straßentransport (A2-1015/0-0-2, B2-1015/0-0-14) und Eisenbahntransport (A2-1015/0-0-6) zu berücksichtigen sowie das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR).

2. Welche Rechtsvorschriften beziehen sich auf den Transport ausländischen militärischen Materials und Personals?

Für ausländische militärische Transporte gelten die gleichen Rechtsvorschriften wie in der Antwort zu Frage 1 benannt.

3. Welche Behörden sind in Deutschland bei der Genehmigung und Durchführung der Verlegung von Truppen und militärischem Gerät beteiligt, und welche Aufgaben übernehmen sie in dieser Funktion?

Die diplomatische Genehmigung einer Ein- und Durchreise von ausländischen Streitkräften durch das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland wird auf Antrag des jeweiligen in der Bundesrepublik Deutschland akkreditierten Verteidigungsattachés durch das Bundesministerium der Verteidigung genehmigt. Diese Genehmigung schließt Aspekte wie Marschkredite (verantwortlich: Logistikzentrum der Bundeswehr), Kriegswaffenkontrollgesetz (verantwortlich: Bundesministerium der Verteidigung), ggf. die Durchfahrt durch die fünf neuen Bundesländer gemäß „2+4-Vertrag“ (Anzeige an das Auswärtige Amt), Gefahrguttransport (verantwortlich: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr), ggf. Großraum- und Schwertransporte (verantwortlich: zuständige Genehmigungsbehörde auf Landesebene) sowie Host Nation Support (verantwortlich Kommando Streitkräftebasis) ein.

Transporte von militärischem Gerät, die von zivilen Speditionen oder der Bahn und ohne militärisches Begleitpersonal erfolgen, werden ausschließlich von zivilen Stellen genehmigt. Die Genehmigung des Transports von militärischem Gerät, welches unter das Kriegswaffenkontrollgesetz fällt, erfolgt in diesem Fall durch das BMWi.

4. Welche rechtlichen Probleme und verfahrensbedingten Verzögerungen treten nach Kenntnis der Bundesregierung beim Transport
- a) inländischer Streitkräfte und militärischen Materials und
 - b) ausländischer Streitkräfte und militärischen Materials durch Deutschland auf?

Grundsätzlich treten in Friedenszeiten inländische und ausländische Streitkräfte in Konkurrenz zum Wirtschafts- und Privatverkehr, wenn es um den Zugang zu den bzw. um die Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen geht. Damit sind sie an die entsprechenden Genehmigungs- und Trassenvergabeverfahren und – soweit es sich um Sondernutzung handelt – an die entsprechenden Erlaubnisverfahren gebunden. Besonders die Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte können sich als zeitaufwändig erweisen und werden damit nicht in allen Fällen militärischen Erfordernissen, insbesondere bei kurzfristig angesetzten Übungen, gerecht. Eine Vorrangbehandlung für in- und/oder ausländische militärische Verkehre ist nicht vorgesehen. Somit gelten alle bestehenden Vorschriften und Verfahrensregelungen vollumfänglich.

5. Wie lange ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Bearbeitungsdauer für die Genehmigungen militärischen Transports durch Deutschland (bitte nach Art und Umfang aufschlüsseln)?

Die Bearbeitungsdauer von durch das Bundesministerium der Verteidigung erteilten diplomatischen Genehmigungen liegt in der Regel in den Dömanen See und Luft bei bis zu fünf Tagen. Bei Großraum- und Schwertransporten auf dem Landweg ist die Bearbeitungsdauer von der Genehmigung der jeweils zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) auf Landesebene abhängig (siehe Antwort zu Frage 3) und kann erfahrungsgemäß bis zu vier Wochen dauern. Um die Vorgabe der NATO, eine Verlegung im Rahmen von VJTF (Very High Readiness Joint Task Force) innerhalb von 5 Tagen sicherstellen zu können, wurde ein modifiziertes Genehmigungsverfahren implementiert.

6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Dauer des Genehmigungsverfahrens zu verkürzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

7. Deutschland hat sich in der Gipfelerklärung des NATO-Gipfels vom 11./12. Juli 2018 in Brüssel dazu verpflichtet, „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“, welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um dieses Ziel zu erreichen?

Das Nadelöhr für Ein- und Durchreisegenehmigungen militärischer Transporte sind die in Zuständigkeit der Bundesländer liegenden Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte. Zur Koordinierung der notwendigen Maßnahmen, besonders im Hinblick auf die Beschleunigung von Erlaubnissen für Großraum- und Schwertransporte wird ein Bund-Länder-Fachausschuss „Militärische Mobilität“ unter Leitung von BMVI (Federführung) und BMVg eingerichtet.

