

# Denkwürdigkeiten



Journal der  
Politisch-Militäri-  
schen  
Gesellschaft

Nr. 2  
Januar  
1998

Herausgegeben vom Vorstand  
der Politisch-Militärischen Gesell-  
schaft e.V. in Bonn.

## LEADOFF

### Liebe Mitglieder,

mit der **pmg** geht es weiter bergauf. Unsere Gesellschaft ist inzwischen ein eingetragener Verein; das Bonner Finanzamt prüft zur Zeit unsere Gemeinnützigkeit. Der Verlauf der beiden ersten **Treffen** entsprach der Zielsetzung der **pmg** und war zugleich Ansporn für zahlreiche neue Mitgliedsanträge. Die **Denkwürdigkeiten** erfreuen sich reger Nachfrage. Erste Bitten um Dauerabonnement und Nachdruck von Beiträgen unterstreichen dies.

Auch unsere **Internet-Seiten** ([www.p-mg.com](http://www.p-mg.com)) sind begehrt. Im Oktober und November verzeichneten wir zusammen **knapp 3000 Zugriffe!** Auf diesen Seiten erreichen Sie das frei zugängliche pmg-Archiv mit allen Ausgaben der **Denkwürdigkeiten**, der Satzung, den Grundsätzen der Gesellschaft und von uns ausgewählten Links zu Seiten aus der Außen-, Sicherheits- und Wirtschaftspolitik.

Die Resonanz übertrifft unsere kühnsten Erwartungen und spornt zugleich an, den **eingeschlagenen Kurs fortzusetzen**.

Die **pmg** lebt von der aktiven Mitarbeit der Mitglieder und den konstruktiven Beiträgen Interessierter. Teilen Sie uns bitte mit: Welche Themen reizen Sie als Vortrags- und Diskussions-themen für künftige Veranstaltungen? Wer sollte vortragen? Worüber wollen Sie vortragen? Worüber möchten Sie in den **Denkwürdigkeiten** streiten und mit wem? Welches Buch sollten wir kennen? Wer schreibt Glossen, nimmt Themen als Karikaturist aufs Korn? Wen sollten wir für eine Mitgliedschaft gewinnen? **Ihre** Anteilnahme, Ihre Beiträge und Ihre Vorschläge sind wichtig. Rufen Sie an. Faxen Sie. Mailen Sie. **Wir setzen auf Sie.**

Ralph Thiele ist  
Gründungsvorsitzender der pmg.

## In dieser Ausgabe

### 2 Air Wars

Die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie ist zersplittert, während Amerika fusioniert: Konzentration tut not.

### 3 Die Banken in der Euro-Falle?

Die ganze Palette der Bankprodukte steht mit der Einführung des Euro auf dem Prüfstand. Der Wettbewerb wird schärfer.

### 6 Streitpunkt:

#### Balten in die NATO

Sind Litauen, Lettland und Estland nur ein Randrisiko? Pro & Contra zur Präsenz des Bündnisses.

### 8 Rhetorik der Illusionen

Erich Vad hat bei Carl Schmitt Anregungen für die Sicherheitspolitik gefunden.

## THEMEN

### EU: Korsett oder Schrittmacher für Unternehmen?

Die Bedeutung nationaler Politik bei der Integration europäischer Finanz- und Industriestrukturen war Thema des letzten pmg-Mitgliedertreffens in Bonn. Der DASA-Strategie **Thomas Enders** forderte eine **Neuordnung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie**. Bisher seien die Unternehmen von den Regierungen eher beim Wettrennen mit den Amerikanern behindert worden. In der Einführung des **Euro** sieht der **EWU-Projekt-direktor der Deutschen Bank, Thomas Spies**, zwar Risiken, aber auch die Chance vieler Innovationen.

Vortrag und Zusammenfassung der  
Diskussion auf Seiten 2 bis 5.

**LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE**

# „Wie das Kaninchen vor der Schlange“

Thomas Enders, Direktor Unternehmensplanung und Technologie bei Daimler-Benz Aerospace (DASA) in München, sprach am 26. November 1997 vor der pmg in Bonn über "Die Neuordnung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie und ihre wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen".

Am selben Abend hatte der Bundestag der Beschaffung des Jagdflugzeuges Eurofighter zugestimmt (Volumen: 23 Milliarden DM). Die DASA ist am Bau beteiligt. Sie hatte unterdessen mit der British Aerospace den Weg für eine gemeinsame Übernahme der Siemens-Wehrtechniksparte freigemacht.

In der zivilen Produktion hat das Unternehmen vor allem Bedeutung als Partner im Airbus-Konsortium, das sich in eine Airbus AG verwandeln soll. Im Sommer war die Auseinandersetzung zwischen Airbus Industries und dem Weltmarktführer Boeing eskaliert: Für Aufruhr bei den Europäern sorgte die Übernahme von McDonnell-Douglas und die Strategie, mit Fluggesellschaften wie Delta, Continental und American langfristige Exklusivverträge abzuschließen.

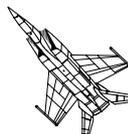
Seit gut fünf Jahren gehören Appelle zur Restrukturierung und Konsolidierung zum Standardrepertoire von Reden, wenn es um die Lage der europäischen Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie geht. Und dennoch kommt die notwendige transnationale Konsolidierung nur im Schneckentempo voran. Die Gründe hierfür sind bekannt: die politische Fragmentierung Europas, unterschiedliche Ziele der Regierungen bezüglich dieser allgemein als "strategisch" an-

erkannten Industrie sowie die unterschiedliche Verfaßtheit der Firmen – reine Staatsunternehmen einerseits, privatwirtschaftliche Firmen andererseits – sind hier an erster Stelle zu nennen.

