

Deutschland funktioniert nicht mehr

Stand: 30.05.2022 | Lesedauer: 15 Minuten

Von **Susanne Gaschke, Axel Bojanowski, Jan Dams**, Paul Samson



Quelle: Michael Meissner & Mona Eing, Montage: Infografik WELT

Kaum etwas klappt noch reibungslos in Deutschland, ob bei den Ämtern, der Post oder der Bahn – so ist das allgemeine Gefühl vieler Bürger. Zugleich irritiert die Politik mit einer Egal-Haltung zu vielen Missständen. Für die Stimmung im Land hat das böse Folgen.

Der Jenaer Soziologe Hartmut Rosa bringt die Probleme unserer Zeit auf den Punkt: „In einer Welt voller Allmachtsversprechen machen wir dauernd extreme Ohnmachtserfahrungen“, sagt er. Gerade durch die fortschreitende Digitalisierung wird die Verantwortung für einen gelingenden Alltag immer stärker an den Einzelnen delegiert – vom Ausdrucken einer Briefmarke über das Online-Banking bis zur dienstlichen Videokonferenz mit PIN und TAN und Passwort.

„Und immer ist man selbst schuld, wenn etwas nicht klappt“, sagt Rosa. Dieses ständige Hin- und Herkippen zwischen Chance und Versagen löse ein unangenehmes Gefühl der Entfremdung aus. „Das führt natürlich zu Politikverdrossenheit. Denn die Politik hilft mir ja nicht bei meiner Interaktion mit der Welt.“

Es ist ein neuer Ansatz, Politikverdrossenheit und Distanz zur politischen Klasse nicht nur mit deren zu oft überheblichem Auftreten oder mit traditionellen Vorwürfen wie Selbstbereicherung zu erklären, sondern auch mit den scheinbar unpolitischen Zumutungen des Alltags. Dabei ist das Wort „scheinbar“ bewusst gewählt, denn erstaunlich oft hat die gefühlte Unbeherrschbarkeit des täglichen Lebens eben doch eine politische Komponente.

Und die wird von den Bürgern verschärft wahrgenommen, wenn Spitzenpolitiker abgehoben auftreten. Ein Beispiel ist die Äußerung von Bundeskanzler Olaf Scholz zum Spritpreis, als der über zwei Euro geklettert war: Er gehe ja nicht selbst tanken, sagte Scholz „Bild TV“ (<https://www.bild.de/politik/inland/politik-inland/was-kostet-ein-liter-sprit-herr-scholz-ich-gehe-nicht-selbst-tanken-76826868.bild.html>), könne also auch nichts zum aktuellen Benzinpreis an der Tankstelle sagen.

Solche (auch noch zur Schau getragene) Ignoranz zeigt dann doch eine politische Egal-Haltung, sei es zur unpünktlichen Bahn, zu den unzuverlässigen Postdienstleistern, den schwer erreichbaren Hotlines von Krankenkassen und Banken, dem lange vorhergesehenen und doch nicht verhinderten Lehrermangel (</politik/deutschland/plus236447613/Schulen-So-hart-trifft-der-Lehrermangel-Deutschland.html>), dem ewigen Sanierungsstau bei Schulgebäuden oder den Hunderttausenden von Stautunden auf deutschen Autobahnen.

Deutschland funktioniert an vielen Stellen nicht mehr so, wie wir es gewohnt sind und erwarten. Und daran sind die Bürger nicht selbst schuld – nur dass sie sich eben mit den Problemen alleingelassen fühlen.

Corona mag diese Erfahrung bürokratischer Dysfunktionalität noch verstärkt haben: vom anfänglichen Maskenmangel über widersprüchliche Quarantäne-Bestimmungen bis hin zum Impfpflicht-Debakel.

Trotz zwischenzeitlich hoher Zustimmungsraten zu „harten Maßnahmen“ bekam am Ende das Corona-Management von Bund und Ländern überwiegend schlechte Noten. Das Land, in dem sowohl die Corona-Tests als auch der wirksamste Impfstoff erfunden worden waren, kam nicht besser durch die Pandemie als andere Nationen, allerdings mit rekordverdächtig langen Schulschließungen und Lockdowns.