8. Welchen Zeitplan strebt sie bei der Umsetzung der für das Erreichen dieser zeitlichen Vorgabe notwendigen Maßnahmen an?

Es ist beabsichtigt, bis Ende 2019 diplomatische Genehmigungen für Transporte auf dem Land, zur See und in der Luft innerhalb von fünf Tagen auszustellen. Voraussetzung dafür ist die Zustimmung und Unterstützung der Bundesländer.

9. Hat die Bundesregierung bereits „die Haupt- und alternativen Versorgungsrouten identifizier[t], auf denen militärische Transporte durchgeführt werden können“, wie in der o. g. Gipfelerklärung bis Ende 2018 gefordert?

Die genannten Routen wurden bereits identifiziert.

10. Besteht eine solche Routenplanung bereits auf nationaler Ebene?

Eine konkrete Routenplanung erfolgt nach Bedarf, sie orientiert sich an den identifizierten Routen für militärische Transporte.

11. Ist der Zustand der Verkehrsinfrastruktur im Verlauf dieser Routenführung den Anforderungen an militärisches Nachschubwesen entsprechend?

Der Zustand von einigen Brückenbauwerken führte in der Vergangenheit dazu, dass diese in ihrer Tragkraft herabgesetzt werden mussten, was zu besonderen Auflagen oder Teilstreckensperrung für Großraum- und Schwertransporte führt.

12. Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, damit die Infrastruktur entlang dieser Routen den Anforderungen entspricht?

Die erforderlichen Maßnahmen werden nach Abschluss der Festlegung der militärischen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur auf europäischer und nationaler Ebene und nach Abschluss der Routenplanung erarbeitet. Planung und Ausbau erfolgen auf Grundlage der Ausbaugesetze für die einzelnen Verkehrsträger basierend auf dem Bundesverkehrswegeplan.

13. Erhebt die Bundesregierung oder erheben ihr nachgeordnete Behörden und Einrichtungen selbstständig Daten, um die Verkehrsinfrastruktur Deutschlands hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe zu bewerten?

Die Bundesregierung erhebt derzeit keine gesonderten Daten hinsichtlich der militärischen Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur, die über die bereits vorhandenen Daten über Bauwerke und Infrastrukturzustand hinausgehen.

14. Welche Behörden erfassen Daten, um die Nutzbarkeit von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland für militärische Bedarfe zu bewerten?

Folgende Daten werden erfasst und können bei Vorliegen der militärischen Bedarfe mit diesen abgeglichen und bewertet werden:

Für Brücken, Tunnel und sonstige konstruktive Ingenieurbauwerke werden Bauwerksdaten inklusiver ziviler Brückenklassen durch die Auftragsverwaltungen der Länder gesammelt und in einer bundeseinheitlichen Datenbank (SIB-Bauwerke) zusammengefasst. Militärische Transporte, die gewichtsmäßig über den zulässigen Werten der StVZO, § 34 Achslast und Gesamtgewicht, liegen, werden grundsätzlich wie zivile Schwertransporte behandelt.

Das Streckennetz der DB AG entspricht weitgehend der Streckenklasse D 4 (Radsatzlast 22,5 t, Last je Längeneinheit 8 t/m) und einer Fahrzeugumgrenzung, die im oberen Eckbereich über die internationalen Anforderungen hinausgeht. Damit lassen sich sowohl zivile wie militärische Transporterfordernisse auf der Eisenbahn abdecken. Besondere baurechtliche Bestimmungen für Militärtransporte sind (und waren bislang) nicht erforderlich.

Daten für die Genehmigung und Zertifizierung von Flughäfen und Häfen werden durch die Bundesländer vorgehalten.

15. Welche Daten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung während der sogenannten Pilotanalyse im Vorfeld des Aktionsplans zur Militärischen Mobilität durch die Europäische Kommission erhoben, um die Nutzbarkeit von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland für militärische Bedarfe zu bewerten?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden in Deutschland keine Daten durch die Europäische Kommission erhoben.

16. Welche Schwachstellen sieht die Bundesregierung hinsichtlich der Nutzbarkeit der inländischen Verkehrsinfrastruktur für militärische Bedarfe (bitte nach Art der Infrastruktur, u. a. Straßen, Brücken, Schienenanlagen, Häfen und Wasserstraßen, Flughäfen etc. aufschlüsseln)?

Die Belastbarkeit von Straßenbrücken und deren Lastherabstufung können sich für den militärischen Bedarf als eine Schwachstelle erweisen. Engpässe bestehen auch hinsichtlich des verfügbaren Transportraums (verfügbare Spezialfahrzeuge für Schwerlastverkehre, Eisenbahnflachwagen, Schiffe, Transportflugzeuge) auf Straße, Schiene, See und in der Luft.