Ganz anders dagegen die Lage in den USA: Dort können wir seit etwa 1993/94, von der amerikanischen Regierung aktiv gefördert, einen regelrechten Konsolidierungswettkampf beobachten. Der erste große, weltweit vernehmbare Paukenschlag war der Zusammenschluß von Lockheed und Martin Marietta 1995, dem weitere große Akquisitionen oder Mergers folgten, so zwischen Raytheon, Hughes und Texas Instruments und – in diesem Jahr besonders spektakulär – die Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing. Die geplante Akquisition von Northrop Grumman durch Lockheed Martin bildet den vor-

## Umsätze in der Luft- und Raumfahrtindustrie

Quelle: DASA, Zahlen von 1995



USA	
Boeing-McDonnell Douglas.....	\$37 Mrd.
Lockheed Martin - Northrop Grumman.....	\$37 Mrd.
Raytheon .....	\$21 Mrd.
EUROPA	
British Aerospace .....	\$11 Mrd.
Aerospatiale (Frank.) .....	\$9 Mrd.
DASA.....	\$8 Mrd.
Thomson-CSF (Frank.) .....	\$7 Mrd.
GEC Marconi (Italien).....	\$5 Mrd.
Matra (Frankreich).....	\$3 Mrd.
Alcatel Telecom (Fra.)....	\$3 Mrd.
Dassault (Frankreich) ....	\$2 Mrd.

läufigen Abschluß dieses atemberaubenden Konsolidierungsrennens in den USA. Das Ergebnis sind drei wahrhaft gigantische Aerospace- und Rüstungsfirmen – Boeing, Raytheon und Lockheed Martin – mit

enormen Ressourcen und globalen Ambitionen.

## Schockeffekt in Europa und Angst vor den neuen Giganten

Vor diesem Hintergrund und durch die amerikanische Brille betrachtet ist dagegen in der europäischen Industrielandschaft kaum Bewegung festzustellen. Sicher, es hat in den letzten Jahren einige durchaus bedeutsame Joint Ventures gegeben, so etwa der Zusammenschluß zwischen Aerospatiale und DASA im Hubschraubereich oder der von Matra und British Aerospace (BAe) auf dem Gebiet der Lenk Waffen. Aber handelte es sich hier nicht um isolierte Aktionen, die sich gerade angesichts der revolutionären Umwälzungen in den USA als allzu zaghafte, jedenfalls unzureichende Versuche zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit ausnehmen? Und verharrt die europäische Industrie jetzt nicht vielmehr in ängstlicher Erstarrung gegenüber den US-Giganten, ganz so wie das berühmte Kaninchen gegenüber der Schlange?

Ich möchte dagegen die These aufstellen, daß sie sich doch bewegt, die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie, und das vor allem in den letzten zwölf Monaten. Hierfür sind vor allem zwei Faktoren bzw. Entwicklungen ausschlaggebend:

Zum einen der vorstehend schon beschriebene Konsolidierungsprozeß in den USA, wobei insbesondere das Zusammengehen von Boeing und McDonnell Douglas in Europa einen Schockeffekt ausgelöst hat. Dies erklärt sich aus der Tatsache, daß die Stärkung von Boeing von den politisch Verantwortlichen in Frankreich und Deutschland als direkte Herausforderung des "Paradepferds" der europäischen Luftfahrtindustrie, Airbus, begriffen wurde.

Das Boeing-Fanale stand und steht in der Tat für die

Dringlichkeit europäischer Industriekonsolidierung wie auch für die Notwendigkeit einer umfassenden, nicht nur branchenspezifischen Integration. **Boeing-Chef Condit** be-gründete den Erwerb von McDonnell Douglas zuvörderst mit der Herstellung eines breiteren, ausgewogeneren Portfolios. Mit anderen Worten: ihm ging es darum, die starke Abhängigkeit und – bedingt durch einen ausgeprägt zyklischen Markt – Verwundbarkeit Boeings bezüglich der Hauptaktivität der Firma, nämlich zivilen Verkehrsflugzeugbau, durch Ausbau des Verteidigungs- und Raumfahrtbereiches zu reduzieren.

### Airbus-Umwandlung allein reicht als Antwort nicht aus

Für Europa bedeutet dies, daß die Zusammenfassung der Airbus-Aktivitäten von Aerospatiale, BAe, CASA und DASA in eine "**Single Corporate Entity**", sprich: eine normale Firma, nicht ausreicht, um dauerhaft die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flieger gegenüber den Produkten des amerikanischen Giganten zu sichern. Dieses wurde auch von politischer Seite erkannt und entsprechend hat sich das Interesse europäischer Regierungen an der Luft- und Raumfahrtindustrie und deren grenzüberschreitender Konsolidierung in den letzten zwölf Monaten auch erheblich verstärkt.

### Unruhe und Ungeduld

Der zweite wichtige Faktor ist die **Treiber-Rolle maßgeblicher Privatfirmen wie British Aerospace, DASA und Matra**. Diese Firmen lassen sich in ihrem Handeln nicht von übergeordneten "staatstragenden" Zielen leiten, seien diese nun sicherheits- oder beschäftigungspolitischer Natur, sondern sie orientieren sich allein an ökonomischen Kriterien. Daher nimmt es nicht wunder, daß die großen

europäischen Privatfirmen mit **Unruhe und Ungeduld** auf die Entwicklungen in USA reagieren und den Konsolidierungsprozeß zu beschleunigen suchen.

### Ernüchterung und neue Strategien

Wir waren bei DASA in der ersten Hälfte der 90er Jahre der Ansicht, daß erst auf der Grundlage einer politischen Union Europas, zumindest einer **Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik (GASP)**, eine umfassende Integration der Luft- und Raumfahrtindustrie gewagt werden könne. **Maastricht** weckte große Hoffnungen, aber der Krieg im ehemaligen **Jugoslawien** und die nachfolgende Stagnation der GASP, bis hin zu den wenig ermutigenden Beschlüssen von **Amsterdam** im Sommer 1997, brachte die **große Ernüchterung**.