Wenn es dann gar in einem Kernbereich der Demokratie zu einem „systemischen Versagen“ kommt, wie Bundeswahlleiter Georg Thiel es bei der chaotisch organisierten Bundestagswahl (<https://www.welt.de/themen/bundestagswahl/>) im Land Berlin feststellt, wird das Grundvertrauen in unseren freiheitlichen Staat erschüttert: In sechs (von 299) Bundestagswahlkreisen könnte jetzt möglicherweise neu gewählt werden. Das gab es noch nie.

Parteien, Parlamente und Regierungen müssen eine Art neues empirische Bewusstsein für die Alltagsverhältnisse im Land entwickeln. Floskeln wie „Digitalisierung beschleunigen“ helfen nicht, wenn schlechte digitale Lösungen das Leben nicht verbessern, sondern erschweren. Misslungene Privatisierungen wie bei Bahn und Post gehören auf den Prüfstand.

Eine extreme Aufblähung der obersten Bundesverwaltung und ein XXL-Bundestag (</politik/deutschland/article238857205/Ampel-Wahlrecht-Grundlegende-Fragen-demokratischer-Legitimation-missachtet.html>), für dessen Verkleinerung es noch immer keinen verfassungsfesten Konsens gibt, passen nicht in eine Zeit, in der sich in Schule, Pflege und Gesundheitswesen die Leistungen verschlechtern, weil eklatanter Personalmangel herrscht.

Altenpfleger, Krankenpfleger und Ärzte fühlen sich durch die Anforderungen einer ständig wachsenden Verwaltung und durch ausufernde Dokumentationspflichten immer stärker an ihrer eigentlichen Tätigkeit gehindert – was zulasten der Patienten geht. Professoren kritisieren, dass ihnen leerlaufende Aufgaben der akademischen Selbstverwaltung und die Notwendigkeit, immer wieder Drittmittelanträge zu stellen, gleichermaßen die Zeit für Forschung wie Lehre raubten.

Der Grenznutzen von immer neuen Vorschriften nimmt offenkundig ab. Das gilt für so unterschiedliche Bereiche wie die Errichtung regelkonformer Neubauten (Kosten: plus 35 Prozent in den vergangenen fünf Jahren) genauso wie etwa für einsatzbereite Streitkräfte (</debatte/kommentare/plus238821077/Michael-Wolffsohn-zur-Wehrpflicht-Gegen-eine-Nation-von-Ichlingen.html>). Die Bundeswehr mit einem Etat von 50 Milliarden Euro muss davon jährlich 2,5 Milliarden allein für die Miete ihrer Kasernen ausgeben. Dagegen lag der gesamte Verteidigungshaushalt der Ukraine im letzten Vorkriegsjahr 2021 bei nur fünf Milliarden Euro. Irgendwie stimmen die Proportionen nicht.

Wenn 2021 80 Prozent der Deutschen in einer Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach ganz allgemein ein „Zu viel an Bürokratie“ beklagen, dann darf man getrost annehmen, dass darin auch eine politische Entfremungskomponente enthalten ist: Vieles ist mühsamer, als es sein müsste.

Das Urteil über konkrete Behördenerfahrungen hat sich in den vergangenen Jahren ebenfalls deutlich verschlechtert: 2007 hatten sich 55 Prozent der Befragten „vor Kurzem über ein Amt geärgert“, 2021 berichteten 77 Prozent von solchem Ärger. Auch dazu dürften schwierige Erreichbarkeiten von Mitarbeitern des öffentlichen Dienstes während der Corona-Zeit beigetragen haben.