17. Welche Schwachstellen der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung während der Pilotanalyse, die im Vorfeld des Aktionsplans zur Militärischen Mobilität der Europäischen Kommission durchgeführt wurde, hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe bereits identifiziert worden?

Das Pilotprojekt für die Länder des Nord-Ostsee-Korridors hatte das Ziel, eine Methodik für eine EU-weite Analyse des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu erarbeiten. Im Rahmen des Projekts erfolgte in begrenztem Umfang („Pilotanalyse“) eine Identifizierung von Schwachstellen der Verkehrsnetze außerhalb von Deutschland. Dementsprechend erfolgte keine Bewertung von Schwachstellen der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

18. Wie bewertet die Bundesregierung diese Schwachstellen, und welche Maßnahmen ergreift sie, um diese zu beheben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. In welcher Form werden die Ergebnisse der Untersuchungen hinsichtlich der Nutzbarkeit von Infrastruktur für militärische Bedarfe zusammengefasst?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

20. Welche Stellen sind für die Koordination der planerischen und baulichen Bewältigung eines erkannten Handlungsbedarfs zuständig?

Planung und Ausbau erfolgen auf Grundlage der Ausbaugesetze für die einzelnen Verkehrsträger basierend auf dem Bundesverkehrswegeplan.

21. Inwieweit findet die Nutzbarkeit für militärische Bedarfe bei der derzeitigen Planung zum Erhalt und Ausbau der inländischen Verkehrsinfrastruktur Beachtung?

Die Belange der Streitkräfte werden im Rahmen der gültigen Gesetze und Verfahrensvorschriften bereits jetzt 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 an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen ausrichtet und zudem ein wirtschaftlicher Mitteleinsatz zwingend ist.

Im Rahmen der Strategie zur Brückenmodernisierung des Bundes sollen alle Bauwerke bis 2030 im priorisierten Netz der Bundesfernstraßen den zivilen Lastmodellen des aktuellen Eurocodes entsprechen. Mit dem Ziellastniveau werden im Regelfall alle Anforderungen an militärische Lasten (MLC) gedeckt (MLC 100/50-50).

22. Inwieweit fließen die Ergebnisse der Pilotanalyse, die im Vorfeld des Aktionsplans zur Militärischen Mobilität durch die Europäische Kommission durchgeführt wurde, bereits heute bei der Planung zum Erhalt und Ausbau der inländischen Verkehrsinfrastruktur mit ein?

Die Pilotanalyse und ihr Ergebnis sind Grundlage für das weitere Verfahren zur Identifizierung des Handlungsbedarfs auf EU-Ebene. Zunächst werden die militärischen Bedarfe ermittelt und auf europäischer Ebene definiert. Anschließend werden die ermittelten Bedarfe mit den Zielvorgaben für die Transeuropäischen

Verkehrsnetz- (TEN-V) Korridore abgeglichen, um Synergieeffekte für den zivilen Nutzen („dual-use“-Ansatz) herauszufinden. Schließlich werden die Ergebnisse in Einklang mit den TEN-V-Projekten gebracht. Diese Vorgehensweise wiederholt sich auf nationaler Ebene bezogen auf das Militärstraßengrundnetz, das Schienennetz und auf relevante Häfen und Flughäfen.

23. Welche baurechtlichen Bestimmungen sind seit 1990 hinsichtlich der militärischen Nutzbarkeit von infrastrukturellen Einrichtungen verändert oder abgeschafft worden?

Die Anforderungen an das zivile Straßennetz werden durch das Militärstraßengrundnetz (MSGN) festgelegt, das zuletzt 2000/2001 fortgeschrieben worden ist.

24. Welche Investitionen und weiteren Initiativen unternimmt und plant die Bundesregierung, um die deutsche Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Nutzbarkeit für militärische Bedarfe zu verbessern (bitte die einzelnen Maßnahmen jeweils mit zeitlicher Planung und finanziellem Umfang aufschlüsseln)?

Derzeit sind noch keine Initiativen geplant. Der Investitionsbedarf kann noch nicht ermittelt werden.

25. Wie bewertet die Bundesregierung mögliche Synergieeffekte für den zivilen Nutzen in Deutschland („Dual-Use“-Ansatz), die sich aus Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der militärischen Mobilität ergeben?

Eine Bewertung möglicher Synergieeffekte ist abschließend noch nicht möglich. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich für den konstruktiven Ingenieurbau im Bundesfernstraßenbereich Synergieeffekte ergeben, wenn eine duale Nutzung angestrebt wird.

