

Deutschland außer Betrieb

Veröffentlicht am 03.09.2019 | Lesedauer: 32 Minuten

Von **Stefan Aust**, Helmar Büchel



Quelle: WELT AM SONNTAG

Endlose Baustellen, brüchige Brücken, verspätete Züge, langsames Internet, marode Schulen, vermurkste Energiewende: Vieles läuft in Deutschland nicht mehr so, wie es sollte. Realität und Wunschenken driften weit auseinander. Beobachtungen zur Lage der Nation.

Auf jeden Fall geht es gerecht und demokratisch zu, wenn mal wieder zu Lande, zu Wasser oder in der Luft nix funktioniert. Es trifft nicht nur die Armen in der U- oder S-Bahn, nicht nur den Mittelstand in der ersten Klasse des ICE, nicht nur den Touristen im übervollen Wartesaal des Kaufhauses mit angeschlossener Landebahn, das heute als Flughafen gilt. Es trifft sogar die Kanzlerin mit ihrem übervollen Terminkalender.

Ausgerechnet auf dem Weg zum G-20-Gipfel in Buenos Aires, wo sich Ende November 2018 die Vertreter der wichtigsten Wirtschaftsmächte der Welt trafen, versagte „Konrad Adenauer“, der auch als Flieger schon in die Tage geratene Airbus A340 der Flugbereitschaft.

Nach einer Stunde in der Luft meldete der Flugkapitän: Das Flugzeug ist kaputt. Und zwar richtig. Er legte eine Notlandung hin, und Angela Merkel plus Gefolge mussten auf Linie umsteigen. Sie erreichten den Gipfel verspätet, was mehr internationale Aufmerksamkeit erregte als ihr Auftritt selbst.

Nicht nur der öffentliche Nahverkehr, auch der nicht öffentliche Fernverkehr, mit dem Politiker gern global abheben, streikt auch ohne Streik immer öfter.

In Mali blieb Ende Februar 2019 Außenminister Heiko Maas stecken, weil der Regierungsfieger vom Typ A319 durch ein Hydraulik-Leck daran gehindert war, ihn nach Berlin zurückzuchaufliegen.

Regierung auf Linie

Glück hatte Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier. Er wollte sich im April von der Flugbereitschaft der Bundeswehr mit einer Bombardier Global 5000 nach Stuttgart kutschieren lassen. Doch am Tag vor dem geplanten Start war die Regierungsmaschine mit einer Notlandung auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld nur knapp einem Unglück entgangen. Nach einer umfangreichen Inspektion geriet die Maschine nur Minuten nach dem Start in unkontrollierte Flugbewegungen und schrammte bei der Landung mit beiden Flügeln abwechselnd über den Boden. Techniker des Herstellers hatten in Berlin-Schönefeld ein entscheidendes Bauteil im Cockpit falsch eingebaut. Dadurch reagierten die Klappen auf den Tragflächen seitenverkehrt.

Entwicklungshilfeminister Müller machte seine Erfahrungen mit einem Regierungsfieger vom selben Typ, als er drei Länder im südlichen Afrika besuchen wollte. Ein defektes Ventil stoppte die Reise in Malawi, Müller und seine Delegation mussten mit einer Propellermaschine weiter nach Sambia fliegen. Techniker aus Deutschland brachten Ersatzteile und flickten die Bombardier, um den Minister und seine Begleiter in Sambia wieder für den Rückflug nach Deutschland einzuladen. Beim dortigen Startversuch quoll jedoch Rauch aus einem Triebwerk, worauf auch der Entwicklungshilfeminister und seine Begleiter lieber auf einen afrikanischen Linienflug umstiegen.

Ersatzmaschinen für Merkel

Als Ursachen für die Pannenserie der Regierungsflieger galten schnell das Alter einiger der Maschinen, Fehler von Tochterunternehmen der Lufthansa, der die Bundeswehr die Regierungsflieger zur Wartung überlässt, sowie allgemeine Materialermüdung, auch über Sabotage wurde bereits gemunkelt – vermutlich, um vom menschlichen, technischen und politischen Versagen abzulenken. Um Blamagen künftig zu vermeiden, steht der Bundeskanzlerin inzwischen für jeden Flug eine zweite Maschine zur Verfügung, falls die erste ausfällt – jedenfalls solange sie noch am Boden ist.

Im Cockpit der Regierungsmaschine sitzen Bundeswehripiloten. Ihre Anreise zum Regierungsflughafen am Rand von Tegel kann jeweils als Teststrecke genutzt werden – wer es vom Stützpunkt Köln, wo die Regierungsflieger stationiert sind, bis Berlin schafft, ist ja immerhin schon einmal heil in die Luft und heil wieder herunter auf den Boden gekommen. Außerdem hilft der Anflug von Köln, die vorgeschriebene Zahl der Flugstunden zu erreichen. Manche Bundeswehripiloten mussten schon in ihrer Freizeit Flugstunden privat buchen, um ihre Lizenz nicht zu verlieren. Die Umsiedlung der Hauptstadt von Bonn nach Berlin liegt ja auch erst gerade mal 20 Jahre zurück – so schnell ist die Luftflotte nicht. Sie soll in Köln bleiben – so wie auch andere wichtige Teile von Ministerien der Bundesregierung.

Das Umweltministerium zum Beispiel hat seinen Hauptsitz in Bonn, seinen zweiten Dienstsitz in Berlin. Daraus entfaltet sich ein reger Flugverkehr zwischen der alten und der nicht mehr ganz so neuen Bundeshauptstadt. In Ermangelung einer schnellen ICE-Verbindung sind die Ministerialbeamten, deren Hauptaufgabe darin besteht für Umweltschutz zu sorgen, ständig in der Luft. Ein von Umweltschützern immer wieder gefordertes innerdeutsches Flugverbot würde die ministeriellen Umweltschützer hart treffen. Sie müssten dann jeweils zwischen knapp 5 und gut 7 Stunden im Zug sitzen, um von ihrem einen Dienstsitz zum anderen zu kommen. Das wäre jeweils etwa ein Arbeitstag für die Hinfahrt und ein Arbeitstag für die Rückfahrt – wenn der Zug keine Verspätung hat, was durchaus gelegentlich vorkommt. Also fliegt man aus dienstlicher Sicht besser, was aus Umweltsicht in puncto CO₂-Fußabdruck den Richtlinien, die das Ministerium immer wieder predigt, eher entgegen steht.

Fluggegner fliegen öfter

2755 Flüge zwischen Köln/Bonn und Berlin kennzeichnen die Öko-Bilanz des Öko-Ministeriums im vergangenen Jahr. Allein in den ersten sechs Monaten dieses Jahres waren es schon 1740. Das entspricht etwa 177 Tonnen CO₂. Aber Umweltschutz ist eben schwer.