Thomas Petersen, Meinungsforscher bei Allensbach, beschreibt, welche Dimensionen das Problem Bürokratie in Deutschland angenommen hat: „Das lässt sich gut am Beispiel der Lohnsteuer illustrieren“, sagt er. Die große Mehrheit der Bevölkerung delegiere das Ausfüllen der Lohnsteuererklärung an Dritte und traue sich nicht einmal theoretisch zu, mit dieser Aufgabe selbst zurechtzukommen. „Diese Situation kann man nur als Missstand deuten“, sagt Petersen: „Ein Staat, der von seinen Bürgern selbstverständlich und regelmäßig das aus ihrer Sicht Unmögliche verlangt, darf keinen Respekt erwarten.“

Genau aus diesem Grund fordere der Bund der Steuerzahler seit Jahren ein einfacheres Steuersystem und eine grundlegende Reform des Steuerrechts, sagt Reiner Holznagel, der Präsident des Verbandes. Wenn im größten Bundesland Nordrhein-Westfalen nur noch gut die Hälfte der Menschen zur Wahl geht, ist das ein Alarmsignal. Es zeigt, wie gefährlich es für Deutschland werden kann, wenn aufgestauter Ärger in der Bevölkerung von den politisch Verantwortlichen zu lange ignoriert wird: Man erwartet dann von ihnen auch nichts mehr.

Bisher wurden die Ohnmachtserfahrungen, von denen der Soziologe Rosa spricht, überwiegend anekdotisch thematisiert. Aber sie wirken sich politisch aus. Es gibt klare Zahlen, und die Trends verstärken sich.

Ein Überblick, was alles schief läuft:

Öko im Vorschriften-Dschungel

„Früher“, sagt Lars Rückert, Geschäftsführer zweier Installationsfirmen, „haben die Kunden einen Heizkessel bei ihrer Heizungsfirma bestellt.“ Eine kurze Sache. Heute müsse der Kunde eine Vielzahl von Umweltauflagen beachten, „jede Menge Hausaufgaben erledigen“. Das ganze Haus stehe auf dem Prüfstand.

Der Einbau einer Wärmepumpe (/wirtschaft/plus238897791/Energiewende-Nur-noch-Oekostrom-Das-bringt-der-Gasnetz-Abbau.html) erfordere Gebäudeskizzen und Lagepläne.

Wo kann die Pumpe hin, sodass sie weder Lärmbelästigung darstellt noch im Weg steht? Ein Energieberater muss die benötigte Leistung der Anlage und die Effizienz des Hauses ausrechnen, doch Experten sind rar. Für Solarkollektoren auf dem Dach soll ein Statiker grünes Licht geben.

Auch für die Betriebe bedeuteten die neuen Vorschriften Mehraufwand. Für einen Heizkessel hätte die Checkliste der Handwerker noch auf ein Blatt Papier gepasst, das nach 20 Minuten abgearbeitet gewesen sei. Die Checklisten für Energiewende-Häuser füllen mehrere Seiten. Wer sich auskennt, dem winkt Profit mit Fördermitteln. Doch schon der falsche Zeitpunkt der Beantragung kann den Geldzugang kappen. In den Anträgen müsse „alles stimmen“, sagt Rückert. Ein falscher Haken in den Formularen könne den Kunden Tausende Euro Zuschuss kosten.

Eigentlich sollte der Installateur den Papierkram für seine Kunden erledigen können, findet Rückert. Doch kaum ein Unternehmen sei immer auf dem neuesten Stand der Vorschriften. Der Umbau der Energieversorgung müsste praktikabler werden, meint er. „Ich denke dabei auch an die kleinen Betriebe, die sich nicht so schnell einarbeiten können.“

Nach dem Einbau einer Wärmepumpe werden Kunden aufgefordert darzulegen, ob der Einbau erfolgreich war: Die „Jahresarbeitszahl“ muss ausgerechnet werden. Detaillierte Angaben zum Gebäude sind gefragt, über Heizungsenergie, Stromaufnahme und „Vorlauftemperatur“.

