

Militärische Mobilität – Korridore der Aufrüstung

von Jonathan Jokisch

Im Jahr 2016 veröffentlichte der US-amerikanische Geopolitik-Thinktank RAND die Ergebnisse einer Untersuchung über einen möglichen russischen Überfall auf das Baltikum.¹ Es wurden verschiedene Szenarien der Kampfhandlungen durchgespielt, aber in allen Fällen wurden die drei Länder Estland, Lettland und Litauen innerhalb von 60 Stunden durch Russland erobert. Um eine vermeintlich unausweichliche Niederlage in einem derartigen Szenario zu verhindern, hat die NATO mit Maßnahmen auf drei Ebenen reagiert: Es werden schwere Kräfte, wie die Brigade Litauen, dauerhaft im Baltikum sowie in anderen osteuropäischen Staaten stationiert. Außerdem werden schnell verlegbare Kräfte, die auch Panzer umfassen, aufgestellt und die Logistikwege an die Ostgrenze der NATO bzw. EU ausgebaut. Da die ersten beiden Schlussfolgerungen viel beleuchtet wurden,² weniger jedoch, wie NATO und EU ein Netz für die Verlegung von Truppen und Fahrzeugen aufbauen, steht dieses Thema hier im Zentrum. Das zentrale Element ist dabei ein Netz aus vier Korridoren, die in verschiedene Regionen an der Ostfront führen. Die Korridore werden seit einigen Jahren bebaut und durch EU- sowie nationale Gelder weiter ausgebaut.

Von der militärischen Mobilität zu vier Korridoren

Die Infrastruktur im Schengen-Raum ist meist auf zivile Fahrzeuge ausgelegt. Militärische Transporte hingegen können einen beträchtlichen Anteil der Tunnel, Brücken und Straßen wegen ihres Übermaßes und enormen Gewichtes nicht passieren. Durch aufwändige Genehmigungsverfahren können zusätzliche Verzögerungen entstehen, die im Kriegsfall als entscheidend erachtet werden. Um diesen Umständen zu begegnen, legte die EU bereits im März 2018 einen Aktionsplan Militärische Mobilität zur Beschleunigung von Truppen- und Güterverlegungen an die russischen Grenzen auf. Neben dem Baltikum gibt es zwei weitere Regionen, in denen Russland militärisch begegnet werden könnte und deren logistische Versorgung kompliziert ist. Deshalb versuchen NATO und EU auch die Versorgungswege nach Skandinavien

und in die Schwarzmeerregion auszubauen. Beide Regionen sind geopolitische Schlüsselstellen in einer Auseinandersetzung zwischen Russland und der NATO.

Aufgrund seiner geographischen Lage ziehen sich fast alle Logistikwege in Europa durch Deutschland. Zum Beispiel gibt es nur fünf Schienenverbindungen aus Westeuropa nach Osteuropa, die nicht in Deutschland liegen, denn der größte Teil führt eben durch die relativ flache Ebene zwischen Nord- bzw. Ostsee und Alpen. Ein noch kleineres Nadelöhr bildet Deutschland in der Verbindung von Festlandeuropa mit Skandinavien, denn hier führt jeder Verkehr über Land durch Norddeutschland. Ebenso liegen an der Nordseeküste die bei weitem größten europäischen Häfen Rotterdam, Antwerpen (kaum 100 km von Deutschland entfernt) und Hamburg in Deutschland.

Diese geographisch zentrale Rolle zusammen mit der politisch zentralen Funktion der Bundesrepublik in der EU führten am 30. Januar 2024 zum Bekanntgeben des Ausbaus eines ersten militärischen Korridors aus den Niederlanden durch Deutschland nach Polen. Die belgische EU-Ratspräsidentschaft hatte dafür ein Treffen organisiert, bei dem die deutsche Vertretung mit den Verteidigungsministern beider Länder den militärischen Transitkorridor in einem offiziellen Akt beschloss.³ Dieser baut komplett auf der eigentlich zivilen Infrastruktur auf und bedeutete vor allem einen Ausbau für militärische Nutzbarkeit. Dann kam es Schlag auf Schlag und im Juni 2024 vereinbarten Rumänien, Bulgarien und Griechenland den Ausbau eines südlichen Korridors. Der Ausbau von Korridoren in zwei Regionen ist damit verkündet, während der Nordkorridor zwar bebaut wird, doch noch nicht offiziell bekannt gegeben ist.

