

Deutsche Kommunen drehen an der Steuerschraube

Gefährlicher Investitionsstau

Ob Theateraufführung oder Elternsprechtag – Schulteilnehmern gehören gemeinhin zur No-go-Area. Das Förderprogramm „Go for Klo“ von Schleswig-Holstein will das ändern – endlich. Und es ist ein Beispiel für den kommunalen Investitionsrückstand, der 2017 auf 159 Milliarden Euro angewachsen ist. Grundlage ist die Befragung aller Städte und Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohnern durch die KfW-Bank. Ob Straßen, Verwaltungen, Kitas und Sportstätten: Eine jahrelang aufgeschobene Instandhaltung, aber auch nicht erfüllter Modernisierungs-, Neu- und Ersatzbedarf gefährden den Standort Deutschland.

Allein Schulen benötigen 48 Milliarden Euro – etwa doppelt soviel wie der Bund jährlich für die Flüchtlingspolitik ausgibt. Eine wesentliche Ursache ist ein demographischer Mehrbedarf aufgrund von Pflege, Zuzug und steigenden Geburtenzahlen. Angesichts eines bundesweiten Einnahmenüberschusses der Kommunen seit 2012 – mit einem Rekordwert von elf Milliarden Euro 2017 – erstaunt dieser Rückstand. Zunächst wurden die Kassenkredite aus dem laufenden Verwaltungshaushalt zurückgeführt. Trotz vorhandener Gelder, die oben- und unten durch erhebliche Investitionsfördermaßnahmen des Bundes und der Länder reichlich sprudeln, mangelt es vielfach an qualifizierten Planern. Für Bauunternehmen sind private Aufträge häufig lukrativer als öffentliche Ausschreibungen. Auch bestehen zwischen armen und reichen Kommunen

erhebliche Unterschiede. 60 Prozent der Städte und Gemeinden haben in den letzten fünf Jahren ihre Grundsteuern erhöht, 53 Prozent die Gewerbesteuer – vorrangig und besonders stark die klammen Kommunen.

Die Gemeindesteuern machen aber nur 22 Prozent ihrer gesamten Einnahmen aus. Zudem setzt ein Teufelskreis aus Steuererhöhung, Abwanderung, sinkenden Einnahmen und schlechterem Daseinsangebot ein. Der relativ stärkere Anstieg der Grundsteuer, die zugleich als staatlich erzwungene Zusatzmiete wirkt, erklärt sich aus der Immobilität. Betriebe können einer hohen Gewerbesteuer leichter ausweichen als die ortsansässige Wohnbevölkerung der Grundsteuer.

Was wären Alternativen? Zunächst bedarf es einer bundespolitischen Entscheidung, ob man eine „passive Sanierung“ durch Abwanderung und entleerte Räume zulassen will. Fällt der Entschluss zugunsten einer „aktiven Sanierung“, müssten der Anteil an den Gemeinschaftssteuern und zweckgebundene Zuweisungen erhöht werden. Auch ein Schuldenschnitt bei den Kassenkrediten überschuldeter Kommunen wird diskutiert. Anreizgesichtspunkte sprechen allerdings dagegen. Schließlich könnten Bauten in einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) errichtet und betrieben werden, wobei die Kommune entsprechende Mietzahlungen leisten müsste.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.



VON DIRK MEYER

»Private Aufträge sind inzwischen lukrativer als öffentliche Ausschreibungen.«

„Vergeßt nicht: Wenn sie ihre Dollars haben, haben wir Allah!“

Türkische Gelassenheit

Von Jörg Fischer

Jahrelang mußten sich Türkei-Urheber wenig Sorgen machen: Ihr Urlaubsgeld war auch im nächsten Jahr noch werthaltig, der Wechselkurs pendelte zwischen zwei und drei Lira pro Euro. Terroranschläge und der Putsch von vor zwei Jahren verschreckten Touristen, beeindruckten den Lira-Kurs zunächst nicht. Erst zu Jahresbeginn 2017 schnellte er auf über vier hoch – am Montag gab es erstmals mehr als acht Lira pro Euro.

Droht der Türkei nun eine Hyperinflation wie in Venezuela und Simbabwe oder gar der Staatsbankrott? Wenn sich die Geldgeber nicht kompromißbereit zeigen, ist letzteres nicht ausgeschlossen. Die Hälfte der türkischen Auslandverschuldung ist aber privat. Und daß ausländische Banken türkischen Privatbesitz zwangsversteigern lassen, dürfte illusorisch sein. Auch eine permanente Geldentwertung ist für Türken nichts Neues. Wer vor der Machtübernahme von Recep Tayyip Erdoğan die Türkei bereite, bekam für einen Euro sagenhafte zwei Millionen Lira und konnte sich dafür

mehr leisten als in Italien, Spanien oder Griechenland. Erst 2004 wurden sechs Nullen gestrichen. In den Jahrzehnten zuvor waren zweistellige Inflationsraten gang und gäbe.