Selbst wenn Bürger freiwillig die Energiewende betreiben wollen, scheitern sie an Bürokratie. Ein Studentenwohnheim in Hamburg habe Solarpaneele aufs Dach haben wollen, berichtet Michael Seitz von der Hamburger Bauinnung. Alles sei korrekt beantragt gewesen. „Doch die Unterlagen blieben bislang ungenehmigt, egal, wie oft wir nachbesserten.“

Wenn die Post den Empfänger nicht erreicht

Angesichts von inzwischen fast vier Milliarden Kurier-, Express- und Paketlieferungen, die jährlich in Deutschland abgewickelt werden, nehmen sich die rund 19.000 Beschwerden, die 2021 bei der Bundesnetzagentur über Probleme mit der Postzustellung eingingen, gering aus.

Doch frustrierte Postkunden mögen sich in vielen Fällen fragen, was eine Beschwerde nützt: Den Rückschein für das wichtige Behördeneinschreiben hat der Bote offenbar selbst quittiert, jedenfalls sieht die Empfängerin ihn nie. Das Päckchen mit der teuren Uhr vom Juwelier in Bayern kann sich der Kunde selbst aus einem wilden Stapel auf dem Fußboden eines Postshops heraussuchen, der auch Bier und Chips verkauft.

Auf der Karte zur Paketabholung, die im Briefkasten des Hochhauses landet, steht, die Sendung sei bei „Nachbarn“ abgegeben worden. Die klassische Postfiliale an der Ecke hat zugemacht. Briefmarken kann man sich aus dem Netz herunterladen und zu Hause ausdrucken.

„Nicht für alle Menschen, schon gar nicht für alle Älteren, ist das Internet die Lösung für alles – und immerhin sind fast 20 Millionen Bundesbürger älter als 65 Jahre“, sagt Pascal Meiser, Bundestagsabgeordneter der Linkspartei aus Berlin. Er ist einer der wenigen Mandatsträger, die sich kritisch mit dem deregulierten deutschen Postwesen beschäftigen. „Dass die Postfiliale vor ihrer Haustür verschwunden ist, ist für viele Leute ein Verlust an sozialer Infrastruktur – ebenso wie die verwaiste Einkaufsstraße, der die Dumping-Konditionen des Online-Handels den letzten Stoß verpasst haben.“

Meiser beobachtet zum einen, dass für Postkunden nahezu jeder Vorgang komplizierter werde. Zum anderen würden die Arbeitsbedingungen bei den Paket- und Lieferdiensten sich negativ entwickeln. „Dort baut sich ein Qualitätsproblem auf.“ Es mache einen Unterschied, ob die Zustellung eine hoheitliche Aufgabe mit der entsprechenden Verantwortung und Zurechenbarkeit ist oder nicht.

Fehlende Lehrer und marode Toiletten

Lehrermangel, marode Gebäude und fehlende Investitionen in moderne Lernmittel – das sind die Probleme, mit denen in Deutschland vor allem die Kinder, aber auch die Eltern und

am Ende die Gesamtgesellschaft zu kämpfen haben. In Berlin fehlen beispielsweise derart viele Lehrer, dass noch nicht klar ist, ob der Unterricht nach dem Sommer, also im nächsten Schuljahr, den Lehrplänen und den allgemeinen Erwartungen entsprechend gewährleistet ist.

Wie in so vielen Bereichen mag es in Berlin besonders übel sein. Doch der Stadtstaat steht keinesfalls allein in dieser Misere da. Von Bremen bis Bayern, von Schleswig-Holstein bis Sachsen ist der Lehrermangel das derzeit größte Problem in Deutschland. In Bayern fehlen in den kommenden Jahren etwa 26.000 Lehrer. Manche Experten gehen sogar von 40.000 offenen Stellen zwischen Nürnberg und Passau aus.

Seit der Abfrage der Kultusministerkonferenz (KMK) zum Lehrerbedarf in den Ländern im März 2022 ist klar, dass sich das Problem des Lehrermangels nicht allein durch Aufstockung der Studienplätze lösen lässt. Laut Prognose fehlen bis 2035 vor allem Lehrkräfte in der Sekundarstufe I und in der beruflichen Bildung. Die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) sieht einen Fehlbestand von 35.000 Lehrern bundesweit; 2035 werden es sogar 76.000 sein.