Mit Korridoren sind die ungefähren Versorgungs- und Truppenverlegerouten gemeint, die im Kriegsfall mit Russland genutzt würden. Ein Korridor umfasst nicht nur Straßen, Schienen, See- oder Flughäfen, sondern ist ein Bündel aus mehreren dieser Verkehrsmittel, die genutzt werden könnten. Dabei plant die NATO mit präferierten Wegen und mit Wegen, die bei Ausfall, Sabotage oder Blockade genutzt werden könnten. Diese Korridore werden bei NATO- und Bundeswehrrübungen jährlich trai-



Panzertransport, Foto: US-Streitkräfte (Martin Glinker) über wikimedia.

nirt und seit einigen Jahren durch Großprojekte ausgebaut.

Beim größten NATO-Manöver seit dem Kalten Krieg, das Anfang 2024 stattfand, wurde die Verlegung in die drei Regionen – Skandinavien, Baltikum und Schwarzes Meer – über vier Korridore das erste Mal innerhalb eines Manövers und teilweise parallel trainiert. Unter dem Namen „Steadfast Defender 24“ übten fast 100 000 Soldaten aus allen 32 NATO-Staaten gemeinsam das Verlegen und den Einsatz für die Konfrontation mit der Russischen Föderation. Am Ende bewertete die Bundeswehr den Einsatz, bei dem Deutschland zum ersten Mal als Logistik-Drehscheibe für ein NATO-Manöver dieses Ausmaßes fungierte, als Erfolg. Schon 2021 probte die NATO ähnliche Manöver, doch damals war nur die Hälfte der Staaten und ein Zehntel der Truppen von „Steadfast Defender 24“ beteiligt.⁴ Dieses Mal wurden Truppen aus allen NATO-Staaten von den USA bis zur Türkei in ganz Europa eingesetzt. Das Ziel der Übung: die möglichen Frontabschnitte im Krieg gegen Russland schnell zu erreichen.

Grand North – hoch in den kalten Norden

Der nördlichste Korridor führt aus Deutschland nach Skandinavien, denn hier grenzen Finnland und Norwegen an russisches Territorium. In dieser Region liegt zusätzlich noch einer der wichtigsten russischen Häfen, Murmansk, keine 100 km vom nächsten NATO-Staat entfernt. Dieser ist für Russland unabdingbar, denn es ist der einzige eisfreie russische Tiefwasserhafen in Europa, dessen Zugang zum Mittelmeer und Atlantik in einem Krieg nicht verschlossen wäre. Ihren Korridor nach Norden, über den sie nach Skandinavien mit Schiff, Bahn und Flugzeug Material und Soldaten bringen will, nennt die Bundeswehr „Grand North“.

Bei „Steadfast Defender 24“ erfolgte die Verlegung hauptsächlich über den Seeweg, wobei unter der Führung von Großbritannien neun weitere NATO-Staaten, darunter Deutschland, teilnahmen. Die Truppen und Fahrzeuge aus Süddeutschland wurden per Zug nach Emden und von dort per Schiff an die Nordküste Norwegens verlegt.

Doch die Bundeswehr beabsichtigt auch, den Landweg zu nutzen. Dieser führt vorbei an Hamburg oder Lübeck durch Schleswig-Holstein zu Dänemarks Öresundbrücke nach Schweden. Eine zweite Möglichkeit, um noch schneller von Hamburg zur Öresundbrücke zu gelangen, ist der im Bau befindliche Fehmarnbelttunnel. Schon jetzt ist dieser Weg circa dreimal so schnell, wie die Verlegung per Schiff. Und der durch den Aktionsplan Militärische Mobilität 2.0 vom November 2022 geförderte Abbau von Engstellen im Schienen- und Straßennetz in Schweden, Nordnorwegen und Finnland sprechen dafür, dass auch dieser Weg genutzt werden soll.

Die Projekte hoch im Norden stechen hervor, da hier bisher wenig über die konkreten Bedrohungsszenarien bekannt ist. Hier wird zum Beispiel in Lappland die E75 um- und ausgebaut sowie eine Brücke erneuert, damit militärischer Verkehr reibungslos möglich ist. Die beiden Projekte zeigen, dass sich ebenso auf einen Konflikt im Norden Finnlands vorbereitet wird. Doch auf finnischer Seite gibt es hier keine strategisch wichtigen Punkte zu verteidigen. Auf russischer Seite verläuft nur 300 km östlich die strategisch wichtige Eisenbahnverbindung nach Murmansk, ohne die die Hafenstadt vollständig abgeschnitten wäre.

