

Dossier 11

Zukunftsprojekte

Oktober 2021

Baustelle Deutschland

Sechzehn Jahre Merkel haben Deutschland geprägt. Die Politik der Kanzlerin wiederum wurde geprägt von vielfältigen Krisen und den pragmatischen Reaktionen darauf.

Merkel wurde oft vorgeworfen, dass sie, statt nachhaltige politische Strategien zu entwickeln, lieber „auf Sicht“ gefahren sei und dabei nie die Umfagen aus dem Blick verloren habe.

Unabhängig davon, ob dieser Vorwurf zutrifft, hat die Kanzlerin Deutschland eine Vielzahl drängender Probleme hinterlassen, mit denen die Nach-Merkel-Regierungen umgehen müssen.

Gesellschaftlich und wirtschaftlich befindet sich Deutschland seit vielen Jahren im Entwicklungsstau. Zu viele Probleme sind ungelöst geblieben.

Von der weiterhin unbeantworteten Rentenfrage bis zum maroden Zustand der Infrastruktur - der Entscheidungs- und Handlungsbedarf ist immens.

**Ein Land im
Investitionsstau**
Seite 4

**Hat Merkel die
Deutschen reicher
gemacht?**
Seite 7

**Vorhandene
Potentiale**
Seite 10

**Außenpolitisch
denken lernen**
Seite 12

**EEG mit
unerwünschten
Nebenwirkungen**
Seite 14

**Deutschlands
hohe Schulden**
Seite 16

**Die Welt
wird rauer**
Seite 18

**Fukushima
und die Folgen**
Seite 21

**Das Erbe
von 2015**
Seite 26

Inhalt

Editorial.....	S.3
Die große Mängelverwaltung.....	S.4
Die Wohlstandsbilanz der Krisen-Kanzlerin.....	S.7
Die Chance nach Merkel.....	S.10
Im deutschen Interesse.....	S.12
Als der Strom noch aus der Steckdose kam.....	S.14
Verschuldung des deutschen Staats steigt auf Rekordhoch.....	S.16
Wir müssen reden.....	S.18
Das Wissen der Physikerin.....	S.21
Die Respektlos-Rente.....	S.24
Was durch die Migration ökonomisch geschafft wurde.....	S.26
Digitalisierung als Spießbrutenlauf.....	S.29
Die Demographie-Falle beim Klimawandel.....	S.32
Zurück zur Wachstumspolitik.....	S.35
Mehr als eine Systemfrage.....	S.37
Migration besser steuern.....	S.39
Ein täglicher Kampf.....	S.41

Impressum

Frankfurter Allgemeine Dossier eMagazin der Frankfurter Allgemeinen Zeitung

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main, 2021.
Alle Rechte vorbehalten.

Verantwortlich
Carsten Knop

Redaktion und Gestaltung
Hans Peter Trötscher

Projektleitung
Olivera Kipic (Leiterin F.A.Z.-Archiv)

Autoren
Gustav Theile, Mark Fehr, Berthold Kohler, Nikolas Busse, Jasper von Altenbockum, Manfred Schäfers, Klaus-Dieter Frankenberger,
Georg Paul Hefty, Dietrich Creutzburg, Bastian Benrath, Martin Franke, Heike Göbel, Kim Björn Becker, Reinhard Müller

Illustrationen und Infografik
Felix Brocker, Dirk Niebel, Stefan Walter, Andre Piron, adobestock.com

Titelbild
adobestock.com

Produktion
F.A.Z.-Research

Anschrift
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Hellerhofstraße 2-4, 60327 Frankfurt am Main

Geschäftsführung
Thomas Lindner (Vorsitzender), Dr. Volker Breid

Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte für Inhalte des Frankfurter Allgemeine Dossiers unter www.faz-rechte.de, Kontakt: nutzungsrechte@faz.de

Umbauen bei laufendem Betrieb

Darüber waren SPD, FDP und Grüne sich schon nach den ersten Sondierungsgesprächen einig: Die Regierung, die am Ende ihrer Verhandlungen stehen soll, müsse eine Regierung der „Modernisierung“, des „Fortschritts“ und des „Aufbruchs“ sein. Ähnliche Formulierungen hatten auch Politiker von CDU und CSU benutzt, als sie über das von ihnen angestrebte Jamaika-Bündnis sprachen. Nach acht Jahren großer Koalition, die am Ende mehr verwaltete als gestaltete, sollen neue Konstellationen frische Kräfte mobilisieren, um der Probleme Herr zu werden, mit denen Deutschland konfrontiert ist.