Zu den vielen Unterrichtsausfällen kommen verrottete Toiletten, marode Elektrik und fehlende Räume hinzu, von Luftfilteranlagen gegen Coronaviren zu schweigen.

Deutschlandweit stieg der kommunale Investitionsrückstand bei Schulen im Jahr 2020 auf 44,2 Milliarden Euro, inzwischen beträgt er sogar 46,5 Milliarden Euro, hat die Lehrergewerkschaft GEW mithilfe der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) errechnet. „Obwohl die Kommunen zuletzt 9,8 Milliarden Euro in die Schulen investieren wollten und damit doppelt so viel wie noch im Jahr 2015, halten ihre Investitionsplanungen mit den wachsenden Bedarfen nicht Schritt“, teilte die KfW mit.

Die ewigen Staus auf deutschen Autobahnen

Individuell mit dem eigenen Auto unterwegs zu sein schützt nicht vor Stress, denn der Verkehr nimmt ungebremszt zu. Die Zahl der zugelassenen Pkw stieg von 14 Millionen im Jahr 1970 auf 48 Millionen 2020 (es gibt 42 Millionen Haushalte). Gleichzeitig werden in vielen Städten die Parkplätze mit Umweltschutz-Begründungen verknapppt – inzwischen ist die Stellplatzsuche für 30 bis 40 Prozent des Stadtverkehrs verantwortlich.

Legten Autofahrer vor 50 Jahren jährlich 213 Milliarden Kilometer auf deutschen Straßen zurück, sind es heute mehr als doppelt so viele: 580 Milliarden. Dramatisch ist auch die Zunahme des Lkw-Verkehrs. Diese Entwicklungen führen direkt in den Kollaps: Nach einer coronabedingten Entspannung im Immobilitätsjahr 2020 gab es 2021 bereits wieder 685.000 Autobahnstaus auf einer Gesamtlänge von 850.000 Kilometern. Besonders der Berufsverkehr ist ein Problem, das Berufspendeln wird zur seelischen Dauerbelastung für Arbeitnehmer.

„Ein Grund für diese Situation ist die enorme Zunahme der Bauarbeiten“, sagt Verkehrsexperte Jürgen Berlitz vom ADAC: „Im vergangenen September wurden uns mehr als 1000 Baustellen gemeldet, vor einigen Jahren lag die Zahl noch bei eher 500.“

Sei es früher oft um den Neubau von Straßen und Autobahnen gegangen, würden heute vor allem Überlastungsschäden im Bestand ausgebessert: „Dazu gehören marode Brücken, verschlissene Fahrbahnen, manchmal auch ein nicht mehr zu vermeidender Ausbau von vier auf sechs Spuren.“

Offenbar fühlt sich eine Mehrheit der Verkehrsteilnehmer durch die Unzuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots immer noch stärker am Fortkommen gehindert als durch das Getümmel auf deutschen Straßen. „Gerade in Wahlkämpfen wird gern suggeriert, man könne den Stau irgendwie wegzaubern“, sagt Berlitz, „doch das ist leider ein Trugschluss.“

Die Enttäuschung, wenn solche Versprechen ein ums andere Mal uneingelöst bleiben, nimmt zu wie der Verkehr.

„Intransparenz und Hochmut“ der Deutschen Bahn

Die Zuganzeige teilt mit, dass der ICE aus Köln heute fünf Minuten später eintreffen wird. Sie springt um auf zehn Minuten später, 30 Minuten später, dann rattert sie: Zug fällt aus. Die Reisenden, die auf dem Bahnsteig ausgeharrt haben, bringen eins bestimmt nicht auf: das „Verständnis“, zu dem eine Lautsprecherdurchsage sie auffordert.