Grand Quadriga – mit dem Schiff nach Osteuropa

In der Mitte Europas liegen die beiden Korridore „Grand Quadriga“ und „Grand Central“. Wie oben beschrieben, betrachtet die NATO das Baltikum als die eigene Achillesverse, die sehr schwer zu verteidigen ist. Um die notwendige Logistik zu ermöglichen, werden gleich zwei separate Korridore vorbereitet und beübt. Der Weg über die Ostsee wurde bei der Übung „Quadriga 25“ trainiert. Diese ist eine Folgeübung der in den letzten beiden Jahren durchgeführten Logistikübungen „Air Defender 23“ und „Quadriga 24“ mit einem diesjährigen Fokus auf die Verlegung per Schiff. Dabei kamen 8000 deutsche Soldaten zum Einsatz. Es beteiligten sich zwar 13 weitere Staaten am Manöver, doch das Kommando lag in Rostock bei der deutschen Marine.

Die Musterkorridore, wie sie beim Manöver Quadriga 2024 beübt wurden. Quelle: NordNordWest, CC BY-SA 3.0 DE, via wikimedia.



Schwere Verbände wurden laut Bundeswehr aus Sachsen und Brandenburg über die A19 nach Rostock gebracht und dort auf zivile Schiffe verladen. Die beiden zivilen Roll-on-Roll-off-Schiffe „Britannia Seaways“ und „Ark Germania“ unter dänischer Flagge waren Teil des Verbands, um die circa 1000 Fahrzeuge der Bundeswehr über die Ostsee nach Klaipeda in Litauen zu bringen.⁵ Dort sollen sie an weiteren Übungen teilnehmen und zu den schon stationierten deutschen Soldaten in Pabradė dazustoßen. Bei dieser Route über die Ostsee ist es plausibel, dass die NATO von einem erheblichen Risiko durch Raketen aus der russischen Region Kaliningrad ausgeht, weswegen der Landkorridor „Grand Central“ priorisiert wird.⁶

Bei der Übung in diesem Jahr wurde zusätzlich zur Logistik ebenso die zivil-militärische Zusammenarbeit (ZMZ) geübt. Im Rostocker Hafen war die militärische Sicherung des Geländes Teil der Verlegung. In Hamburg gibt es im Bereich ZMZ die sehr spannende Übung „Red Storm Bravo“ Ende September 2025, bei der Mitarbeiter von Polizei, Feuerwehr, THW, Airbus und der Hamburg Port Authority gemeinsam die Verlegung von Truppen und Gerät durch die Stadt in den Hafen trainieren. Das antimilitaristische Bündnis „Kein NATO-Hafen!“ fasst die ZMZ zusammen: „In Schulen wird der Gehorsam bei Luftschutzübungen trainiert. Krankenhäuser sollen ihre Funktionsfähigkeit als erweiterte Feldlazarette unter Beweis stellen. Arbeitsämter sollen proben, ausfallende Arbeitskräfte für ‚lebens- und verteidigungsrelevante‘ Konzerne zu ersetzen und Bezirksämter zur Unterstützung der

Militärlogistik herangezogen werden.“⁷ Teil der realitätsnahen Übung ist es, eine Antikriegs-Demonstration in Schach zu halten und schlussendlich die Militärkolonnen durch die Stadt zu ermöglichen.

In Rostock wurde ebenso die logistische ZMZ im Sanitätsdienst während des „Quadriga 25“ Manövers trainiert. Dutzende schwer Verletzte sollten reibungslos von einem Marineschiff durch die zivilen Rettungskräfte aufgenommen und versorgt werden. Spannend wird diese Rollenverteilung besonders für einen Konfliktfall, bei dem im Grünbuch, das den „besten“ Einblick in die diesbezüglichen Planungen bietet, von bis zu 1000 Verletzten pro Tag ausgegangen wird, die alle durch Deutschland transportiert oder durch das hiesige Gesundheitssystem versorgt werden müssten.⁸