Davon wissen auch die Grünen ein Lied zu singen, die an der Spitze der parlamentarischen Vielflieger aller Parteien stehen bzw. fliegen. Im Durchschnitt flogen die Parlamentarier jeweils 20.600 Kilometer, was einmal halb um die Erde ist. Neben den Flugreisen in Delegationen können Abgeordnete auch Einzelreisen unternehmen, das waren bei den Parlamentariern seit Herbst 2017 insgesamt 824, was pro Person 1,2 sind - bei den Grünen waren es insgesamt 126, also pro Person 1,9.

Vielflieger wissen eben, wovon sie reden, wenn sie den Flugverkehr vehement bekämpfen.

BER ist überall

Dabei ist das gar nicht nötig, denn der schlimmste Feind des Fliegens ist der Bauherr von Flughäfen – ganz besonders in der Hauptstadt. Zunächst wurde 2008 der Flughafen Tempelhof geschlossen. Nach dem Abriss des Palasts der Republik, des Wahrzeichens der DDR, musste schließlich auch ein Denkmal für die Freiheit West-Berlins demontiert werden, der Flughafen, über den die Luftbrücke die Stadt mit Lebensmitteln und Kohle versorgt hatte. Ein neuer Flughafen musste her, um auch Tegel schließen zu können, denn dieser Flughafen liegt erstens zu nahe an der Innenstadt und hat zweitens nicht genügend Raum für Läden, was für moderne Flughäfen angeblich lebensnotwendig ist. Der neue Flughafen Berlin-Brandenburg trägt das Kürzel BER, was inzwischen international für das „Nix funktioniert“ des Landes steht: BER ist überall.

Seit dem 5. September 2006 wird hier gebaut beziehungsweise nicht gebaut. Damals wurde mit einer Eröffnung im Oktober 2011 gerechnet, woraus bekanntlich nichts geworden ist. Missmanagement, Fehlplanungen, Pfusch am Bau und gravierende Baufehler führten zu einer immer weiteren Verschiebung und zu immer höheren Kosten. 1995 wurden 1,112 Milliarden

Mark prognostiziert, was heute kaufkraftbereinigt etwa 802 Millionen Euro wären. Im Juli 2015 näherten sich die Schätzungen der Marke von sechs Milliarden Euro. Heute wagt kaum noch jemand eine Prognose.

Einige Politiker und im Flughafenbau eher unerfahrene Manager hatten im Jahr 2006 gedacht, eine Multi-Milliarden-Baustelle bestens im Griff haben zu können. Sie trauten sich das sogar sich selbst eher zu als einem weltweit agierenden Baukonzern. Arm, aber sexy, wie Berlin so ist, meinte man: Ohne Konzern geht es billiger. Das lokale Bauhandwerk, das zehn schmerzhaft lange Jahre lang geschrumpft war, würde endlich wieder etwas zu tun bekommen. Bekam es auch – und zwar ziemlich lange.

Was dann folgte, ist bekannt. Ein gewaltiges Planungsdesaster, Umbauten, Rückbauten, unendlich lange Mängellisten. Insbesondere die letzten zwei Jahre, die eigentlich nur noch aus Reparaturarbeiten bestanden, haben inzwischen eine neue Qualität an Bauschwierigkeiten zutage gefördert, die nicht nur den BER betrifft, sondern auch Stuttgart 21, die Elbphilharmonie und im Grunde genommen jedes andere Infrastruktur- oder Bauprojekt, in dem große öffentliche Räume entstehen. Die Rede ist vom Brandschutz.

Im Dschungel der Richtlinien

Ein weltweit einzigartiges Geflecht aus Warnsystemen, Rauchabsaug- und -ansaugverfahren, Fluchtwegen und Notstromleitungen macht aus deutschen Großprojekten eine Wissenschaft für sich. Jedes denkbare Szenario (am BER werden seit Wochen etwa 300 davon getestet) muss durchgespielt, jedes Risiko identifiziert und abgeschaltet werden. Im Grunde genommen arbeitet man am BER seit Jahren zu 80 Prozent an Brandschutz-Problemen und der Erfüllung von Schutzvorschriften sowie DIN-Normen, die damit zusammenhängen. Kabeltrassen-Aufhängungen, Spezial-Dübel, Leuchtkörper, Ansauggeschwindigkeiten. Würde man exakt die in Brandenburg geforderte Technik auch am Flughafen München verlangen – der Franz-Josef-Strauß-Airport müsste wahrscheinlich sofort den Betrieb einstellen. Seit dem Feuer auf dem Düsseldorfer Flughafen 1996, bei dem 17 Menschen ums Leben kamen, wurden die Brandschutzrichtlinien so verschärft, dass die bautechnisch einwandfreie Fertigstellung von festen Baukörpern, in denen sich regelmäßig mehr als 1000 Menschen pro Stunde

aufhalten, praktisch unmöglich geworden ist.

So dürfte der Brandt-Flughafen feuertechnisch am sichersten sein, wenn er nie eröffnet wird. Zu klein ist er ohnehin. Bei der Eröffnung müsste Tegel – so die entsprechende Senatsentscheidung – sofort geschlossen werden, was den Flugverkehr von und nach Berlin erheblich beeinträchtigen würde. Vielleicht ist das der tiefere Grund für die Verzögerung der BER-Eröffnung bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag.

Es zeigt sich, dass etwas, das im Detail betrachtet logisch erscheint, in der Gesamtbetrachtung zuweilen eher absurd ist. Das gilt allerdings auch für andere Fortbewegungsmittel.

Das Öko-Strom Märchen der Bahn

Kürzlich wies die Deutsche Bahn stolz darauf hin, dass 90 Prozent der vorgesehenen Züge im Fernverkehr unterwegs waren, also nur jeder zehnte Zug vollkommen ausfiel – und das trotz der Hitze. Die Pünktlichkeit lag im Juli bei 73,2 Prozent. Wobei eine Verspätung erst ab der 6. Minute eingerechnet wird. Umgekehrt bedeutet das: Mehr als jeder vierte Zug war verspätet. Bekanntlich sind die Jahreszeiten die größten Gegner der Bahn – vor allem Winter und Sommer.

Immerhin hat die Bahn einen guten Ruf, was ihren ökologischen Fußabdruck angeht. Aufkleber betonen, dass die ICE-Züge allesamt zu 100 Prozent mit Ökostrom fahren. Wer nun annimmt, dass dieses für die vielen Verspätungen der Bahn verantwortlich ist, weil etwa bei Windstille kein Strom aus Windrädern und bei Dunkelheit kein Solarstrom zur Verfügung steht, hat die raffinierte PR-Strategie der Bahn nicht verstanden. In Wirklichkeit fließt im Bahn-Stromnetz nur 57 Prozent Ökostrom, der Rest stammt vor allem aus Kohle- und Kernkraftwerken. Mit diesem Strommix werden sowohl die Regional- und Güterzüge versorgt als auch der Fernverkehr. Wie kann es also sein, dass die ICE-Züge zu 100 Prozent mit Grünstrom fahren? Ganz einfach: Das Tochterunternehmen DB Energie GmbH schnürt aus dem Strommix einzelne Pakete. Sie verkauft der Sparte Fernverkehr nur den grünen Strom. Der Rest geht an die anderen Sparten. Dort liegt der Ökostrom-Anteil nur bei rund 30

Prozent.