In den vergangenen Wochen war die Stimmung auf deutschen Bahnhöfen düster. Die Bahn selbst musste einräumen, dass, nachsichtig gerechnet, in diesem Jahr bisher nur 70 Prozent der Züge pünktlich fahren. „Dass gelegentlich etwas schiefgeht, akzeptieren die meisten Bahnkunden“, sagt Detlef Neuß, der Bundesvorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn,

„aber kaum erträglich ist die Mischung aus Intransparenz und Hochmut, mit der die Bahn kommuniziert.“ Besonders ärgerlich sei es, wenn Fahrgäste auf ihre Beschwerden keine individuellen Antworten erhielten, sondern Standard-E-Mails, die erkennbar aus Textbausteinen bestünden.

Aber was würde die beste Kommunikation helfen, was nützt die angeblich moderne Bahn-App, wenn lang verschleppte Sanierungsarbeiten mit Streckensperrungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen die Züge aufhalten? Die in diesem Jahr zu verbauenden Rekordinvestitionsmittel von 13,6 Milliarden Euro klingen für den aktuellen Zugbetrieb eher nach Drohung als nach Verheißung.

Zudem hängt das Neun-Euro-Ticket (</debatte/kommentare/plus237876839/Entlastungen-Billig-Tickets-fuer-den-Nahverkehr-Die-falsche-Idee.html>) wie ein Damoklesschwert über dem Regionalverkehr: Die zusätzlichen Reisen, die es ab dem 1. Juni auslösen wird, garantieren Überlastungen. „Wir bezahlen heute den Preis dafür, dass Fernverkehr nicht mehr als Daseinsfürsorge betrachtet, sondern eigenwirtschaftlich betrieben wird“, sagt Neuß: „Die verfehlte Idee, die Bahn an die Börse zu bringen, hat Einsparungen nach sich gezogen, die die Substanz bedrohen. Weichen wurden demontiert, es fehlen Überholgleise und Kreuzungen.“ Bei Unfällen oder technischen Störungen sei kein Ausweichen mehr möglich.

Neuß sieht aber nicht allein das Bahnmanagement in der Verantwortung: „Die Bahn braucht ehrlichere Unterstützung durch die Politik“, sagt er: „Die beschwört zwar allenthalben den Umstieg auf die Schiene, setzt aber aus Angst vor dem Autofahrer die falschen Prioritäten.“

Zu wenig Hilfe für den Verbraucher

„Ich persönlich“, sagt Jutta Gurkmann, „brauche keine WLAN-fähige Küchenwaage.“ Gurkmann ist Interimsvorständin beim Bundesverband der Verbraucherzentralen.

„Schon als Profi-Verbraucherschützerin fühle ich mich im Alltag mitunter überfordert“, sagt die 47-jährige Juristin, „und zwar zum einen mit den unzähligen Entscheidungen, die auf uns als Bürger und Konsumenten abgewälzt werden. Zum anderen mit manchen Aspekten der Digitalisierung und Technisierung, die einerseits Fortschritt bringen, vieles aber auch komplizierter machen. Und so wie mir geht es offenbar vielen Leuten, die sich Hilfe suchend an uns wenden.“

Mehr als eine halbe Million Anfragen registrierten die Verbraucherzentralen 2021, in 20 Prozent der Fälle ging es um Postdienstleistungen. In einer Studie gaben 56 Prozent der Befragten zu Protokoll, ihre Interessen beim Thema Digitalisierung nicht gut geschützt zu sehen. 86 Prozent der Bürger nehmen die Politik in die Verantwortung, sich für Verbraucher-Interessen einzusetzen.

Doch nur 24 Prozent erwarten, dass das auch tatsächlich passieren wird. „Es geht darum, den Alltag der Menschen zu erleichtern“, sagt Gurkmann. Verständlichere Informationen zu Produkten und Dienstleistungen könnten hier helfen. Nötig sei so etwas wie eine verlässliche Vorauswahl, gegen die sich natürlich jeder entscheiden könne, der eine bessere Idee habe, sagt die Verbraucherschützerin.