Grand Central – auf der Schiene nach Osteuropa

Der zweite Ost-Korridor „Grand Central“ führt auf der Schiene oder über die Autobahn über Polen durch die Suwałki-Lücke⁹ ins Baltikum. Dieser Korridor soll es ermöglichen, innerhalb kürzester Zeit schwere Truppenverbände zu verlegen. Dabei würden, wie es bei der Übung Steadfast Defender 24 geschehen ist, amerikanische Truppen in den westeuropäischen Häfen anlanden und möglichst mit Zügen weitertransportiert werden. Die wichtigste Rolle spielt wahrscheinlich Antwerpen als größter europäischer Hafen. Hier werden zwei Projekte aus dem Aktionsplan Militärische Mobilität 2.0 umgesetzt. Im Ha-



Foto: Doppelpusgut CC-BY-SA 3.0, über wikimedia.

fen, wo auch Tiefwasser-Schiffe anlegen können, wird der Bahnsteig auf 740 m erweitert. Dieser Standard wird ebenso durch das „Military Mobility“ Programm festgelegt und seit einigen Jahren ausgebaut, um mit dieser maximalen Standardzuglänge eine effektive Verlegung zu ermöglichen.¹⁰

Die Zugstrecke von Antwerpen ins Baltikum wurde 2024 mit fünf Millionen auf niederländischer und 50 Millionen Euro auf deutscher Seite durch den Aktionsplan 2.0 gefördert, um die Durchfahrt von 740 m langen Zügen zu ermöglichen.¹¹ Die Bahnstrecke wäre militärisch so wichtig, weil sie der einzige Landweg neben der Autobahn und der schnellste Weg in das Baltikum ist. Durch Deutschland führt die Bahnstrecke auf unterschiedlichen Wegen vor allem über Berlin, Leipzig oder Szczecin (Polen), wobei einzelne Strecken wegen Belastungsgrenzen eventuell nicht nutzbar sind. In Polen würden die Züge entweder über Warschau, Olsztyn oder 5 km an der belarussischen Grenze vorbei fahren, doch schlussendlich führen alle Wege ins Baltikum über Suwałki.

In Polen und im Baltikum finanziert die EU das Mega-projekt Rail Baltica, um die russische Spurbreite in der Region durch die westeuropäische Schiene abzulösen. Rail Baltica wurde immer wieder aufgeschoben und die Kosten liegen heute beim vierfachen des einstigen Preises. Das erste Mal wurde es 2001 beschlossen, doch es brauchte noch zwei Jahrzehnte und ein konkretes Bedrohungsszenario durch den Ukrainekrieg, damit die baltischen Staaten 2024 mit dem Bau begannen und 2025 erste Teilstrecken fertigstellten. Im Baltikum würde die Zugstrecke auf kürzestem Weg Richtung Tallinn, der Hauptstadt von Estland, führen. Dabei führt sie an Kaunas in Litauen sowie Riga in Estland und Pärnu in Estland vorbei. Die Bedeutung von Kaunas im südlichen Baltikum liegt im 20 km entfernten Militärstützpunkt Rukla, wo seit 2017 Truppen der Bundeswehr stationiert sind und seit 2025 der Großteil einer gesamten Brigade mit 4800 Soldaten aufgestellt wird. Für deren dauerhaften Aufenthalt samt Familien wird zurzeit unter Hochdruck eine

Kleinstadt errichtet. Weiter nördlich führt die Bahnstrecke noch an Riga vorbei, wobei ein Seitenarm zum Rigaer Flughafen gebaut wird. Dieser ist ein strategisch wichtiger Ort, da hier ein ganzer Teil des Flugplatzes für eine mögliche militärische Nutzung umgebaut wird. Das geschieht ebenso mit den Geldern für militärische Mobilität aus dem EU-Transporthaushalt. Noch weiter nördlich liegt Estland, das auf eigene Faust versucht, die Rail Baltica möglichst schnell auszubauen.¹²

Die Strecke auf Autobahnen und Landstraßen ins Baltikum wäre sehr ähnlich, soll jedoch durch die Streitkräfte vermieden werden, denn die Verlegung würde länger dauern und führt zu extrem hoher Abnutzung an den Fahrzeugen und der Fahrbahn. Da die NATO mit einem möglichen Kampf um die Suwałki-Lücke plant, wird wie beschrieben ebenso der Korridor „Grand Quadriga“ über die Ostsee ausgebaut.