Aerospatiale ausgerichtet war. Sichtbares Resultat war das "**strategic realignment**" der **DASA von Anfang Mai in den Bereichen Raumfahrt und Verteidigung (Lenkflugkörper): hin zu Matra, BAe und GEC Marconi und weg von Aerospatiale**. Dafür gab es drei Gründe.

Erstens: Die privatwirtschaftliche Industrie muß Treiber der Konsolidierung sein, und wo immer möglich sollte sich DASA mit privatwirtschaftlichen Partnern zusammenschließen.

### Möglichst trilateral und mit privaten Partnern

Zweitens: Weitere bilaterale Verbindungen (deutsch-französisch oder französisch-britisch) gefährden das Ziel der nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit herstellenden Konsolidierung. Industrielle Allianzen bzw. Joint Ventures sollten daher **möglichst trilateral** angelegt sein, d.h. die drei "Hauptmächte" der europäischen Luft- und Raumfahrt umfassen.

Drittens: Europäische Konsolidierung darf internationale Geschäfts- und Kooperationsmöglichkeiten nicht behindern, sondern muß diese verbessern. Das gilt vor allem für das transatlantische Verhältnis. **Eine "Festung Europa" kann und darf nicht unser Ziel sein**.

Letztendlich hat das "strategic realignment" der DASA die Voraussetzung dafür geschaffen, **notfalls auch ohne die französische Staatsindustrie eine sinnvolle europäische Konsolidierung** in der Luft- und Raumfahrtindustrie voranzubringen. Die Entscheidung des Bundestags zur Eurofighter-Beschaffung wie auch die gemeinsame Akquisition des Siemens-Verteidigungsgeschäfts durch DASA und BAe sind wichtige Meilensteine.

### Politischer Flankenschutz

Freilich ist die **große europäische Lösung, die**

#### IMPRESSUM

### Denkwürdigkeiten

Journal der Politisch-Militärischen Gesellschaft e.V.

#### Herausgeber

Der Vorstand der PMG  
Postfach 1928, 53009 Bonn

#### Redaktion

Dr. Marco Althaus (V.i.S.d.P.)  
Coventrystr. 1, 65934 Frankfurt am Main

Tel./Fax (069) 38 89 04

E-Mail althaus@p-mg.com

Thomas Bippes

#### Vorstand 1997/98

**Vorsitzender:** Ralph Thiele

Telefon (0228) 12-6935

E-Mail thiele@p-mg.com

**Stellv. Vorsitzender:**

Heinz Schulte

Telefon 0172 257 6262

100135,3457@compuserve.com

**Finanzen:** Karina Forster

**Schriftführer:** Rolf Wagner

**Beigeordnete:** Dr. Holger Mey

Dr. Ulrich Schlie

Anfang 1997 haben wir unser strategisches Koordinatensystem eingehend überprüft, das bis dato zugegebenermaßen sehr stark auf Frankreich und hier vor allem auf die staatseigene

**Gründung einer "European Aerospace Company" etwa, ohne politischen Flankenschutz kaum vorstellbar.** Aufgabe der Regierungen darf es aber nicht sein, unternehmerische Entscheidungen nach politischem Gusto, nach Kriterien der "political correctness" zu beeinflussen. Vielmehr muß die Politik daran gehen, die derzeit noch völlig unzureichenden Rahmenbedingungen für eine europäische Industrieintegration zu schaffen, insbesondere auf **steuerrechtlichem und exportrechtlichem Gebiet.** Daneben müssen die nationalen **Forschungs- und Technologiepolitiken** abgestimmt, der transnationale Transfer der Rechte an intellektuellem Eigentum sowie die Öffnung national-klassifizierter Bereiche und Programme für multinationale Unternehmen geregelt werden.

Es gibt ermutigende Hinweise darauf, daß sich die politisch Verantwortlichen hierzulande wie auch in Großbritannien und Frankreich dieser Aufgabe zu stellen bereit sind. **Wir erwarten in Kürze eine trilaterale Erklärung der drei Regierungen.** Von der Bundesregierung erhoffen wir, daß sie – im Verein mit der britischen Regierung – mit Nachdruck für eine privatwirtschaftliche Gesellschaftsstruktur einer "European Aerospace" eintritt. Schließlich besitzen die Gründe, die die Bundesregierung in den 80er Jahren veranlaßt haben, die Konsolidierung und Privatisierung der deutschen Luft- und Raumfahrtkapazitäten unter dem Dach von Daimler-Benz zu fördern, auch auf europäischer Ebene ihre uneingeschränkte Gültigkeit.

*Dr. Thomas Enders, München*

## WÄHRUNGSUNION

# Die Banken in der Euro-Falle?

Bei der Deutschen Bank in Frankfurt ist Thomas Spies Direktor des Projektteams Europäische Währungsunion, in dem alle EWU-Aktivitäten konzernweit koordiniert werden. Spies referierte am 26. November 1997 vor der pmg in Bonn über "Die Vorbereitung auf den Euro: Chancen und Risiken." Die Neuordnung der Finanzmärkte wird seiner Ansicht nach den Wettbewerb unter den Banken, aber auch unter den Finanzplätzen verschärfen. Der Euro-Finanzmarkt, glaubt Spies, wird zahlreiche Innovationen hervorbringen und leistungsfähiger werden als die alten nationalen Märkte. Der Preis dafür allerdings sei hoch: "Der Euro", so Spies, "kostet die Deutsche Bank in den kommenden fünf Jahren mehr als 500 Millionen Mark." Ein Drittel davon finanziere die Umstellung von Technik und Software, ein Drittel sei für Kommunikationsaufgaben reserviert. Das letzte Drittel sei der Verlust an Wechselgebühren. "Einige Banken werden den Euro nicht überleben", sagte Spies weiter. Damit meinte er nicht die kleinen Privatbanken und Sparkassen, sondern die mittelgroßen Bankhäuser: Sie müßten sich um Nischen bemühen.