„Sinnvoll wäre zum Beispiel ein staatlich organisierter Fonds für die private Altersvorsorge. Oder Cookie-Voreinstellungen, die den Datenschutz-Anforderungen gerecht werden. Wer es dann anders machen will, soll das unbedingt tun – aber wer es nicht will, erleidet keinen Schaden.“

Auch Digitalisierung könne den Alltag erleichtern. Sie sei aber kein Allheilmittel. Manches – siehe Küchenwaage – erfülle auch in analoger Form seinen Zweck und sei zudem leichter zu bedienen, reparierbar, recycelbar und produziere keinen Elektroschrott.

Eine Verwaltung, bei der die Amtsschimmel wiehern

Berliner müssen lange warten (</debate/kommentare/article231511171/Buerokratie-Wie-ich-einmal-schnell-einen-neuen-Fuehrerschein-brauchte.html>) – zumindest, wenn sie einen neuen Reisepass wollen. Bei Stichprobentests in dieser Woche war der erste freie Termin beim Bürgeramt am 13. Juli zu bekommen. Also sechseinhalb Wochen von jetzt an. Typisch Berlin, werden sich manche im restlichen Bundesgebiet freuen. Vorschnell. Im Kölner Stadtteil Kalk dauert es bis zum 14. Juli, in Dresden Neustadt bis zum 18. Juli.

Unvergessen sind auch die Corona-Monate, als es in einigen Städten zum Teil Wochen dauerte, bis man sein neues Auto anmelden konnte. Deutschlands Verwaltung ist langsam. Vergleichbare Statistiken gibt es wenige, die aber, die es gibt, sind erschreckend: Acht Tage dauert es in Deutschland, um ein Unternehmen zu gründen. Klingt kurz? Dreieinhalb sind es

in Frankreich, viereinhalb in Großbritannien, und selbst im bürokratischen Italien sind es nur sechs, wie die Angaben von Statista zeigen. Einziger Trost: 2004 waren es noch 45 Tage.

Der Weg stimmt, nur ist die Konkurrenz auf diesem Weg schneller unterwegs. Im Wettbewerb um attraktive Unternehmen tut sich Deutschland damit schwer.

Wie unzufrieden die Bürger vor allem mit der Digitalisierung ihrer Verwaltung sind, zeigt eine Umfrage des „eGovernment Monitor“ aus dem vergangenen Jahr: Danach haben im Zeitraum von zwölf Monaten nur 52 Prozent der Internetnutzer Leistungen der digitalen Verwaltung in Anspruch genommen.

Zum Vergleich: In der Schweiz waren es im Vergleichszeitraum 60 Prozent, in Österreich sogar 76 Prozent. Die Zufriedenheit der Bürger mit dem Online-Angebot ihrer Stadt ist 2021 gegenüber dem Vorjahr sogar um 15 Prozentpunkte auf 47 Prozent zurückgefallen.

Das Hauptproblem dabei: die digitale Identifikation. Nur bei 35 Prozent der Befragten ist die digitale ID-Funktion ihres Personalausweises überhaupt freigeschaltet. Und lediglich neun Prozent haben sie je genutzt. Die Ursachen sind bekannt: Die Anwendung ist zu kompliziert, verfügbare Funktionen gibt es zu wenige.

„Kick-off Politik“ ist der tägliche Nachrichtenpodcast von WELT. Das wichtigste Thema analysiert von WELT-Redakteuren und die Termine des Tages. Abonnieren Sie den Podcast unter anderem bei Spotify (<https://open.spotify.com/show/5YJ9twWCs7n3TWY1v9qCND>), Apple Podcasts (<https://podcasts.apple.com/de/podcast/kick-off-politik/id1584780171>), Amazon Music (https://music.amazon.de/podcasts/301a2b98-059b-4c75-84cd-d7f12a072607/KICKOFF-POLITIK?ref=dm_sh_DJg0sEabHwpV0f8wc9yZuPh8v) oder direkt per RSS-Feed.

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/239020671>