

Was bringt uns eigentlich Schengen?

Grenzenloses Pendeln, just-in-time-Lieferketten und Urlaub ohne Schlange – seit September 2024 aber auch wieder Kontrollen an deutschen Grenzen. Zeit für eine ehrliche Bilanz.



Schengen gehört zu den Dingen, die man erst bemerkt, wenn sie fehlen. Gerade deshalb lohnt der nüchterne Blick: Was bringt es – und was kostet sein schleichender Rückbau?

Was Schengen im Alltag leistet

Deutschland liegt in der Mitte des Kontinents und hat neun Nachbarn – kein Land profitiert mechanischer von offenen Grenzen. Hunderttausende pendeln über sie zur Arbeit, in beide Richtungen. Die deutsche Industrie hat ihre Lieferketten auf die Abwesenheit von Schlagbäumen gebaut: Just-in-time funktioniert nur, wenn der Lkw aus Tschechien nicht im Stau vor Waidhaus steht. Und für alle anderen ist Schengen schlicht die Selbstverständlichkeit, dass der Weg nach Salzburg, Straßburg oder Breslau sich anfühlt wie der nach Kassel.

Was gerade passiert

Seit September 2024 kontrolliert die Bundespolizei wieder an allen Landgrenzen; im März 2026 wurden die Kontrollen bis Mitte September verlängert. Die Begründung – Steuerung der Migration, Druck auf Schleuser – ist ein legitimes Anliegen, und es wäre unehrlich, sie als bloße Symbolik abzutun: Der Staat muss wissen und steuern können, wer kommt.

Ebenso ehrlich ist die Gegenrechnung. An den Übergängen stehen Pendler und Spediteure in Spitzenzeiten eine halbe Stunde und länger; das Verwaltungsgericht München hat im Juli 2026 drei konkrete Kontrollen für rechtswidrig erklärt; Studien beziffern die Kosten dauerhafter Kontrollen für die deutsche Volkswirtschaft auf Milliardenbeträge im Jahr. Und der Nutzen ist

umstritten, weil Kontrollen an neun Grenzen ein Netz mit sehr großen Maschen bleiben.

Das eigentliche Dilemma

Beide Seiten haben einen Punkt – und genau das ist der Befund: Offene Binnengrenzen und unkontrollierte Außengrenzen passen auf Dauer nicht zusammen. Schengen wurde gebaut mit dem Versprechen, dass die gemeinsame Außengrenze die Kontrolle übernimmt. Dieses Versprechen ist nie ganz eingelöst worden; die Binnenkontrollen von heute sind die Quittung dafür.

Die Lösung liegt deshalb nicht an der Grenze bei Kiefersfelden, sondern dort, wo Europa gemeinsam handeln müsste: an der Außengrenze, beim Asylsystem, beim Datenaustausch. Ein Kontinent, der seine äußere Grenze als gemeinsame Aufgabe ernst nimmt, kann sich die innere Freiheit dauerhaft leisten – einer, der es nicht tut, wird sie Stück für Stück zurückbauen. Schengen ist insofern ein Testfall im Kleinen für die große Frage dieser Seiten.

Alle Fragen →

HÄUFIGE FRAGEN

Was ist der Schengen-Raum?

Das Abkommen, das Personenkontrollen an den Binnengrenzen von 29 europäischen Ländern abschafft. Seit 1995 in Kraft, benannt nach einem Dorf in Luxemburg – für die meisten Deutschen gelebter Alltag, kein Vertragstext.

Kontrolliert Deutschland nicht selbst wieder?

Doch: Seit September 2024 gibt es Kontrollen an allen deutschen Landgrenzen, zuletzt im März 2026 bis Mitte September verlängert. Schengen erlaubt das als befristete Ausnahme – dauerhaft ist es systemwidrig.

Sind die deutschen Grenzkontrollen rechters?

Umstritten. Das Verwaltungsgericht München erklärte im Juli 2026 drei konkrete Kontrollen an der Grenze zu Österreich für rechtswidrig; die Kontrollen insgesamt laufen weiter. Weitere Verfahren sind anhängig.

Was kosten Grenzkontrollen die Wirtschaft?

Staus von einer halben Stunde und mehr treffen Pendler und Just-in-time-Logistik. Studien – etwa der Bertelsmann Stiftung – beziffern dauerhafte Kontrollen für Deutschland auf Milliardenbeträge pro Jahr an Wachstumsverlust.

Wie bleibt Schengen erhalten?

Innen offen geht dauerhaft nur, wenn außen gemeinsam geschützt wird: eine funktionierende EU-Außengrenze, gemeinsames Asylsystem, geteilte Daten. Genau dort entscheidet sich, ob die Kontrollen Episode oder Dauerzustand werden.

QUELLEN

- BMI (02-03/2026): Verlängerung der Binnengrenzkontrollen bis Mitte September 2026
- VG München (07/2026): drei Kontrollen an der Grenze zu Österreich rechtswidrig (Einzelfälle)
- ADAC (2026): Staus und Wartezeiten an deutschen Grenzen
- Bertelsmann Stiftung: volkswirtschaftliche Kosten dauerhafter Grenzkontrollen
- Europäische Kommission: Schengen-Regelwerk, befristete Binnenkontrollen