Die ICE werden so für ökologisch sauber erklärt, der schmutzige Kohle- oder gar strahlende Atomstrom werden auf dem Papier stillschweigend den schmutzigen Güterzügen oder Regionalzügen zugeschrieben. Der ICE-Passagier kann sich als sauberer Ökostromnutzer fühlen. PR-taktisch ist damit alles im grünen Bereich. Tatsächlich ist die Bahn dank Versorgung durch Oberleitung – ganz egal woher der Strom stammt – das umweltfreundlichste und zugleich energieeffizienteste Verkehrsmittel. Aber das scheint den Bahnern nicht zu reichen, es muss auch noch Ökostrom sein, sie wollen in Sachen Umwelt Vorreiter sein.

Umweltvorreiter mit Chemiekeule

Die Bahn hat als „Umweltvorreiter“ ja auch einiges wieder gutzumachen. Immerhin ist sie mit dem Einsatz von 57 Tonnen Glyphosat jährlich der größte Einzelverbraucher des chemischen Unkrautvernichters. Mit durchschnittlich einem Kilogramm pro Gleiskilometer sollen die Bahngleise vor „Verkrautung“ geschützt werden. Gerade hat die Bahn angekündigt, den Einsatz des Mittels halbieren zu wollen. Der Stoff mit dem Namen „Roundup“, erfunden von dem amerikanischen Chemiekonzern Monsanto, steht im – eher vagen – Verdacht, Krebs zu erzeugen, und hat zu mehr als 18.000 Schadensersatzklagen geführt. Trotz des Milliardenrisikos kaufte der deutsche Bayer-Konzern die Unkrautvernichtungsfirma für knapp 63 Milliarden US-Dollar und wurde damit, so Finanzexperten, zum „größten und schnellsten Wertvernichter der Dax-Geschichte“.

Bahn-Internet – Verbindung super, Daten gleich null

Nicht nur in Umweltfragen, auch in der modernen Kommunikation möchte die Bahn auf der Höhe der Zeit sein. „Kein anderes Verkehrsmittel bietet so optimale Bedingungen zur Internetnutzung wie der ICE“, verspricht das Unternehmen auf seiner Internetseite. Steigt ein Passagier in den ICE, tut er aber gut daran, bei seinem Mobiltelefon das WLAN abzuschalten. Sonst hat er oft überhaupt keine Netzverbindung mehr. Trotz modernster Multiprovidertechnik funktioniert oft nix mehr. Wenn der Zug durch ländliche Gebiete fährt,

ist oft das Netz zu schwach. Aber selbst wenn die ICE-Antenne eine hohe Datenrate empfängt, wird die verfügbare Bandbreite auf alle Zuggäste verteilt. Bei hoher Auslastung kommt dann beim Einzelnen kaum noch etwas an. Der Bahnkunde hat zwar auf seinem Handy ein starkes Signal, aber leider keine Datenverbindung. Auf den Bahnverkehr umgesetzt würde das etwa bedeuten: Der Zug war pünktlich, leider fuhr die Lok allein, und die Passagiere blieben auf dem Bahnhof sitzen. So zeigt sich ein Kernpunkt des „Nix-funktioniert-Systems“: Wir sind ganz weit vorn, extrem progressiv, umweltschonend et cetera – und gehen davon aus, dass niemand merkt, dass nix funktioniert. Auf der Schiene – und auf der Straße.

Dort gehört die Zukunft bekanntlich der Elektrizität. Der Vergangenheit allerdings auch: Straßenbahnen haben durch ihre Oberleitung einen direkten Zugang zum Stromnetz und brauchen deshalb keine Batterien. In den meisten Großstädten wurden sie jedoch abgeschafft und durch Dieselbusse ersetzt. Oberleitungsbusse wie in San Francisco oder dem nordkoreanischen Pjöngjang sind zwar sauber und effektiv, gelten aber als ziemlich altmodische Trolleybusse.

Verkehrswende – fantastisch reisen

Da experimentiert man lieber mit modernem Wasserstoff, wie bei einem inzwischen gestoppten Projekt mit vier Bussen in Hamburg. Die Busse waren seit 2011 im Testeinsatz. Anfang 2019 wurden sie still und leise ausgemustert. Es habe sich noch kein verlässlicher Lieferant gefunden, der die Fahrzeuge in Serie produzieren könne, erklärte ein Sprecher der Bahn etwas nebulös. Außerdem sei die Lagerung des explosiven Wasserstoffs in Wohngebieten ein Problem.

Jetzt wollen die Hamburger E-Busse mit Batterien einsetzen. Damit hat man gerade in Berlin die ersten Erfahrungen gesammelt. Der rot-rot-grüne Senat will bis 2030 die gesamte Busflotte von 1400 Fahrzeugen auf E-Betrieb umrüsten. Die Anschaffungskosten für die bisher 30 bestellten Busse sind zwei bis dreimal höher als bei herkömmlichen Bussen, liegen also inklusive Ladetechnik bei etwa 600.000 Euro pro Stück, für Gelenkbusse bei 900.000 Euro. Die Reichweite liegt nach Herstellerangaben bei 150 Kilometern, danach müssen die

Batterien stundenlang aufgeladen werden. Die Busse sind also quasi im Halbtageinsatz. Immerhin trägt der Bund bis zu 80 Prozent der Mehrkosten. Nur für die Ladestationen muss Berlin aufkommen, und das dürfte teuer genug werden.

Unterdessen sollen auf Autobahnen Oberleitungen für E-Lkw gebaut werden, was in Hessen gerade auf der stark befahrenen Autobahn A5 mit etwa 230 Masten ausprobiert wird. Das Bundesumweltministerium fördert den Feldversuch mit insgesamt 29,9 Millionen Euro. Die altmodische Forderung, dass Güter und Container auf die bereits mit Oberleitungen ausgestattet Bahn gehören, ist irgendwie out. Deshalb lieber Lkw mit Oberleitung, auch wenn es entsprechend ausgestattete Laster, von wenigen Testobjekten abgesehen, gar nicht gibt.

Was es dagegen reichlich gibt, sind Forschungsgelder für erkennbar unmögliche Unterfangen. Und immer wieder die Erkenntnis, dass hierzulande das Machbare gegenüber dem Fantastischen ins Hintertreffen gerät. Der Wunsch wird immer mehr zur Mutter und zum Vater der Gedanken.