Die amerikanischen Strafzölle haben eher symbolisches Erpressungspotential. Der beiderseitige Handelsaustausch lag 2017 bei jeweils unter zehn Milliarden Dollar. Deutschland hat bei einer Eskalation hingegen mehr zu verlieren: Tausende deutsche Firmen sind traditionell in der Türkei vertreten, und mit einem Exportvolumen von 21,5 Milliarden Euro ist das Land für Deutschland wichtiger als Japan, Südkorea oder Indien. Eine schwache Lira befeuert hingegen türkische Exporte. Sollten bei einem Kreditausfall Eurozonen-Banken in Schieflage geraten, muß die EZB einspringen. Das erklärt Erdogans Gelassenheit: „Wenn sie ihre Dollars haben, dann haben wir unser Volk, unseren Allah!“

Wirtschafts- und Finanzdaten der Türkei:
► www.dtr-ihk.de/wirtschaftsdaten
► www.tcmb.gov.tr

Söders Flugtaxis gibt es seit 75 Jahren

Luftfahrtbranche: Der Erfolg des Hubschrauber-Einsatzes ist eng mit der US-Firma Sikorsky verknüpft



Bundeswehrtransporthubschrauber CH-53 mit Sonderlackierung: Ab 1958 entwickelt und seit 1972 bei Heer und Luftwaffe im Einsatz

FABIAN SCHMIDT-AHMAD

Aktuell läuft es nicht gut für den bayerischen Ministerpräsidenten Markus Söder. Alle Umfragen zur Landtagswahl taxieren die CSU weit unter 40 Prozent. Das könnte erklären, warum der 51jährige Jurist nun von Revolutionen in der Luft träumt: „Flugtaxis und elektronisches Fliegen sind Realität“, behauptete Söder bei der Präsentation der „Bayerischen Strategie Luftmobilität“, mit der der Freistaat künftig zum Mekka alternativer Luftfahrtkonzepte werden will. Der Münchner Hauptbahnhof soll vorsorglich schon Landeplätze für Flugtaxis bekommen.

Die praktischen Schwierigkeiten dürften erheblich sein, falls die elektromobilen Flugtaxis überhaupt realistisch sind. Denn Drehflügler sind noch immer anspruchsvolle und energiehungrige Geräte, deren Entwicklung nicht ohne Grund erst Jahrzehnte nach dem Flugzeug stattfand. Der erste serientaugliche Hubschrauber der Welt war 1941 der deutsche Focke-Achgelis Fa 223. Kriegsbedingt wurden von dem Doppelrotorflieger – wie vom kleinen Flettner Fl 282 Kolibri – keine zwei Dutzend gebaut.

Der Sikorsky R-4 hingegen ging ab 1943 in dreistelligen Stückzahlen an die Streitkräfte der USA, Großbritanniens und Kanadas. Für den Durchbruch der Helikoptertechnologie sorgte aber erst der H-5, der am 18. August 1943 seinen Erstflug absolvierte. Unter den Bezeichnungen S-48, S-51 oder VS-327 wurde er bis 1951 gebaut. Untrennbar verbunden mit dieser Entwicklung ist der 1889 in Kiew geborene Igor Sikorsky, der bereits als Jugendlicher, inspiriert durch Skizzen Leonardo da Vincis, mit Hubschraubermodellen experimentierte.

Nach einem Studium am Marineinstitut in Sankt Petersburg zeigte Sikorsky sein großes Talent, als er 1913 das erste viermotorige Flugzeug präsentierte, die „Russki Witjas“. Mit 27 Metern Spannweite und fast einer Tonne Zuladung stieß sie in neue Dimensionen vor. Der 1914 aus ihr entwickelte Bomber „Ilja Muromez“ hatte sogar eine Flügelspannweite von 34 Metern und konnte 800 Kilogramm Bomben und mehrere Maschinengewehre transportieren, beim Gegner als wehrhafter „Igel“ gefürchtet.

Nach der Oktoberrevolution mußte Sikorsky fliehen. Er bewarb sich jedoch vergeblich bei französischen und britischen Flugzeugbauern. Auch in den USA bekam er keine Anerkennung, bis er mit

der Hilfe anderer russischer Migranten – darunter seinem Freund, dem Komponisten Sergej Rachmaninow – 1923 ein eigenes Unternehmen gründete. Der Erfolg kam mit den großen Flugbooten, die in der Zwischenkriegszeit luxuriöse Transatlantikkreuzer ermöglichten.