Grand South – an die Küste des Schwarzen Meeres

Bei dem vierten Korridor „Grand South“ sollen Truppen und Gerät per Flugzeug, Bahn oder auf der Straße ans Schwarze Meer verlegt werden. Mit der Annexion der Krim beansprucht Russland hier eine dominante Rolle und sicherte sich den weiteren Zugang zum strategisch wichtigen Tiefwasserhafen Sewastopol. Bisher ist das Schwarze Meer Russlands Zugang zum Mittelmeer und damit in den Mittleren Osten und nach Afrika, wo die einzigen russischen Militärbasen im Ausland liegen. Zudem liegt auf der anderen Seite des Schwarzen Meeres Georgien, ein kleiner Staat, in dem Russland mit zwei de facto autonomen Regionen militärische Unterstützungsverträge hat. Georgien gilt seit 2023 als Beitrittskandidat für die EU. Das Schienennetz ist zwar in Südosteuropa ausgebaut, doch gibt es nur wenige Schienen, die durchgängig auf hoher Geschwindigkeit befahrbar sind. Diese Schienen verlaufen aus Mitteleuropa einmal durch Salzburg und sonst durch Wien und Budapest.

Ausbau der Korridore: Kosten und Risiken

Bereits im aktuellen EU-Haushalt 2021 bis 2027 wurden für Militärische Mobilität 1,69 Milliarden Euro eingeplant. Öffentlich zugänglich sind die ausgewählten Projekte vom „2023 Military Mobility Call“¹³ und beschrieben sind 38 Projekte, die in dieser Vergaberunde gefördert wurden. Ersichtlich wird, dass fast alle Projekte direkt auf den Korridoren liegen, die von der NATO und Bundeswehr bei „Steadfast Defender 2024“ beübt wurden. Damit diese Korridore auch in Kriegszeiten unter Druck reibungslos funktionieren, wurde in den meisten Fällen der Ausbau von Güterbahnhöfen, Logistikzentren, Häfen und Zug- und Autobahnnetz gefördert. Ein zentraler Aspekt ist, wie bereits beschrieben, dass Güterbahnhöfe und Schienennetz auf 740 m ausgebaut werden, damit der Verkehr von besonders langen Güterzügen reibungslos läuft.

An den Schienenprojekten ist zu erkennen, dass besonders der mittlere Landkorridor von den größten europäischen Häfen über Deutschland bis ins Baltikum ausgebaut wird. Schwerpunkt ist ebenso, dass europaweit Logistikzentren und Häfen so umgerüstet werden, dass Abläufe schneller funktionieren und schweres Material, wie Panzer, verladen werden kann. Ein weiterer Schwerpunkt der Förderungen betrifft den Ausbau des Autobahnnetzes. Der Straßenausbau kommt mehrheitlich in den Regionen Skandiaviens und im Baltikum zum Tragen, wo das Schienennetz noch wenig Ausweichmöglichkeiten bietet.

Es ist davon auszugehen, dass sich derlei Anstrengungen noch einmal erheblich intensivieren werden, nachdem die Kommission für den nächsten EU-Haushalt 2028 bis 2034 17 Milliarden Euro für Militärische Mobilität vorschlug.¹⁴ Doch dies könnte nur die Spitze des Eisbergs sein, da die EU-Mitgliedsstaaten mit dem „Militärischen Mobilitätsversprechen“ („Military Mobility Pledge“) vom Mai 2024¹⁵ zusagten, bei der Vergabe ziviler Infrastruktur Gelder von nun an stets den militärischen „Nutzen“ zu berücksichtigen, ja gar zu priorisieren.¹⁶

Auch die Ausgaben auf nationaler Ebene sollen massiv aufgestockt werden, womit nicht nur erhebliche Kosten, sondern auch beträchtliche Risiken verbunden sind. Denn in jeder Stellungnahme werden die Notwendigkeiten für den Ausbau zwar mit Verteidigung begründet, doch er ist bei weitem nicht nur defensiv nutzbar. Die schnelle Verlegung ist ein ebenso wichtiges Kriterium für die Fähigkeit, um in weniger als 24 Stunden Tausende Soldaten und Panzer an der Grenze aufzubauen und Russland mit einem möglichen Angriff zu überraschen. Der General der US-Truppen in Europa und Afrika sagte fast protzig Mitte Juli 2025, dass man das russische Territorium Kaliningrad „in einem nie dagewesenen Tempo“ einnehmen könne. Das resultiert nicht unwahrscheinlich eben aus dem Ausbau und Training der Korridore.¹⁷