Womit wir beim Elektroauto wären. Mit einer Kaufprämie von jeweils 4000 Euro bei rein elektrisch angetriebenen Autos und 3000 bei Plug-in-Hybriden fördert der Bund die batteriebetriebenen Zukunftsflitzer, und hat dafür Mittel in Höhe von 600 Millionen Euro bereitgestellt. Leider ist die Prognose von einer Million E-Fahrzeugen bis 2020 noch nicht ganz erfüllt – es fehlen zurzeit noch 910.000. Aber es ist ja noch zweimal Weihnachten bis zum Ziel Silvester 2020.

Dass Batterien für Autos die fortschrittlichste Art der Energievernichtung sind, hat physikalische, also ziemlich altmodische Gründe. Leider gibt es auch noch ein Problem mit den Ladestationen. In diesem Fall ist es wohl ein Segen, dass die Bundesregierung ihr E-Versprechen nicht eingehalten hat. Hätte sie wirklich Wort gehalten, dann gäbe es heute nicht nur auf den Autobahnen riesige Staus, sondern auch auf Rasthöfen, Parkplätzen und überall dort, wo Elektroautos auf Strom warten.

Stationen für ewiges Warten

Denn hierzulande existiert gar nicht die Lade-Infrastruktur für eine solche E-Armada. Zwar schießen die Säulen seit einigen Jahren wie Pilze aus dem Boden. Das Problem ist nur: Es werden die falschen Ladesäulen gebaut – die langsamen. Die jedoch, mit denen die E-Fahrer ihre Autos innerhalb einer halben Stunde fast vollladen können, entstehen hierzulande so gut wie gar nicht. Wobei eine halbe Stunde auch schon lang genug ist, insbesondere wenn man es eilig hat und deshalb ein Auto benutzt. Insofern würde es sich anbieten, die Raststätten proportional zum Ausbau der Ladestationen zu vergrößern und eventuell ähnlich den Flughäfen in Shoppingmalls zu verwandeln.

Doch das scheint zu dauern, denn dieselbe Bundesregierung, die ganz schnell möglichst viele Elektroautos möchte, blockiert den Ausbau der entsprechenden Infrastruktur. Sie beharrt auf regulatorischen Vorgaben, die den Bau von Schnellladesäulen derzeit erheblich verzögern. Vielleicht gibt es aber auch gute Gründe dafür. Zu viele Schnelllader zugleich benutzt, könnten das ohnehin fragile Elektrizitätsnetz leicht überfordern.

Die Ladesäulen-Bürokratie

Konkret geht es um ein typisches deutsches Bürokratie-Gut. Die „Eichrecht-Konformität“ macht es nahezu unmöglich, eine Schnellladestation zu installieren. Denn nach deutschem Recht und Gesetz muss Strom, wie andere Verbrauchsgüter auch, exakt gemessen und abgerechnet werden. Deshalb ist hierzulande jeder Stromzähler geeicht, besitzt sozusagen ein gesetzliches Prüfsiegel. Wer das nicht hat, dem drohen Strafzahlungen bis zu 50.000 Euro. Diese Eichtechnik ist bei Elektro-Schnellladesäulen aber extrem schwer integrierbar, weil Gleich- und Wechselstrom zusammenkommen. Die deutschen Ingenieure scheitern bislang daran. In den Niederlanden und vor allem in Norwegen, wo kraft Erdöl und Wasserkraft Strom reichlich vorhanden ist, gibt es die Turbo-Ladesäulen in Hülle und Fülle, da kommt es auch nicht so sehr darauf an, ob die Rechnung stimmt oder nicht.

Die Bundesregierung tickt anders. Sie schafft erst einen nahezu unüberwindbaren gesetzlichen und regulatorischen Rahmen, der eine ganze Industrie so lange beschäftigt, bis der Rückstand kaum noch aufholbar ist. Stattdessen feiert man sich für die 20.000. Eröffnung einer Ladesäule, die niemand braucht.

Eines ist sicher: Teuer wird die E-Wende in jedem Fall.

Schildbürger 2.0

Die Deutschen zahlen europaweit – neben den Dänen – jetzt schon die höchsten Strompreise. Das ist auch kein Wunder, denn es braucht erheblich Geld und Energie, um die vielen Windräder im Lande und zu Wasser in Betrieb zu halten. Früher nannte man so etwas Milchmädchenrechnungen. Die Schildbürger schaufelten Sonnenschein in Eimer, Kessel, Kannen, Töpfe und Kartoffelsäcke und schütteten dann das Licht ins Dunkel ihres Rathauses, was irgendwie nicht so recht funktionierte. Offenbar hatte sich die Grünen-Vorsitzende Annalena Baerbock daran orientiert, als sie in einem Gespräch mit dem Deutschlandfunk sagte: „Und natürlich gibt es Schwankungen. Das ist vollkommen klar. An Tagen wie diesen, wo es grau ist, haben wir natürlich viel weniger erneuerbare Energien. Deswegen funktioniert das Netz als Speicher.“

Leider funktioniert das nicht, denn Strom ist nicht so einfach „im Netz“ zu speichern. Schön wäre es. Dann bräuchte man auch keine Batterien, keine Wasserspeicher die vollgepumpt werden und anschließend wieder Generatoren antreiben. Alles nicht so einfach wie die grüne Hoffnung so hofft. So sagte kürzlich der Direktor am Berliner Fritz-Haber-Institut der Max-Planck-Gesellschaft Professor Robert Schlögl in einem WELT-Interview ([/wissenschaft-plus199039073/Klimaneutralitaet-Grundidee-der-Energiewende-absolut-unsinnig.html](https://www.wissenschaft-plus199039073/Klimaneutralitaet-Grundidee-der-Energiewende-absolut-unsinnig.html)): „Die Grundidee der Energiewende, dass wir in Deutschland energieautark sein wollen, ist absolut unsinnig. Das ist allein von den Größenordnungen her unmöglich“.

Die landesweit 28.000 rotierenden Denkmäler der Energiewende sind für sich betrachtet monumental und schön – sofern man sie nicht vor seiner Haustür stehen hat oder ein Anhänger unverbauter Natur ist.