Mit dem Beginn der Europäischen Währungsunion steht Europa vor einer Zeitenwende. Die monetären und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Finanzinstitute und Unternehmen ändern sich nachhaltig. Der Binnenmarkt wird durch die einheitliche Währung komplettiert. Wechselkursrisiken und währungsbedingte Transaktionskosten entfallen. Die Preistransparenz nimmt zu, und der Wettbewerb verschärft sich. Ein großer liquider Finanzbinnenmarkt

entsteht, der neue attraktive Anlage- und Finanzierungsmöglichkeiten eröffnet und die Banken in all ihren Kernbereichen fordert. Der Euro läßt die Ländergrenzen nicht verschwinden, aber er überwindet in Europa die bisherigen Währungsgrenzen. Es öffnet sich der Weg für Europäische Zahlungsverkehrssysteme, die einem inländischen Zahlungsverkehrssystem vergleichbar sein werden.



## Der Euro: Katalysator für Trends im Bankgeschäft



### Zahlungsverkehr

Bisheriges System der Korrespondenzbanken bricht zusammen. Wechsel zu einem europäischen Zahlungsverkehrssystem, daneben Großbanken mit flächendeckendem Filialnetz als „single entry points“ für das EWU-Gebiet.



### Privatkunden

Mehr Wettbewerb, Preisdruck. Auslandsfilialen rentabler. Euro verstärkt aber Trend zu E-Banking und Allfinanzdienstleistungen. Neue Vertriebskonzepte wie "Banking Shops", Direktbanken.



### Firmenkunden

Frühe Umstellung bei Großunternehmen. Dadurch Schneeballeffekt bei Kunden, Lieferanten. Zinsunterschiede verschwinden am Geldmarkt. Firmen werden im Gesamtgebiet nach guten Kreditkonditionen suchen. Zunehmende Verbriefung: Mehr Direktfinanzierung mittels Anleihen, Commercial Papers. Klassisches Kreditgeschäft schrumpft.



### Investment Banking

Breitere Anlage- und Finanzierungsmöglichkeiten. Devisenhandel schrumpft, weniger Währungs- und Zinsderivate. Neue Euro-Terminprodukte. Am Rentenmarkt wächst die Bedeutung der Ratings. Pensionsfonds, Versicherer werden in europäische Aktien und Anleihen umschichten.

Die Implikationen des Euros im **Privatkundengeschäft** sind bisher noch schwer zu erfassen; Manches läßt auf eine deutliche Intensivierung des Wettbewerbs schließen.

Wenn die Währungsschranken wegfallen, werden international ausgerichtete Banken künftig ihre Finanzierungskapazität vom Heimatmarkt in andere Länder der Währungsunion mitnehmen können, d.h. die **Auslandsfilialen werden in der Refinanzierung also nicht mehr auf den recht teuren Interbankenmarkt des Gastlandes angewiesen sein.** Die kostenmäßigen Nachteile in der Refinanzierung haben sich immer wieder als **großes Hindernis für die rentable Führung von Auslandsfilialen** erwiesen. Von daher dürfte das Eindringen in die Auslandsmärkte in der EWU leichter fallen.

Im **Firmenkundengeschäft** hat es mein Haus schon seit längerem mit zunehmender **Internationalisierung der Kunden** zu tun; so wie für den Absatz und die Beschaffungsseite, oder die Wahl des Produktionsstandorts trifft dies auch auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen zu. Wir rechnen bei international agierenden Unternehmen frühzeitig mit der Umstellung auf den Euro. Dies dürfte **bei Kunden und Lieferanten zu einem Schneeballeffekt** führen. Die Zinsen im EWU-Gebiet werden sich weiter angleichen. **Auf dem Geldmarkt verschwinden die Zinsdifferenzen gänzlich**, am Kredit- und Kapitalmarkt werden die Abweichungen lediglich auf Bonitätsunterschiede zurückzuführen sein. Die Transparenz der Finanzierungsbedingungen wird deutlich erhöht.

Der **Trend zur Verbriefung** der Geschäfte wird weiter Auftrieb erhalten, also die Finanzierung durch Anleihen, Medium-term Notes, Commercial Papers und dergleichen. Die Verbriefung in Europa wird aber auf absehbare Zeit nicht den Umfang wie in den USA erreichen, wo bereits mehr als die Hälfte der Fremdmittel

der Unternehmen durch Bonds und CPs bereitgestellt wird. Dazu fehlt heute in Europa noch die breite Basis von Kapitalgesellschaften mit einer entsprechenden Transparenz ihres Rechnungswesens, die von Rating-Agenturen und Anlegern direkt im Hinblick auf die Bonität zuverlässig beurteilt werden können. Somit wird das traditionelle Kreditgeschäft weiter Marktanteile verlieren.

Zum **Investmentbanking** ist der Übergang fließend. Der mit der Währungsunion entstehende Finanzmarkt wird im Hinblick auf Volumina und Teilnehmer größer, immerhin der zweitgrößte der Welt, und vielseitiger sein als die heutigen zersplitterten Währungsmärkte. Im Laufe der Zeit wird er sich zu einem wirklichen "level playing field" entwickeln mit breiteren Anlage- und Finanzierungsmöglichkeiten. Die Kapitalmärkte in der Währungsunion verschmelzen zu einem Heimat-Markt, dessen Produkte einheitlich in Euro demoniert sein werden. Das geographische Ausland wird für die EWU-Teilnehmer praktisch zum Finanzmarkt-Inland, der durch mehr Transparenz und Wettbewerb gekennzeichnet sein wird.