Nun finanziell unabhängig, wandte sich Sikorsky Ende der 1930er Jahre wieder seinen Hubschrauberideen zu. Dabei entwickelte er das bis heute dominante Konzept von großem Haupt- und kleinem Heckrotor zum Ausgleich des Drehmoments. Der erste Freiflug seiner VS-300 fand am 13. Mai 1940 statt, genau 27 Jahre nach dem Erstflug der „Russki Witjas“. Zwei Jahre später zur zweiseitigen VS-316 (R-4) weiterentwickelt wurde, sie zum ersten Hubschrauber im US-Militäreinsatz.

Triebwerksleistung höher als bei einem ICE

Das neue Fluggerät zeigte sein Potential, als ihm in der Nacht zum 23. April 1944 die Luftrettung eines abgestürzten Piloten mitsamt drei Soldaten gelang. Seriennachfolgerin wurde ab 1943 die verbesserte und vergrößerte VS-327 (H-5) mit ihrer markanten Kanzel. Als taktische Waffe etablierte sich das neuartige Fluggerät im Korea-Krieg, als die S-55 (H-19) mit rund einer Tonne Nutzlast Truppen in unwegsames Gelände verlegen und Verwundete ausfliegen konnte. Die hier entwickelte Doktrin wurde dann im Vietnamkrieg angewendet.

Eingesetzt wurde hier die größere S-58 (H-34), den Deutschen auch durch ihre Rolle als Bundeswehr-Transporthubschrauber bei der großen Hamburger Sturmflut 1962 in Erinnerung. Sinnbild des Vietnamkrieges wurde jedoch ein Modell von Sikorskys ewigem Konkurrenten Bell, der UH-1. Dieser war der erste US-Militärhubschrauber mit Gasturbine. Müßten sonst Hubschrauber einen großen, sperrigen Kolbenmotor mitschleppen, so konnte die wesentlich kleinere und leichtere Turbine auf das Kabinendach verbannt werden.

Denn anders als Söder glaubt, sind Drehflügler auf einen möglichst leichten Antrieb angewiesen. Doch schon

beim Elektroauto ist die Batterie als bescheidener Energiespeicher mit hohem Gewicht ein ungelöstes Problem. Es ist daher fraglich, ob deutsche Start-ups wie Volocopter mit einer übergroßen Drohne und Lilium Aviation mit einem senkrecht startenden Elektrojet überhaupt marktfähige Modelle entwickeln können, die echte Alternativen bieten.

Jenseits deutscher Subventionspolitik gibt es keinen größeren Produzenten, der mehr als nur Projektstudien verfolgt. Sikorskys jüngstes Projekt, die CH-53K, ist ein schwerer Transporthubschrauber, der bei einem Leergewicht von 15 Tonnen fast 16 Tonnen Nutzlast stemmen kann. Ermöglicht wird diese Leistung von drei Turbofan-Triebwerken mit jeweils 5.600 Kilowatt. Damit sind sie stärker als ein ICE, der seine Energie von einer Oberleitung bezieht.

Entwickelt wurde die CH-53 bereits ab 1958, als letztes eigenes Projekt von Igor Sikorsky, der 1972 starb. Im selben Jahr erhielt auch die Bundeswehr die ersten CH-53, die bis heute im Einsatz sind. Als „Skycrane“ hatte das erste Modell, später als CH-54 geführt, lediglich ein Cockpit. Die zu transportierende Last konnte mittels Winden direkt unter den Hauptrotor gezogen werden. Neben sperrigen Lasten waren dies standardisierte Container, auch zur Personenbeförderung. Damit hatte Sikorsky die Lufttaxi-Konzept vorgelegt – freilich ohne Elektromotor und ohne autonomes Fliegen.

Daran versucht sich jetzt Söder, sozusagen als Reaktion auf die Elektroauto-Pionierin Angela Merkel. Ob hier wirklich mehr als nur viel Steuergeld verockert wird? Gut möglich, daß mit der erneuerten CH-53K auf Jahre hinaus ein Hubschrauber die Luft beherrschen wird, der noch die Handschrift Igor Sikorskys trägt, während Söders Landestellen für Lufttaxis am Münchner Hauptbahnhof künftige Generationen an Hybris deutscher Politik erinnern.