Eine moderne Windkraftanlage erreicht mit ihren Flügeln eine Höhe von 200 Metern, was etwa einem Hochhaus mit 70 Stockwerken entspricht. So etwa die Windkraftanlage E-126 von Enercon bzw. 5 M von REpower. Der Stahlbetonturm ist 135 Meter hoch und wiegt 2.800 Tonnen. Das Maschinenhaus, das auf den Turm gesetzt wird, wiegt 120 Tonnen, was dem

Gewicht von rund 80 PKW entspricht. Daran wird der Generator mit einem Gewicht von 220 Tonnen, entsprechend etwa 150 PKW befestigt. Damit das Windkraftwerk sicher steht, ist ein entsprechendes Fundament erforderlich. Dieses hat einen Durchmesser von 20 bis 30 Metern und eine Tiefe bis zu vier Metern. Dafür werden 1.300 Kubikmeter Beton und 180 Tonnen Stahl verbaut. Insgesamt hat das Fundament ein Gewicht von 3.500 Tonnen. Bei einer Tiefgründung werden zusätzlich etwa vierzig 15 Meter lange Betonpfeiler in den Boden gerammt. Das Gesamtgewicht eines solchen umweltschonenden Windkraftwerkes liegt bei etwa 7.000 Tonnen. Da muss es sich häufig – und am besten konstant – drehen, um seine Baukosten sowie den CO₂-Fußabdruck wieder einzuspielen. Das ist nicht ganz leicht, denn für die Herstellung von einer Tonne Zement ist jeweils etwa eine Tonne CO₂ nötig. Zement gilt als der heimliche Klimakiller, produziert diese Industrie doch mehr CO₂ als der gesamte globale Luftverkehr. Schätzungen zufolge gehen 8 Prozent der globalen CO₂-Emissionen auf das Konto der Zementindustrie. Wäre sie ein Staat, so läge sie bei den CO₂-Emissionen hinter China und den USA global an dritter Stelle.

Ob die schweren Betonsockel eines Windrades – so wie es die Gesetze vorschreiben – jemals wieder ausgebuddelt werden, ist eher fraglich. Abgewrackte Windräder lassen bisher zumeist ihre Betonfüße zurück; ein bisschen Erde drauf, und die Landschaft ist wiederhergestellt.

Teurer Geisterstrom

Zumeist wird bei der Leistung von Windkraftanlagen im Vergleich zu konventionellen Kraftwerken die installierte Leistung angegeben statt der tatsächlich produzierten nutzbaren Leistung. Physiker aus dem Physikalischen Institut der Universität Heidelberg haben dazu auf der Homepage ihres Instituts eine bemerkenswerte Stellungnahme verbreitet und sogar ihre Namen, unter anderen den des Institutsleiters, daruntergesetzt. Darin heißt es: „Die tatsächlich im ganzjährigen Betrieb im Mittel gelieferte nutzbare Leistung einer Windkraftanlage ist nur ein Viertel, die einer Photovoltaikanlage nur ein Achtel der installierten Leistung.“ Ihre installierte Leistung erreichten Solarzellen nur bei senkrechtem, ungetrübtem Einfall des Sonnenlichts – also gegen zwölf Uhr mittags entlang des Äquators.

Windräder würden bei schwerem Sturm um Windstärke zehn zur Vermeidung von

Überbelastung des Netzes aus dem Wind gedreht. Das allerdings ist nicht zum Nachteil des Betreibers. In solchen Fällen bekommt er nämlich den sogenannten Geisterstrom vergütet.

Wie der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) mitteilt, wurden etwa von Januar bis März 3,23 Milliarden Kilowattstunden Windstrom zwangsweise „abgeregelt“, um einen Blackout durch Überlastung zu vermeiden. Geld bekamen die Betreiber trotzdem für jede nicht produzierte Kilowattstunde. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) gewährt den Betreibern eine Entschädigung in Höhe von 95 Prozent der entgangenen Einnahmen. Übersteigen die entgangenen Einnahmen ein Prozent der gesamten Einnahmen des Jahres, werden von da an 100 Prozent entschädigt. Der Verbraucher zahlt für den nicht produzierten Geisterstrom – allein im ersten Quartal dieses Jahres 364 Millionen Euro.

Doch selbst wenn sie laufen, schaffen es alle Windräder in Deutschland gerade mal, drei Prozent des Primärenergieverbrauchs herzustellen – mit 28.000 Windrädern auf einer Gesamtfläche von insgesamt 365.000 Quadratkilometer Fläche der Bundesrepublik Deutschland. Das heißt, alle zwölf Quadratkilometer gibt es bereits ein Windrad, das sich fröhlich im Wind dreht, ohne übermächtig an der Gesamtenergieversorgung des Landes mitzuwirken.

Wenn sie sich bewegen. Stillstand wiederum ist kein exklusives Problem. Auch im Hamburger Verkehr kann von Bewegung nur noch selten die Rede sein.

Jahrhundertprojekt Autobahnring

Hamburg ist die Stauhauptstadt Deutschlands. Unangefochten. Noch vor Berlin, das doppelt so viele Einwohner hat. Die Ursache des Problems ist seit Jahrzehnten bekannt. Hamburg verfügt über den drittgrößten Seehafen Europas. Anders als die meisten anderen großen Hafenstädte dieser Welt besitzt Hamburg jedoch keinen geschlossenen Autobahnring, der die Lkws, die täglich zum Be- und Entladen an die Docks kommen, zuverlässig um die Stadt herumleitet.

Seit über 90 Jahren ist die Autobahnanbindung des Hamburger Hafens in der Planung. Die

Nationalsozialisten übernahmen – nach anfänglicher Ablehnung – die Autobahnpläne aus der Weimarer Republik. Das Projekt wurde zurückgestellt, weil die Nazis zunächst Europa überfallen und in Schutt und Asche legen wollten. 1970 wurden die Ideen von 1926 wieder aufgegriffen. 1979 begannen konkrete Planungen für eine „Hafenquerspange“. 14 Jahre später wurde die Querspange als „vordringlicher Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. 1999 folgte eine „Machbarkeitsstudie“ für die Finanzierung, 2001 eine „Zukunftskonferenz“, auf der alternative Trassenführungen debattiert wurden, 2005 kündigte der Hamburger Senat den Baubeginn für 2010 an. 2008 folgte eine neue „Machbarkeitsstudie“, 2011 die Trassenänderung und ein erstes Planfeststellungsverfahren, 2017 „Stadtteilgespräche“, „Workshops“ und ein „BürgerInnen-Gutachten“ zur jetzt A-26-Ost genannten Hafenquerspange mit der Forderung nach Überdachung der Fahrbahn aus Lärmschutzgründen. Im Januar 2019 einigte sich nach Meldungen des „Hamburger Abendblattes“ die Verkehrsbehörde „unter anderem mit dem Nabu auf verschiedene Naturschutzmaßnahmen. Im Gegenzug verzichteten die Naturschützer auf eine Klage.“

Das 9700 Meter lange Teilstück der ursprünglichen Hafenspange soll, so verspricht es die Verkehrsbehörde Hamburg vage, „ab 2020“ gebaut werden. Mit der Fertigstellung wird frühestens 2028 gerechnet.

Fledermaus gegen Autobahn

Und damit wäre, wenn denn alles funktioniert, erst die Lücke im Süden geschlossen. Zwischen dem derzeitigen Ende der A20 aus Richtung Rostock bei Bad Segeberg und dem Anschluss an die A7 bei Bad Bramstedt fehlen ebenfalls 30.500 Meter Autobahn. Auch hier reichten die Naturschutzverbände Nabu und BUND Klage ein, weil Fledermäuse auf ihrem Flug in ihre Rückzugsgebiete nahe Bad Segeberg und auch die Haselmauspopulation in der Nähe der Trasse gestört würden. Im November gab ihnen das Bundesverwaltungsgericht mit Verweis auf die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH) der Europäischen Union recht und stoppte das Autobahn-Projekt. Seither, seit fast sechs Jahren also, versucht die DEGES gemeinsam mit Nabu und BUND, ein für die Umweltverbände akzeptables Artenschutzkonzept zu erarbeiten. Baubeginn? Kaum absehbar.