Einige Marktsegmente, wie der **Devisenhandel** in Teilnehmerwährungen, werden völlig verschwinden, während der Euro andere Märkte neu hervorbringen wird. **Währungsderivate** ausschließlich mit Teilnehmerwährungen werden wegfallen. Für **Zinsderivate** wird es weniger Bedarf geben. Neue, auf Euro lautende Terminprodukte werden kommen.

Bei **Rentenprodukten** wird sich die Preisfindung durch den Wegfall von Wechselkursrisiken, durch die Entwicklung von Euro-Benchmarks und durch die Vereinheitlichung der Zinsstrukturkurve in zunehmendem Maße an der Bonität der Emittenten ausrichten. Händler und Investoren von Rentenpapieren müssen stärker als bisher in der Lage sein, **Kreditrisiken zu beurteilen** und

auch innerhalb einer Kategorie von Papieren zu differenzieren. Stellt eine Anleihe der Stadt Mailand ein größeres Risiko als die der Stadt Frankfurt dar? Hier müssen Investmenthäuser und Rating-Agenturen noch Kompetenzen entwickeln.

**Große Veränderungen stehen auch in der Vermögensverwaltung und dem Asset Management an.** Das Währungsrisiko im Investmentgeschäft in den EWU-Staaten entfällt. Die großen Versicherungen, Investmentfonds und Pensionsfonds in Europa werden von einer nationalen Strategie zu einer sektoralen, gesamteuropäisch ausgerichteten Anlagestrategie übergehen. In Zukunft wird eine Fiat-Aktie direkt mit einer Aktie von Volkswagen vergleichbar. Vor allem holländische und britische Pensionsfonds sowie deutsche Lebensversicherungen, die bisher stark in Aktien und Anleihen ihrer Heimatstaaten investiert haben, werden in europäische Aktien und Anleihen umschichten.

---

"Frankfurt und Paris werden um die Vorherrschaft auf dem Kontinent kämpfen. Die kleinen Börsen müssen sich spezialisieren."

---

Der **Wettbewerb an den Finanzplätze** wird sich verschärfen. Der Vorteil bzw. Nachteil der jeweiligen "Heimat-Währung" entfällt. Die jeweiligen nationalen Regulierungen werden immer stärker unter Anpassungsdruck kommen.

Die deutsche **Regierung hat sich bereits durch die Verbreiterung der Palette der Verschuldungsinstrumente**, z.B. zweijährige BuBills, dreißigjährige Bonds, auf die neue Situation eingestellt. Mittelfristig sind deutliche Verschiebungen der Wettbewerbsposition der **Finanzplätze** denkbar. Für die Positionierung eines Finanzplatzes im Wettbewerb

werden vor allem die nationalen Rahmenbedingungen, insbesondere das steuerliche und regulatorische Umfeld, aber auch die Dynamik und Innovationskraft sowie das Image und die Internationalität des Finanzplatzes maßgeblich sein. **London** wird aller Voraussicht nach Europas Finanzzentrum bleiben. **Paris und Frankfurt werden um die Führungsrolle auf dem Kontinent konkurrieren. Viele der kleineren Börsen müssen sich spezialisieren** oder Kooperationen eingehen, wenn sie im Geschäft bleiben wollen.

Die  
**POLITISCH-  
MILITÄRISCHE  
GESELLSCHAFT**  
im Internet  
**WWW.P-MG.COM**

Sicher ist, daß der "Euro"-Markt eine so starke Dynamik haben wird, daß mit **zahlreichen Innovationen** zu rechnen ist. Die Umstellung von nationalen Währungen auf den Euro wird in vielen Bereichen des Bankgeschäfts einen regelrechten Modernisierungsschub auslösen. Auf der Basis der neuen Rahmenbedingungen in Europa wird der Wettbewerb dafür sorgen, daß der europäische Finanzmarkt besser, leistungsfähiger werden wird. Dies stärkt die Vitalität der europäischen Wirtschaft und verbessert die Voraussetzungen für die dringend notwendige Verringerung der hohen Arbeitslosigkeit.

Heute bieten sich für Europa Chancen wie nie zuvor seit dem Ende des zweiten Weltkrieges. Es liegt an uns, sie nicht ungenutzt verstreichen zu lassen, denn die Geschichte pflegt ihre Angebote nicht zu wiederholen.

*Dr. Thomas M. Spies, Frankfurt*

## DISKUSSION

### "Schluß mit der bedingungslosen Frankophilie!"

**Enders' und Spies' Vorträge wurden gemeinsam diskutiert. Schwerpunkt des Abends war aber klar die Auseinandersetzung mit der Zukunft der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie. Die Diskussion führte bald zu grundsätzlichen Fragen insbesondere der deutsch-französischen Industriekooperation. Wir fassen wesentliche Anregungen und Argumente in Stichworten zusammen. Den Spielregeln der pmg entsprechend nennen wir die Namen der Diskussionsteilnehmer nicht.**

In der Diskussion um das vermeintliche "Konsolidierungsfieber" der Luft- und Raumfahrtindustrie wurde mehrfach auf die offensichtlich starke Position der Briten in Europa hingewiesen. Dabei wurde mit Bezug auf Gerüchte aus der britischen Presse vermutet, daß es zu einem Zusammenschluß von DASA und British Aerospace kommen könne: Die Briten könnten das deutsche Unternehmen schlucken. Dem entgegenete ein Teilnehmer, dies sei in der relativ "verrückten" Luft- und Raumfahrtindustrie zwar nicht absurd, aber doch unwahrscheinlich. Der Daimler-Benz-Konzern würde seine Anteile kaum an die Briten abtreten. Im übrigen sei British Aerospace noch 1992 "kurz vor dem Exitus" gewesen. Erst unter erheblichem Druck der britischen Regierung, die sich ernsthaft bei der Beschaffung für amerikanische Produkte interessierte und die BAe dies spüren ließ, habe das Unternehmen sich der Herausforderung aus den USA gestellt – und zwar erfolgreich.