Sikorsky Aircraft Corporation:
► lockheedmartin.com/en-us/capabilities/sikorsky.html
Bundeswehrhubschrauber Sikorsky CH-53:
► www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe/start/waff/hubs/



Sikorsky R-4 von 1944: Auf leichten Antrieb angewiesen

Ihr Bestellschein

JF-Buchdienst - Hohenzollerndamm 27a - 10713 Berlin
Fax: 030 - 86 49 53 - 40 - Bestelltelefon: 030 - 86 49 53 - 25

Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung folgende Titel:
Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

Expl.	Bestell-Nr.	Autor/Kurztitel	Euro

abschicken, faxen oder gehen Sie online: www.jf-buchdienst.de

Bestelladresse: _____ Kundennummer: _____
Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen! (falls zur Hand)

Vorname/Name: _____
Straße/Nr. (kein Postfach): _____
PLZ/Ort: _____

Telefon: _____ E-Mail: _____

Datum/Unterschrift: _____
Deutschland-Versandkostenfrei bei Bestellungen ab EUR 50,-. Bei Bestellungen unter EUR 50,- beträgt der Versandkostenanteil EUR 3,90. Postales Ausland: Belieferung nur gegen Vorkasse! Bei Lieferung in die EU-Länder fällt zusätzlich zum Buchpreis eine Versandkostenpauschale von EUR 12,- an. Für alle anderen europäischen Staaten beträgt die Pauschale EUR 14,-. Für außereuropäische Staaten EUR 18,-. Die Bücher sind vom Umtausch ausgeschlossen.

JF BUCHDIENST
JUNGE FREIHEIT Medienversand

gehen Sie online:
jf-buchdienst.de

Julian Hosp

Kryptowährungen

Bitcoin, Ethereum, Blockchain, ICOs & Co. einfach erklärt
Was steckt hinter Bitcoins, Blockchain und Kryptowährungen? Julian Hosp, einer der bekanntesten Kryptowährungsexperten der Welt, fällt in seinem Bestseller das grundlegende Wissen darüber für Einsteiger kompakt zusammen und erläutert diese neueste technologische Revolution.
208 S., Pb.,



Best.-Nr.: 93895

EUR 14,99

Markus C. Kerber

Europa ohne Frankreich?

Deutsche Anmerkungen zur französischen Frage
Vor der französischen Präsidentschaftswahlen fragten sich die Deutschen: Tickt Frankreich anders? 30%-Prognosen für den Front National und allerlei Skandale sorgen für Verwunderung. Markus C. Kerber hinterfragt das deutsch-französische Verhältnis frei von tradierten Konventionen.
224 S., Pb.,



Best.-Nr.: 93486

EUR 13,00

Thomas Mayer

Die Ordnung der Freiheit und ihre Feinde

Vom Aufstand der Verlassenen gegen die Herrschaft der Eliten
Die liberale Ordnung hat uns nach dem Untergang des Sozialismus Freiheit und Wohlstand gebracht. Trotzdem wird sie heute links und rechts angegriffen: Sie sei für Ungerechtigkeit bzw. Identitätsverlust verantwortlich. Thomas Mayer zeigt, was wir dem Liberalismus verdanken.
240 S., geb.,



Best.-Nr.: 93888

EUR 17,99

Holger Douglas

Die Diesel-Lüge

Die Hetzjagd auf ihr Auto – und wie sie sich wehren
Der Diesel-Skandal ist einer der größten jemals entstandenen Schäden für Wirtschaft und Verbraucher. Doch was sollen Besitzer von Dieselfahrzeugen nun ganz konkret tun? Holger Douglas liefert Ihnen alle notwendigen Informationen darüber, was Sie als Verbraucher wissen müssen.
129 S., Pb.,



Best.-Nr.: 93894

EUR 9,99

Douglas Murray

Der Selbstmord Europas

Immigration, Identität, Islam
Europa scheint unfähig zu sein, seine Interessen zu verteidigen. Warum haben die europäischen Regierungen durch ihre Förderung der Masseneinwanderung einen Prozess angestoßen, der zum Selbstmord Europas führt? Douglas Murray hat die Ursachen und Entwicklungen genau studiert...
384 S., geb.,



Best.-Nr.: 93814

EUR 24,99

Rainer Kirchdörfer (Hrsg.)

Eigentum

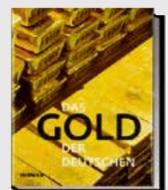
Warum wir es brauchen. Was es bewirkt. Wo es gefährdet ist
Privateigentum ist in einer modernen Gesellschaft unverzichtbar. Aber welche Funktionen hat es genau für Wirtschaft, Staat und Gesellschaft? Und wie beeinflusst es die kindliche Entwicklung und das Gehirn? Eine elementare Bestandsaufnahme und Interviews mit hochkarätigen Experten.
336 S., geb.,



Best.-Nr.: 93893

EUR 26,00

Carl-Ludwig Thiele, Nils Thies Das Gold der Deutschen



Die Verlagerung bedeutender Goldbestände von New York und Paris nach Frankfurt erfuhr große Aufmerksamkeit. Die Verwalterin der deutschen Goldreserven, die Deutsche Bundesbank, informiert in diesem Buch erstmals ausführlich über die Lagerung des Goldes in den eigenen Tresoren.
160 S., Abb., geb.

Best.-Nr.: 93920

EUR 24,90

Abbildungen können vom Original abweichen!