Während die NATO und EU den Krieg immer intensiver vorbereiten, bleibt der Widerstand nicht aus. Parallel zu der mehrtägigen Verlegeübung Red Storm Bravo, bei der auch der Umgang mit einer Antikriegsdemonstration trainiert wurde, waren mehrere echte Demonstrationen und Aktionen unter anderem vom genannten Bündnis in Hamburg angemeldet. In ihrem Aufruf schreiben sie: „Aus der Geschichte ist fundamental zu lernen: Das kluge, beherzte Engagement der Vielen für die weltweite Verwirklichung von Frieden, sozialer Gleichheit und internationaler Solidarität ist das Gebot der Stunde.“¹⁸

Anmerkungen

- 1 Shlapak, David/Johnson, Michael: Reinforcing Deterrence on NATO's Eastern Flank, RAND, 29.1.2016.
- 2 „Brigade Litauen“, als schwere Kräfte, die dauerhaft im Baltikum stationiert sind, ist ein gängiger Begriff und das Thema Kaltstartfähigkeit wird immer mehr diskutiert; Kirsch, Martin/Wagner, Jürgen: Litauen: Deutsche Brigade – Verfestigte Fronten, IMI-Analyse 2023/29.



Foto: Steve Lynes, CC-BY-SA 2.0, über wikimedia.

- 3 Jehle, Christoph: Auf Schienen in den Krieg, Telepolis, 20.4.2022.
- 4 Steadfast Defender 2021, NATO, 22.6.2021.
- 5 Mehr als 1.000 Militärfahrzeuge. Bundeswehr verlegt Gerät für Übung nach Litauen, n-tv, 6.9.2025.
- 6 Das Beispiel der A20 zeigt, dass die NATO mit Ausfällen von bestimmten Korridoren arbeitet und für diesen Fall Redundanzen vorbereitet. Siehe Trescher, Ursula/König, Hermann: A 20 – Autobahnbau zur „NATO-Ostflanke“, IMI-Analyse 2025/11.
- 7 NEIN zur NATO-Übung – Hamburg pfeift aufs Militär JA zur zivilen Entfaltung des Lebens! Aufruf zur Demonstration gegen „RED STORM BRAVO“, Hamburger Initiative gegen Rüstungsexport, 12.8.2025.
- 8 Grünbuch ZMZ 4.0: Zivil-Militärische Zusammenarbeit 4.0 im militärischen Krisenfall. Eine Situationsbeschreibung, Analyse und Handlungsempfehlungen, Berlin, Januar 2025.
- 9 Wikipedia: Suwalki-Lücke. Die einzige Landverbindung der EU und NATO zum Baltikum. Es ist ein 65 km breiter Streifen, der von den Feinden Russland (Kaliningrad) im Westen und von Belarus im Osten begrenzt wird. Er gilt als größte Schwachstelle in der NATO-Verteidigung, da in einem Kriegsfall Russland diese Verbindung schnell unterbrechen und damit das Baltikum von der Versorgung über Land abschneiden könnte.
- 10 Jehle, Christoph: Auf Schienen in den Krieg, Telepolis, 20.4.2022.
- 11 Deutschland baut Militärkorridor mit Polen und Niederlanden auf, Handelsblatt, 1.2.2024.
- 12 Aus der Karte railbaltica.org/map/ geht hervor, dass Lettland noch nicht und Litauen erst auf einem Teil der Strecke mit dem Bau begonnen haben, während Estland auf der gesamten Strecke den Bau durchführt.
- 13 2023 Military Mobility Call - selected projects, CI-NEA, 2024.
- 14 Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung des Mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2028 bis 2034, COM(2025) 571 final, 16.7.2025.
- 15 Rat der Europäischen Union: Schlussfolgerungen des Rates zur Sicherheit und Verteidigung der EU, Beratungsergebnisse, 27.5.2024.
- 16 Ebd.
- 17 Judson, Jen: Army Europe chief unveils NATO eastern flank defense plan, DefenseNews, 17.7.2025.
- 18 Red Storm Bravo: Proteste gegen NATO-Kriegsübungen im Hamburger Hafen, Perspektive Online, 10.9.2025.