Ähnlich werde sich die Zukunft auf dem Kontinent gestalten: "Es wird nicht mehr selbstverständlich sein, daß eine Regierung einen nationalen

Rüstungskonzern protegiert und einen Zaun drumherum zieht."

Warum, fragte ein Teilnehmer, wird bei der wehrtechnischen Kooperation eigentlich so wenig nach Osteuropa geschaut? Mit den neuen NATO-Mitgliedern seien neue Möglichkeiten der Kooperation entstanden, etwa bei der Wartung von MiG-Flugzeugen.

Nach der Wende seien viele Hemmnisse bestehen geblieben, hieß es dagegen, gerade auch emotionale Widerstände in den Luftwaffen des Westens: Nicht ohne weiteres würden osteuropäische Produkte für die Beschaffung akzeptiert. Ebenso skeptisch seien Offiziere bei gemeinsamen Vorhaben: "Was, wir sollen mit den Russen ein Flugzeug bauen, wenn wir es mit den Amerikanern bauen können?" Auf dieser Basis sei es etwa sehr schwer, Interessenten für Antonow-Transportflugzeuge zu finden.

"Vieles wäre außerdem am Anfang leichter gewesen, wenn sich die Europäer nicht in nationalen Alleingängen nach Osten aufgemacht hätten", führte ein Teilnehmer aus.

Schrittmacher für die Konsolidierung in Europa sei der Konsolidierungsprozeß in den Vereinigten Staaten, wo aber zwischen den Großkonzernen Lücken für kleinere Zulieferer entstünden. Darin enthalten seien auch Marktzugangschancen für europäische Unternehmen. Ein Abkoppeln vom amerikanischen Markt sei weder möglich noch wünschenswert, denn von dort kämen vorwiegend neue Entwicklungen. Trans-atlantische Allianzen – wie derzeit im Triebwerkebau – seien weiterhin möglich.

Gestritten wurde intensiv um die Rolle, die Frankreich in dieser Situation spielt. Der Einfluß des französischen Staates auf die unternehmerischen Entscheidungen der Luftfahrtindustrie sei groß und dementsprechend hinderlich bei der Neuorientierung. Bilaterale oder multilaterale Programmko-

operationen herkömmlicher Art seien am Ende. Mehr Effizienz und Flexibilität sei gefragt.

Dem wurde entgegengehalten, die Rüstungskoooperation mit französischen Staatsunternehmen habe in der Vergangenheit nicht nur zu Prototypenentwicklung, sondern auch zu Serienproduktionen geführt. Die Zusammenarbeit sei fruchtbar gewesen. Große Erfolge wie beim Airbus oder der Ariane-Trägerrakete sollten nicht ignoriert werden.

Das führte zu einer grundsätzlicheren Betrachtung der Beziehungen zu Frankreich. Diese seien zwar "korrekt", aber nicht herzlich. In der Europapolitik werde gleichwohl immerzu der symbolische Gleichklang mit Paris gesucht. Sinnvoll sei das in der Europapolitik nicht immer, wenn man sich an den Zielen und Inhalten orientiere. "Wir brauchen die Franzosen für die Vision, aber die Briten für den Pragmatismus", so ein Teilnehmer. Er fügte hinzu: "Die bedingungslose Frankophilie muß ein Ende haben."

## STREITPUNKT

### Die Balten in die NATO!

Die drei baltischen Staaten, Estland, Lettland, Litauen drängen in die NATO. Ihre Argumente findet Alexander Rahr von der Körper-Arbeitsstelle Rußland der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik (DGAP), Bonn, überzeugend. Er schlägt Wege vor, mit denen Rußland an ihrem Beitritt zum westlichen Verteidigungsbündnis maßgeblich beteiligt werden kann. Allerdings würde der Prozeß lange dauern. Das glaubt auch Andrew Denison, Publizist und Dozent in Königswinter. Er hält aber den sicherheitspolitischen Gewinn, den die NATO durch eine Aufnahme der Balten

**hätte, für gering. Gleichzeitig sei der Preis dafür sehr hoch – zu hoch. Denison warnt vor einer Überdehnung der NATO und der riskanten Verletzung russischer Interessen. Die Allianz könne auch ohne das Angebot formaler Mitgliedschaft viel für die drei Länder tun.**

**JA** Die baltischen Staaten begründen ihr Streben nach Aufnahme in die NATO mit drei gewichtigen Argumenten. Erstens der Furcht vor einem neoimperialistischen Rußland, das die baltischen Staaten wieder seinem Territorium einverleiben wolle, zweitens der traditionellen Zugehörigkeit des Baltikums zu westlicher Kultur, Religion und politischem Denken und drittens dem Fortschritt, den das Baltikum auf dem Wege der wirtschaftlichen und politischen Integration in die westeuropäischen und transatlantischen Strukturen schon gemacht habe. In der Tat sind sie **weitaus näher an die westliche Wertegemeinschaft gerückt als manche andere osteuropäische Staaten.**

Die **skandinavischen Länder** pflegen seit dem Untergang der UdSSR engste Beziehungen zum Baltikum. **Schweden und Dänemark** haben ihre Außenpolitik auf die Unterstützung der drei baltischen Staaten auf ihrem Gang nach Europa fixiert. **Die meisten westeuropäischen Staaten würden die Balten gerne in der NATO und der EU verankert sehen.** Das einzige Hindernis für die rasche Integration der baltischen Staaten stellt Rußland dar. Der Westen unterschätzt den russischen Faktor bei der NATO-Erweiterung keinesfalls.