Der grüne Deckel

Es sind vor allem Umwelt-Gruppen, deren Rechtsanwälte, gestützt auf das Verbandsklagerecht, inzwischen fast alle Bauprojekte lahmlegen. NGOs sind der Sand im Getriebe der meisten Bauprojekte. Den Rest regeln die Parteien.

Schon seit den 80er-Jahren, in denen die Grün Alternative Liste (GAL) die bis dahin stets sozialdemokratisch regierte Hansestadt begründete, wurde in Hamburg statt über Lärmschutzmauern laut über einen „Autobahndeckel“ über die A7 nachgedacht, um die Schallbelastung zu reduzieren. War anfangs nur an ein kleines Stück an der Nordeinfahrt des Elbtunnels gedacht, so wuchsen die Pläne schnell in den Himmel. Jahrzehntelang durch die A7 getrennte Stadtteile sollten zusammenwachsen. Sogar ein Wohnviertel auf dem A-7-Deckel wurde diskutiert, bis Statiker darauf hinwiesen, dass eine Betondecke, die dieser Belastung standhielte, unmöglich zu realisieren sei. Was blieb, war ein Schrebergartenprojekt, unter dem die Autobahn versteckt werden sollte. Seit 2014 wird an der A-7-Überdachung gebaut. Stop-and-go und der zeitweise Komplettstillstand sind seither Alltag in Hamburg, dem Tor zur Welt.

Ist der Bau abgeschlossen, kann die Sanierung beginnen

Immerhin hat Hamburg eine Zugverbindung nach Berlin, deren Bau im Mai 1844 begann und am 15. Dezember 1846 nach einer Bauzeit von gut eineinhalb Jahren abgeschlossen wurde. Seit 1933 konnte die Strecke auch mit dem damals schnellsten Zug der Welt befahren werden, dem „Fliegenden Hamburger“, der die Strecke zwischen den beiden größten deutschen Städten in 2.22 Stunden zurücklegen konnte. Der kurzzeitig eingesetzte „Schienenzeppelin“ schaffte es sogar in 98 Minuten, was dem heutigen ICE auch gelingt – jedenfalls wenn er pünktlich ist. Um die Schienen dafür neu zu verlegen, die Strecke durchgehend zu elektrifizieren und damit ICE-tauglich zu machen, brauchte der Bundesbahn bis zum Herbst 1997, also seit der Wiedervereinigung sieben Jahre. Das ist etwa ein Jahr länger als die Union Pacific Railroad ab Mai 1869 für den Bau der ersten Eisenbahnstrecke zwischen Kalifornien und dem Großen Salzsee in Nevada brauchte. Das waren gut 1000 Kilometer, davon verlief ein Teil über die Rocky Mountains.

Schon kurz nach der Verlegung der Bahnschwellen zwischen Hamburg und Berlin musste man allerdings feststellen, dass der Beton schneller als angenommen Risse bekam und kleine Teile abplatzen. Ursache für die Schäden war mangelhafter Beton. Deshalb wurden auf der 290 Kilometer langen Strecke in den ersten Monaten des Jahres 2009 insgesamt 256.000 Schwellen ausgetauscht. Drei Monate lang wurden die täglich etwa 10.000 Passagiere des ICE über die Ausweichstrecke Stendal-Uelzen umgeleitet.

Die Strecke zwischen Hamburg und dem norddeutschen Cuxhaven ist dagegen nur 103 Kilometer lang und führt durch die eher flache Norddeutsche Tiefebene. Knapp die erste Hälfte der Strecke ist voll elektrifiziert, die zweite nicht mehr. Deshalb fährt täglich jede Stunde zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Cuxhaven ein mit einer Diesellok ausgestatteter Personenzug zwanzigmal in die eine und zwanzigmal in die andere Richtung. Dazu kommen reichlich Güterzüge, die ebenfalls von – zumeist uralten stinkigen – Dieselloks gezogen werden. Und das hat vor allem einen Grund, der inzwischen 74 Jahre zurückliegt.

Das haltbare Provisorium und der unhaltbare Neubau

Bis zum Jahresbeginn 1945 war die Strecke zweigleisig befahrbar. Dann kamen einige Wehrmachtssoldaten beziehungsweise deren Offiziere auf den Gedanken, den Vormarsch der Engländer zu stoppen. Sie sprengten die Eisenbahnbrücke, die die Oste, einen Nebenfluss der Elbe, überquert. Die wenig glorreiche Operation in der Endphase des Krieges stoppte den Vormarsch der Briten bekanntlich nicht. Doch diese brauchten nach dem Sieg über Nazi-Deutschland die Eisenbahnverbindung zwischen Cuxhaven und Hamburg. Deshalb ließen sie von ihren Pionieren im Frühjahr 1945 eine eiserne Notbrücke bauen, leider nur einspurig. Die Brücke steht noch immer, zwar verrostet, aber stabil – und immer noch eingleisig. Deshalb lohnt sich eine Elektrifizierung des Teilstückes von der Oste bis Cuxhaven nicht so recht. Das von den Briten zu verantwortende Nadelöhr ist genau 140 Meter lang. Und deshalb wird der Verkehr auch 74 Jahre nach Kriegsende immer noch mit Dieselmotoren abgewickelt. Über eine zur Hälfte elektrifizierte Strecke.

Geht es ums Bauen und um Brücken, ist Sparen oft der Grund, dass irgendwann nichts mehr

geht. Und das kann dann auf die Dauer sehr teuer werden. Eines der Wahrzeichen der Hansestadt Hamburg ist die Köhlbrandbrücke. Sie wurde zwischen 1970 und 1974 für 170 Millionen Deutsche Mark gebaut, was nach heutigen Maßstäben extrem schnell und extrem preiswert wäre. Die Lebensdauer des inzwischen maroden Bauerwerks wird bis maximal 2030 geschätzt, das wären dann gerade mal 56 Jahre Lebensdauer. Die Brücke hat eine Stützweite von bis zu 325 Metern, etwa 30.000 Fahrzeuge passieren die Brücke täglich. Das geht schon auf die Substanz. Im Vergleich dazu hat die Golden Gate Bridge in San Francisco eine Stützweite von 1280 Metern und wird täglich von 120.000 Fahrzeugen überrollt. Die Brücke wurde zwischen 1933 und 1937 gebaut, steht demnach inzwischen 82 Jahre – und niemand denkt darüber nach, sie abzureißen. Sie ist aus Stahl – und wird ständig instand gehalten.