Das ganze Spektrum der Herausforderungen zeigen die Artikel aus der F.A.Z., die für dieses Dossier zusammengestellt worden sind. Wird das neue Regierungsbündnis zu der Erneuerung fähig sein, die auf vielen Gebieten nottut, von der Digitalisierung über die Energiepolitik bis zur Föderalismusreform? Die Vorstellungen darüber, was auf diesen und anderen Politikfeldern ein Fortschritt ist, gehen zwischen den Parteien, die miteinander regieren wollen, mitunter deutlich auseinander.

Deutschlands Nachbarn warten ebenfalls mit Spannung darauf, welchen Kurs die nächste Bundesregierung einschlagen wird. Das Schicksal Deutschlands und das Schicksal Europas sind untrennbar miteinander verwoben. Auch die EU ist zu einer Großbaustelle geworden. Manches, was in den vergangenen Jahrzehnten mühsam aufgebaut worden ist, droht einzustürzen. Der neue Bundeskanzler wird auch in Brüssel zeigen müssen, wie gut er sich aufs Renovieren und Sanieren bei laufendem Betrieb versteht. Weder in der Innen- noch der in Außenpolitik können Regierungen das Schild „Wegen Umbaus geschlossen“ aufhängen.

Ihr
Berthold Kohler



SCHNELLER SCHLAU

Die große Mängelverwaltung



Schon vor 16 Jahren wollte die Union Straßen und Schienen leistungsfähiger machen. Das will sie heute immer noch.

Von Gustav Theile
F.A.Z.-Grafik: Stefan Walter

Das Erbe der Ära Merkel wird dieser Tage munter diskutiert, ob parteipolitisch, gesellschaftspolitisch oder wirtschaftspolitisch. So manches von dem, was heute noch zementiert scheint, werden die Erben schnell hinter sich lassen. Sehr viel länger wird sich das Merkel-Erbe in dem zeigen, was tatsächlich aus Zement ist: der Infrastruktur.

Blick zurück ins Regierungsprogramm der Union, verabschiedet von den Vorständen von CDU und CSU im Juli 2005. Unter dem Punkt "Leistungsfähige Infrastruktur sichert Mobilität" stehen dort eine Reihe von Zielen. "Wir bauen die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig aus und fördern den Wettbewerb auf der Schiene", heißt es

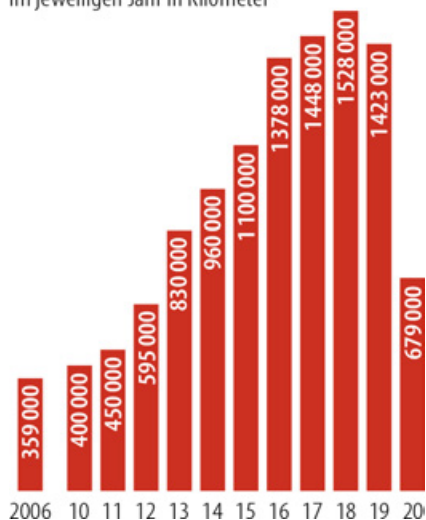
etwa. Die Union unter der damaligen Kanzlerkandidatin Merkel bekennt sich zum inzwischen längst abgeblasenen Börsengang der Bahn. Zudem klagen CDU und CSU: "Trotz massiver Verkehrszunahmen in Deutschland und zusätzlicher Einnahmen durch die Lkw-Maut sind in den letzten Jahren die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur ständig gesunken." Es solle mehr investiert und die Infrastruktur leistungsfähiger gemacht werden.