Das Baltikum gehörte, wenn man von der Periode zwischen den Weltkriegen absieht, fast 200 Jahre zu Rußland oder der Sowjetunion. Dort leben weit über eine Million ethnische Russen. Viele fühlen sich in ihren Bürgerrechten unterdrückt. Moskau würde sich durch eine

Integration der baltischen Staaten in die Allianz militärisch herausgefordert sehen.

Eine Aufnahme der Balten in die NATO würde unweigerlich zur Konfrontation mit Rußland führen. Darüber herrscht großer Konsens zwischen allen politischen Kräften in Rußland. Moskau hat dem Westen klar zu erkennen gegeben: Sollten die Balten aufgenommen werden, würde der im Sommer 1997 gegründete **NATO-Rußland-Rat** seine Existenz verlieren.

Der Westen muß Wege suchen, wie das baltische Problem im Zuge der NATO-Öffnung gelöst werden könnte, ohne daß sich Rußland herausgefordert sieht und ohne daß die Balten in eine **gefährliche Pufferzone zwischen Moskau und der NATO** geraten. Es gibt drei Möglichkeiten, dem Problem beizukommen. Erstens könnte der Westen die Balten gemeinsam mit Rußland und der Ukraine in seine Verteidigungsstrukturen integrieren. Dafür mußte aber die NATO von Grund auf reformiert werden. Dies würde Jahre in Anspruch nehmen. Zweitens könnte sich der NATO-Rußland-Rat zu einem wichtigen Entscheidungsgremium für Fragen der gesamteuropäischen Sicherheitsarchitektur entwickeln. Rußland würde einer Integration der Balten in **eine von Moskau "mitkontrollierte" NATO** zustimmen. Doch auch dieser Prozeß benötigt mehrere Jahre. Drittens: der Westen könnte **auf eine zweite Osterweiterungsrunde ganz verzichten** oder ein längeres Moratorium nach der NATO-Erweiterungsrunde 1999 beschließen. Der Westen würde Zeit gewinnen, bis entweder Rußland reif für eine Integration in westliche Sicherheitsstrukturen wird oder in altes Denken zurückfällt, was zur unweigerlichen Isolation Rußlands in Europa führen würde. **Der Westen kann den baltischen und russischen Ängsten mit klaren Aussagen und einer klaren Strategie zuvorkommen.**

*Alexander Rahr, Bonn*

**NEUEN**

Die NATO hat sich für eine kleine Osterweiterung entschieden. Dies war richtig aus politischen, aber auch aus geostrategischen Gründen. Politische und geostrategische Faktoren sind auch entscheidend bei der Frage einer künftigen NATO Mitgliedschaft von Estland, Lettland und Litauen.

Die politischen und geostrategischen Argumente für Polen, Ungarn und die Tschechische Republik sind überzeugend. Zwei dieser Staaten sind unmittelbare Nachbarn Deutschlands. Alle drei liegen im Herzen Europas. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung ist im Vergleich zu anderen potentiellen Kandidaten sehr groß. Und wenn es darauf ankommt, betrifft ihr Schicksal die NATO weitaus mehr als das Schicksal anderer Beitrittskandidaten.

Von besonderer Bedeutung für eine kleine Erweiterung war, daß Deutschland hinter der Mitgliedschaft der mitteleuropäischen Staaten stand und für deren Beitritt eine strategische Patenschaft übernommen hat. Deutschlands Beziehungen zu Polen, Ungarn und der Tschechischen Republik haben ohnehin eine besondere Intensität. Und auch den USA liegt viel an deren erfolgreichen Beitritt. Dies beruht nicht zuletzt auf Washingtons Interesse an einem sicheren, politisch zufriedenen Deutschland. Schließlich ist Rußlands Einstellung zu beachten, denn es ist eher bereit, eine kleine Erweiterungsrunde zu akzeptieren, ohne einen inakzeptablen Preis zu verlangen.

Bei den drei baltischen Staaten sieht vieles anders aus. Politisch und wirtschaftlich sind sie zwar eindeutig westlich orientiert, aber ebenso eindeutig haben sie ein **geringeres politisches und wirtschaftliches Gewicht als**

**Polen, Ungarn und die Tschechischen Republik.** Ohnehin bringt der NATO eine Mitgliedschaft von Estland, Lettland und Litauen nur einen **geringen sicherheitspolitischen Gewinn.** Um so höher wäre der politische Preis einer Aufnahme der baltischen Staaten. Sie liegen eben wesentlich näher an Rußland als Polen, Ungarn und die Tschechische Republik. Die NATO würde mit der Integration der baltischen Staaten die **Interessen Rußlands maßgeblich verletzen.** Darüber hinaus hätte der Beitritt einen besonderen Preis: **Im NATO-Rat hätten drei zusätzliche Mitglieder ein Veto.** Die Fähigkeit des Bündnisses, komplexe Entscheidungen schnell zu treffen, wäre geschwächt.

**Die nordischen Mitglieder** der NATO (Norwegen und Dänemark) und der EU (Dänemark, Schweden und Finnland) haben sich zwar stark für die Mitgliedschaft der Balten gemacht, aber ein bedeutendes sicherheitspolitisches Engagement ist nicht zu sehen. **Deutschland vertritt als wichtigster Ostseeanrainer zur baltischen Erweiterung eine ambivalente Haltung. Mindestens solange sich das nicht ändert, wird auch die Haltung der Vereinigten Staaten von Amerika ambivalent bleiben.**

Die NATO schließt die baltische Mitgliedschaft nicht vollständig aus und läßt die Tür prinzipiell offen. Dies macht Sinn – auch mit Blick auf Rußland. Denn es erinnert Rußland daran, daß Kooperation die Notwendigkeit eines baltischen NATO-Beitritts reduziert – aber auch, daß Konfrontation die Chancen einer baltischen Erweiterung erhöht.