Billig kommt teuer

Wobei die architektonische Verliebtheit in Stahlbeton hierzulande wiederum wie ein baufälliges Damoklesschwert über manchen Großbauwerken schwebt. Selbst das Kanzleramt in Berlin, geschmackvoll im Design einer gigantischen Miele-Waschmaschine entworfen und vor gerade mal 18 Jahren fertiggestellt, hat inzwischen einen erheblichen Sanierungsbedarf. Der renommierte Architekt Meinhard von Gerkan ist sogar der Auffassung, es seien in der Architekturgeschichte noch nie so viele Bauschäden verursacht worden wie seit dem Zweiten Weltkrieg. Das war anfangs sicher ein Resultat der Bauwut in der Nachkriegszeit. Inzwischen aber hole sich die öffentliche Hand „die Mängel geradezu rein“. Gängige Praxis bei Ausschreibungen sei es, dass Firmen zunächst bewusst eine zu niedrige Kalkulation erstellen, um später über Nachträge das reinzuholen, was fehlte: „Man sollte zu einer Mitverantwortung der Bauherren kommen bei der Vergabe an den Billigsten.“

Denn der Billigste wird am Ende teuer. Häufig machen die für ein Großprojekt verantwortlichen Politiker aber mit bei der Kostenmanipulation. Eine parlamentarische Mehrheit für ein Bauwerk ist nur bei überschaubaren Gesamtkosten zu bekommen. Ist das Projekt einmal verabschiedet, dürfen die Kosten ruhig explodieren, ein Zurück gibt es ohnehin nicht. So sollte der Bau der Hamburger Elbphilharmonie ursprünglich 77 Millionen Euro betragen. Am Ende wurden daraus nach neunjähriger Bauzeit 866 Millionen, was etwas mehr als das 11-Fache ausmacht. Immerhin wurde das vom CDU-Bürgermeister Ole von

Beust angeschobene Projekt am Ende fertig, was von dessen Straßenbauprojekten zur Zeit noch nicht absehbar ist.

Bedingt abwehrbereit

Unabsehbar ist wohl auch die Zukunft einer weiteren Großbaustelle: der Bundeswehr. Der Wehrbeauftragte zitierte in seinem letzten Jahresbericht einen Marinekommandeur: „Wir bewegen uns ressourcenmäßig am Limit und leben von der Substanz.“ Und der Inspekteur der Luftwaffe erklärte Mitte 2018 öffentlich: „Die Luftwaffe befindet sich an einem Tiefpunkt.“ Und Tiefpunkte sind gerade für Flieger bedenklich.

Die Bundeswehr verfügt 2019 nach Nato-Kriterien über einen Etat von 44,3 Milliarden Euro. Trotzdem ist es die kleinste und am schlechtesten ausgerüstete Armee seit ihrer Gründung vor 64 Jahren. Sie ist weder in der Lage, einen substanziellen Beitrag zur Bündnisverteidigung zu leisten, noch könnte sie ihren verfassungsmäßigen Auftrag der Landesverteidigung erfüllen. Die Einstufung als „bedingt abwehrbereit“ dürfte eine erhebliche Überschätzung sein. Im Kern geht es um zwei Fragen: Was können wir uns an Sicherheitsvorsorge leisten, was müssen wir uns leisten? Und: Sind die verantwortlichen Politiker bereit und in der Lage, Aufgaben, militärische Fähigkeiten und die dafür notwendigen finanziellen Mittel in Einklang zu bringen? Das sind sie offenbar nicht.

Kurzerhand mit abgeschafft!

Am 1. Juli 2011 wurde die Wehrpflicht ohne eine Diskussion der sicherheitspolitischen Lage sowie der Konsequenzen ausgesetzt. Der damalige Verteidigungsminister Karl-Theodor zu Guttenberg und Bundeskanzlerin Merkel begründeten das Aussetzen der Wehrpflicht damit, dass Wehrgerechtigkeit nicht mehr gegeben sei. So als sei dies eine Folge des Wirkens von Kräften, die sich der politischen Kontrolle entziehen, höhere Gewalt, nicht beherrschbar. In Wahrheit ist dieser Zustand von der Bundesregierung aus finanziellen Gründen gezielt herbeigeführt worden. Jahr für Jahr wurden immer weniger Mittel für Wehrpflichtige in den Verteidigungshaushalt eingestellt und somit immer weniger Wehrpflichtige eingezogen.

Bei gerade noch 40.000 Einberufungen wurde eine kritische Grenze erreicht, die leicht dazu hätte führen können, dass die Wehrpflicht wegen „Wehrungerechtigkeit“ vom Verfassungsgericht hätte gekippt werden können. Die Bundesregierung entschied sich für die Flucht nach vorn und beschloss ihre „Aussetzung“ – was de facto einer Abschaffung gleichkam. Damit schaffte man auch zugleich den Wehersatzdienst ab – mit erheblichen Folgen. Die Zahl der Zivildienstleistenden lag zwischen 1996 und 2002 immer bei rund 130.000 jährlich. Etwa 59 Prozent leisteten ihren Ersatzdienst bei Pflege- und Betreuungsdiensten. Dazu kamen mobile Hilfsdienste noch einmal bei 7 Prozent, ein weiteres Prozent der Zivildienstleistenden betreute schwerstbehinderte Kinder. Macht insgesamt 67 Prozent der Zivildienst-Truppe. Seitdem es diese nicht mehr gibt, hat Deutschland ein Pflegeproblem.

Zu Guttenberg war zudem bereit, 8,3 Milliarden Euro im Verteidigungshaushalt einzusparen. Obwohl der Personalumfang erheblich reduziert wurde, stiegen die Personalausgaben, die für eine Freiwilligenarmee deutlich höher sind als für Streitkräfte mit einem hohen Anteil an Wehrpflichtigen.

Abrüstungsprojekt Bundeswehr

Der Verteidigungshaushalt wurde gekürzt, die Betriebskosten stiegen, für Material wurde immer weniger investiert. Verteidigungspolitischer Auftrag und militärischen Fähigkeiten klappten immer weiter auseinander. Dafür hatte von zu Guttenberg großartige Fernsehauftritte vor versammeltem Gerät in Afghanistan. Sein Nachfolger Thomas de Maizière verordnete eine „Neuausrichtung der Bundeswehr“. Kernaufgabe sollte jetzt nicht mehr die Landes- und Bündnisverteidigung sein, wie es die Verfassung verlangt. Jetzt sollte die Truppe vermehrt zu Auslandseinsätzen geschickt werden, um dort Konflikte zu verhüten und Krisen zu bewältigen, was etwa in Afghanistan bekanntlich gut gelungen ist.