Ist das gelungen? Ein Faktor, der dagegen spricht, ist der Stau. Denn Autos und Lastwagen, die nicht fahren, nerven nicht nur, sie kosten auch bares Geld. Die Menschen sind in ihren Fahrzeugen weniger produktiv, und die Güter werden in der nächsten Fabrik benötigt. Merkels Staubilanz ist wenig schmeichelhaft: **(1)** Die Staus auf deutschen Autobahnen sind in Merkels Amtszeit kontinuierlich länger geworden. Zwischen 2005 und 2018 hat sich die Summe aller Staus im Jahr fast verfünffacht: Von knapp 360 000 Kilometern im Jahr auf 1,53 Millionen. Dass der aktuelle

Wert nicht ganz so krass ausfällt, liegt vor allem an der Pandemie: Die Staukilometer haben sich vergangenes Jahr mehr als halbiert. Wenn die Menschen aus Angst vor dem Virus nicht unterwegs sind, ist auf den Autobahnen ausreichend Platz - aber auch nur dann.

1 Deutschland steht im Stau

Gesamte Staulänge auf deutschen Autobahnen im jeweiligen Jahr in Kilometer



Auch auf der Schiene ist das Warten länger geworden. Im Jahr 2009, als Merkels zweite Amtszeit begann - ältere Daten liegen nicht vor -, waren Züge in Deutschland je 1000 Zugkilometer um 125,9 Minuten verspätet. **(2)** Bis 2018 haben die Verspätungen um fast 50 Prozent zugenommen. Erst in den vergangenen beiden Jahren sind die Verspätungsminuten der Züge wieder deutlich gesunken. Im vergangenen Jahr lag der Wert nur noch 17 Prozent über dem von 2009 - doch auch dort sorgt die Pandemie für einen Sondereffekt.

2 Die Züge sind verspätet

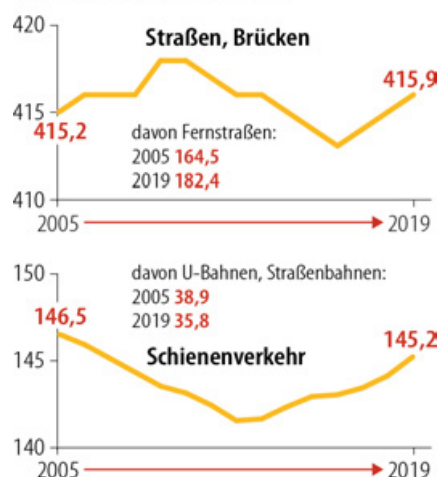
Verspätungen im Bahnverkehr in Minuten je 1000 Zugkilometer



So ärgerlich das Stehen für die Reisenden ist, Staulängen und Verspätungsminuten zeichnen ein unvollständiges Bild. Denn wo investiert wird, wird gebaut - und Baustellen verursachen Staus. Diese können also auch ein gutes Zeichen sein. Den vielleicht klarsten Blick liefert deshalb eine zunächst technisch erscheinende Größe: das Nettoanlagevermögen der Verkehrsinfrastruktur. Dieser Indikator bildet ab, wie viel Straßen und Schienen zum aktuellen Zeitpunkt wert sind. Eine ältere Straße in schlechtem Zustand fließt also mit einem geringeren Wert in die Rechnung ein als eine frisch gebaute. Damit der Wert zwischen den Jahren vergleichbar ist, sind die Angaben preisbereinigt: Der rasante Anstieg der Baukosten wird also herausgerechnet.

3 Straßen und Schienen sind so viel wert wie 2005

Nettoanlagevermögen der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland in Milliarden Euro



Der Blick auf diese Größe zeigt, dass sich in der gesamten Merkel-Ära fast nichts getan hat: **(3)** Das deutsche Straßennetz war im Jahr 2019 mit 415,9 Milliarden beinahe exakt genauso viel wert wie 2005 mit 415,2 Milliarden Euro. Zugenommen hat lediglich der Wert der Fernstraßen: von 164 auf 182 Milliarden Euro. Das heißt im Umkehrschluss, dass Deutschland bei allen anderen Straßentypen abgebaut hat. An der Schieneninfrastruktur hat sich ebenso wenig getan: Das deutsche Netz war 2019 gerade mal 1,7 Prozent mehr wert als zu Merkels Amtsantritt. Die Fahrwege, auf denen U- und Straßenbahnen unterwegs sind, sind mit 35,7 Milliarden Euro sogar mehr als 8 Prozent weniger wert als 2005. Pro Einwohner steckte Deutschland zuletzt 88