Unter den gegenwärtigen Bedingungen ist die volle Mitgliedschaft der Balten in der NATO **nur eine langfristige Option** – als mögliches Ergebnis wachsender Zusammenarbeit und Interessenverflechtung; nach einer Phase virtueller Mitgliedschaft. Ohnehin löst eine volle Mitgliedschaft nicht automatisch ihre

Sicherheitsprobleme. Sie sollten aber wissen, daß eine starke, entscheidungsfähige NATO ein waches Interesse an ihrer Sicherheit hat. Wichtiger noch, sie sollten wissen, daß diese **NATO dazu fähig ist, ihre Sicherheitslage zu verbessern – auch ohne Vollmitgliedschaft.** Dem dient auch die militärische Kooperation mit den baltischen Staaten – und nicht nur für gemeinsame Friedenseinsätze auf dem Balkan.

Eine starke, entscheidungsfähige NATO wird auch für die Sicherheit von Nichtmitgliedern – vor allem auch der baltischen Staaten – förderlich sein. **Eine überdehnte, handlungsunfähige NATO kann noch nicht einmal die Sicherheit der eigenen Mitglieder garantieren.**

*Dr. Andrew Denison, Königswinter*

## NEUE BÜCHER

### Die Rhetorik der Illusionen verlassen

**Erich Vad: Strategie und Sicherheitspolitik. Perspektiven im Werk von Carl Schmitt. Westdeutscher Verlag 256 S.; 46,- DM.**

In den Krisen, den latenten und offenen Konflikten seit dem Ende der Ost-West-Konfrontation zeigt sich heute überdeutlich, daß eine bipolare Begrenzung sicherheitspolitischer Akteure nicht durchsetzbar war. Nicht weniger klar offenbart sich die Überforderung und Durchsetzungsunfähigkeit internationaler Gremien, deren Konzept einer "One World", einer "Weltinnenpolitik" den konkurrierenden Welt- und Menschenbildern anderer bereits bestehender oder sich herausbildender politischer Ordnungssysteme nicht mehr gerecht wird. Diese geradezu prophetisch anmutende Prognose wagte Carl

Schmitt bereits zu Beginn der fünfziger Jahre.

Um so verdienstvoller ist es, daß mit Erich Vad ein Generalstabsoffizier der Bundeswehr den Mut hatte, das umfangreiche Werk, die Einsichten und Begrifflichkeit des faktisch tabuisierten Staatsrechtlers und Geschichtsphilosophen auf "die politischen Entwicklungen der Gegenwart zu erproben". Mut, weil er der sicherheitspolitischen Analyse ein an Panajotis Kondylis ausgerichtetes konservatives Weltbild vorausschickt, das nicht nur die Gefahren des westlichen Hedonismus und seiner scheinbar politischen Beliebigkeit aufzeigt – gesellschaftspolitische Konsensauflösung und internationale Stabilitätserosion – sondern auch zu bedenken gibt, daß Völkerbund und Vereinte Nationen eben doch kein Ende der Macht- und Einflußpolitik darstellen, sondern vielleicht auch als verschleierte neue Legitimität und Machtpolitik der "westlichen Wertegemeinschaft" betrachtet werden können.

Vad untersucht die zentralen Grundkategorien und Oppositionspaare Schmitts (Land und Meer, Nehmen-Teilen-Weiden, Großraum, Nomos, Freund-Feind) angesichts der Herausbildung neuer multipolarer Strukturen der Weltpolitik in bezug auf verschiedene Problemkreise: Gewalt und Recht, Legitimität, techno-logische Raumdimension, Großraum, Politik und globale Machtprojektion, sicherheitspolitische Ordnungs- und Konfliktlinien, Friedensbegriff u.a.m.

Dabei versucht er, Geschichte, Lage und Interessen der europäischen Staaten und der von Schmitt prognostizierten politischen Großräume zu definieren und kommt für Deutschland zu dem Ergebnis, seine historisch begründete Rhetorik der Illusionen zu verlassen, endlich die weltpolitischen Realitäten anzuerkennen und die eigenen Interessen klar zu definieren. Mut zur Verantwortung verlangt

auch ein Bekenntnis zu Macht und Einfluß im Sinne staatlicher Normalität und Souveränität.

Die Fülle der Anregungen dieses Werkes ist so groß, daß die bislang geringe Resonanz auf sein Erscheinen verwundert, denn hier wird an die besten Traditionen preußischer Generalstabsgelahrtheit angeknüpft.

*Dr. Olaf Rose, Bochum*

## MAUSCLICK

### Ziele im Netz

**An dieser Stelle weisen wir regelmäßig auf lohnende Internet-Adressen hin. Haben Sie auch einen Tip? Bitte an [althaus@p-mg.com](mailto:althaus@p-mg.com). Die Seite der Politisch-Militärischen Gesellschaft finden Sie unter <http://www.p-mg.com>.**

#### **USAF Air University:**

<http://www.au.af.mil>

#### **Konzepte und Visionen der Air Force 2025:**

<http://www.au.af.mil/au/2025>

#### **Internet-Ressourcen der NATO-Mitgliedsstaaten:**

<http://www.nato.int/family/countries.htm>

#### **US-Streitkräfte und Sicherheitspolitik:**

<http://www.defenselink.mil>

*Johannes Amting, Landsberg*

## TERMINKALENDER

### Januar 1998

- 26. Parlamentarische Versammlung des Europarats
- 29. World Economic Forum, Davos

### Februar 1998

- 6.-8. Münchner Tagung für Sicherheitspolitik unter neuer Leitung von Horst Teltschik