Die „Neuausrichtung“ führte dazu, dass der Verteidigungshaushalt zwischen 2012 und 2015 um durchschnittlich 3,32 Prozent reduziert wurde. Das wirkte sich aus. Nach dem Jahresbericht des Wehrbeauftragten Anfang 2019 waren die Kampfpanzer „Leopard 2“ kaum einsetzbar, mussten die Schützenpanzer „Puma“ teuer nachrüstet werden und wären erst

2025 einsetzbar, die Lage der Marine sei „angespannt“, ganze Besatzungen säßen „sprichwörtlich auf dem Trockenen“, beide Tanker seien nicht einsatzfähig, das Gleiche gelte auch für die U-Boote; weniger als die Hälfte der „Eurofighter“ und „Tornados“ seien flugfähig, auch die Hälfte der Transportflugzeuge „A400M“ sei nicht einsatzbereit. Selbst bei der Ausrüstung gebe es Mängel: Schutzwesten, Stiefel, moderne Helme und Nachtsichtgeräte fehlten, um alle Soldaten auszurüsten. Zudem sei der Zustand der Gebäude mangelhaft, vom Duschkopf bis zum Hallendach.

Zapfenstreich für die Verteidigung

Offenbar ist die Bundeswehr inzwischen ein erfolgreiches Abrüstungsprojekt. Die von Ursula von der Leyen 2016 angekündigten und mit reichlich teurer externer Beratung eingeleiteten Trendwenden zeigen kaum Resultate. Jetzt soll es AKK richten. Immerhin hat ihr die scheidende Vorgängerin Ursula von der Leyen beim Großen Zapfenstreich den Wende-Hit der Scorpions serviert: „Winds of Change“.

Die Streitkräfte sollen wieder zur Erfüllung ihrer verfassungsmäßigen Aufgaben und Bündnisverpflichtungen fähig sein. Dazu müsste der Verteidigungshalt jährlich um etwa 0,1 Prozent des BIP wachsen. Die Begeisterung des Finanzministers hält sich in Grenzen: Wozu Geld reinstecken, wenn sowieso nix funktioniert?

Die Bundeswehr entstand 1955 aus Einheiten des Bundesgrenzschutzes, der schon sein 1951 existierte. Dessen Aufgabe war es, wie schon der Name sagt, die Grenzen der Bundesrepublik zu schützen. Otto Schily, Innenminister der rot-grünen Koalition, taufte sie 2005 in Bundespolizei um. Grenzen gab es seit der Öffnung der europäischen Binnengrenzen sowieso nicht mehr so recht zu schützen, auch wenn das Grundgesetz das eigentlich verlangt. Das Resultat heißt illegale Migration, auch als Flüchtlingskrise bekannt.

Baustelle Schule

Als Ergebnis davon ist Deutschland jetzt Profi-Einwanderungsland. Fachkräftemangel? Beheben wir durch Zuwanderung. Migration? Brauchen wir, damit wir nicht aussterben.

Integration? Können wir. So weit die Theorie. Dass es mit der Integration aber überhaupt nicht läuft, kann man in den Schulen in Deutschland sehen. Tausende Lehrer mühen sich damit ab, die Kinder der seit 2013 Zugewanderten zu integrieren. Wie vollmundig hatten Politiker die Schulen als „Integrationsmotoren“ gefeiert, wie euphorisch erklärten Bildungsorganisationen Deutschland zum Musterland der Integration – kaum dass die ersten Flüchtlinge in den Klassenzimmern Platz genommen hatten.

Doch schnell zeigte sich, dass gute Absichten nicht ausreichen, um eine halbe Million Kinder und junge Erwachsene aus Syrien, Afghanistan, Iran oder Irak zu unterrichten. Es kamen Mädchen und Jungen, die teilweise keine lateinischen Schriftzeichen kennen oder überhaupt nicht lesen und schreiben können. Denen manchmal viele Jahre Unterricht fehlten, weil ihre Schulen zerbombt wurden oder sie auf der Flucht waren. Viele motiviert und wissbegierig, aber fast alle ohne jede Kenntnis der deutschen Sprache, trafen sie in den Schulen ein. Und so müssen sich die vermeintlichen Integrationsmotoren, die Schulen, mit Improvisation behelfen. Lehrer entrümpelten Besenkammern, um Plätze zu schaffen, oder bastelten sich Sprachlernmaterial mit Schere und Papier zusammen. Und die Integration ist nicht die einzige Baustelle. Die Mammutprojekte Inklusion und Ganztagsausbau, die trotz Lehrermangel und Sparkurs der Bundesländer umgesetzt werden müssen, lassen nicht darauf hoffen, dass Deutschland bei internationalen Bildungsvergleichen in absehbarer Zeit aufschließen kann. Parallelgesellschaften und Probleme mit jenen Schülern, die heute abgehängt werden, drohen schon in naher Zukunft. Es läuft also nicht im Entwicklungsland Deutschland – weder mit der Integration noch an den Schulen.

Hauptsache digital

Die deutschen Schulen sind ohnehin nicht in bester Form. Dabei hat die Bundesregierung 2017 den Geldhahn weit aufgedreht. Allein 3,5 Milliarden aus dem „Schulsanierungsprogramm“ könnten abgerufen werden, doch auch ein Jahr danach waren gerade mal 80 Millionen bei den Schulen angekommen. Gründe sind immer unterschiedlich, aber im Prinzip dieselben: Planungsverzögerungen durch Personalmangel, Engpässe in der Bauindustrie und die Ausrede, dass an Schulen nur in den Ferien gebaut werden kann. Schon 2018 hatte die staatseigene KfW-Bank einen Investitionsstau bei Schulen von 48 Milliarden

Euro berechnet. Bei den Kitas war der Investitionsstau um knapp 3 auf 7,6 Milliarden gestiegen. Dafür wuchs in Deutschland die Zahl der Kinder unter sechs Jahren – es waren 450.000 mehr als vor acht Jahren, vorwiegend Resultat der Einwanderung. Kein Wunder, dass auch in Schulen und Kitas „nix funktioniert“. Da hat die KfW, nach dem Krieg als Kreditanstalt für Wiederaufbau gegründet auch 70 Jahre danach ein echtes Thema: abgenutzte Toiletten, blinde Fenster, defekte Jalousien, marode Decken, über Putz verlegte uralte Stromkabel. Ganztagschulen, die nicht einmal in der Lage wären, eine ordentliche Halbtagschule zu betreiben. Seiteneinsteiger als Lehrer, um den akuten Lehrkräftemangel auszugleichen. Aber immerhin hat der Bund fünf Milliarden für den Digitalpakt ausgegeben, damit die Schüler endlich besser mit ihren Handys umgehen können.

Und zum Glück sparen manche Schulen ja neuerdings den Unterricht am Freitag ein.

Dieser Text ist aus der WELT AM SONNTAG. Wir liefern Sie Ihnen gerne regelmäßig nach Hause (/wams).

Mitarbeit: Georg Altrogge, Michael Fabricius, Anna Kröning, Charlotte Krüger, Nando Sommerfeldt

© Axel Springer SE. Alle Rechte vorbehalten.

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/199648756>