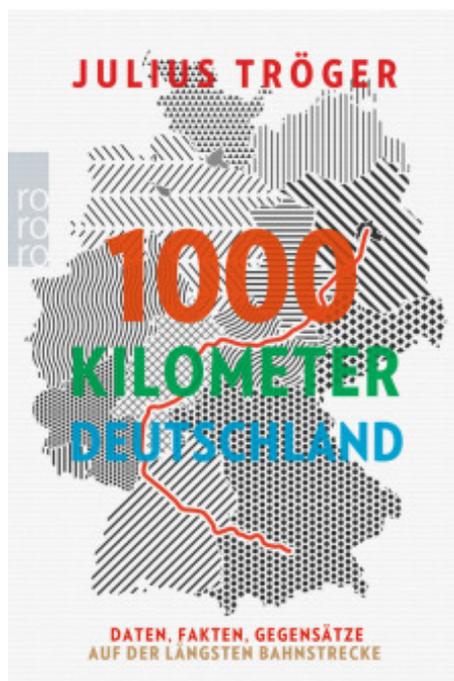


Leseprobe aus:

Julius Tröger

1000 Kilometer Deutschland



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf rowohlt.de.



JULIUS TRÖGER

1000 Kilometer Deutschland

DATEN, FAKTEN, GEGENSÄTZE
auf der längsten Bahnstrecke

Grafiken von Ole Häntzschel

ROWOHLT TASCHENBUCH VERLAG

Für Albina und Leo



Veröffentlicht im Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek bei Hamburg, Juli 2018 • Copyright © 2018 by Rowohlt Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg • Lektorat Christian Wöllecke • Umschlaggestaltung ZERO Media GmbH, München • Umschlagabbildung und Grafiken im Innenteil Ole Häntzschel, Berlin • Buchgestaltung Anja Sicka, Hamburg • Satz aus der Novel Pro bei Dörlemann Satz, Lemförde • Druck und Bindung CPI books GmbH, Leck, Germany • ISBN 978 3 499 63346 1

INHALT

Eine Fahrt ins unbekannte Deutschland 9

Kilometer 0 • Berlin Hbf.

Der große Berlin-München-Vergleich 15

Kilometer 7 • Berlin Südkreuz

Mietexplosion in der Großstadt 22

Kilometer 19 • Landkreis Teltow-Fläming

Wo die Schulzes wohnen 29

Kilometer 98 • Lutherstadt Wittenberg Hbf.

Stadt und Land 36

Kilometer 124 • Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Durchs Helene-Fischer-Land 42

Kilometer 170 • Leipzig Hbf.

Fahrt durch eine Medaillenhochburg 48

Kilometer 201 • Landkreis Burgenlandkreis

Ost und West in Zahlen 54

Kilometer 236 • Landkreis Weimarer Land

Wo die Deutschen Urlaub machen 59

Kilometer 263 • Weimar

Nicht die ungläubigste Region 64

Kilometer 286 • Erfurt Hbf.

Frauen, Männer und die Gehaltsschere 71

Kilometer 295 • Landkreis Gotha

Autos, Haftpflicht, Leben: die Versicherungen
der Deutschen 77

Kilometer 343 • Eisenach

Gefährliches Rauschen 83

Kilometer 362 • Landkreis Wartburgkreis

Breitbandmangel 90

Kilometer 369 • Landkreis Hersfeld-Rotenburg

500 Meter machen den Unterschied 97

Kilometer 440 • Fulda Hbf.

Warum der Aldi-Äquator nicht als
Nord-Süd-Grenze taugt 103

Kilometer 464 • Landkreis Main-Kinzig-Kreis

Weintrinker überholen Biertrinker 111

Kilometer 530 • Offenbach am Main

Bunte Republik 117

Kilometer 544 • Frankfurt am Main Hbf.

In der Zeitungsstadt Nummer eins 123

Kilometer 592 • Landkreis Bergstraße

Züge mit Rückenwind 129

Kilometer 622 • Mannheim Hbf.

Die Spuren der Römer 135

Kilometer 632 • Landkreis Karlsruhe

Ab hier wird geschwätzt 141

Kilometer 686 • Landkreis Enzkreis

Viele Jobs, auch wenn die Roboter kommen 146

Kilometer 728 • Stuttgart Hbf.

Schnelle Autos, offene Verdecke 153

Kilometer 758 • Landkreis Göppingen

Wetterkapriolen 159

Kilometer 794 • Landkreis Alb-Donau-Kreis

Von «ingen» bis «itz» – woher die Ortsnamen kommen 165

Kilometer 821 • Ulm Hbf.

Erfinder und Tüftler 171

Kilometer 871 • Landkreis Augsburg

Über den Weißwurstäquator 177

Kilometer 907 • Augsburg Hbf.

Taschendiebe an Bord 183

Kilometer 915 • Landkreis Aichach-Friedberg

Immer der Arbeit nach: Pendeln in Deutschland 189

Kilometer 961 • München-Pasing

König Fußball und seine Fans 195

Kilometer 968 • München Hbf.

Willkommen in der sonnenreichsten Stadt 201

Ankunft 207

Quellen 211

Methodik 220

Danksagung 223

Eine Fahrt ins unbekannte Deutschland

Bahnreisende, Touristen und Pendler schauen aus dem Fenster, Kinder drücken sich an den Scheiben die Nasen platt. Draußen ziehen Städte, Dörfer, Felder, Wiesen, Flüsse, Brücken und Bahnhöfe in rasender Geschwindigkeit vorbei. Landschaften verändern sich, mal blickt man in die Weite, mal wird es hügelig, Täler öffnen sich. Für eine Sekunde blitzt hier und da ein Dorf oder ein einzelnes Haus auf, eine Momentaufnahme einer Lebenssituation, die man nicht kennt.

Unterwegs mit dem ICE auf der Linie 11 – das heißt nicht nur Spitzengeschwindigkeiten von 280 Stundenkilometern, sondern auch, auf der längsten ICE-Direktverbindung innerhalb Deutschlands zu fahren: Berlin–Frankfurt am Main–München. Das sind etwa 1000 Kilometer durch die Republik – und damit auch eine Reise durch das soziale Universum des Landes.

Der Blick aus dem Fenster offenbart grobe Umrisse, aber wenige Details. Was sich unseren Blicken dabei völlig entzieht, ist die gesellschaftliche Vielfalt außerhalb der Zugabteile. Was kann man über die Regionen und ihre Bewohner erfahren, an denen der Zug so schnell vorbeirauscht? Welche Daten gibt es, und was sagen sie über Land und Leute entlang der Strecke? Wo regnet es am meisten? Wie verteilen sich Einkommen und Internetgeschwindigkeit? Wer zahlt die

höchsten Mietpreise? Wie heißen die Anwohner der Strecke? Wen wählen sie? Welche Autos fahren sie?

Die Themen in diesem Buch sind bunt gemischt. Einige Statistiken überraschen, andere bestätigen gerade die Klischees. Jede Region hat ihre Eigenheiten – politisch, kulturell, kulinarisch –, und das schlägt sich auch in den Daten nieder. Ausgewählt habe ich Statistiken, die besonders starke regionale Muster zeigen. In Karten und Grafiken aufbereitet, vermitteln sie auf dieser Bahnfahrt einen interessanten Querschnitt.

Daten erheben, auswerten und kontrastieren: Die Linie 11 eignet sich besonders gut für dieses Vorhaben, denn sie durchkreuzt acht von 16 Bundesländern: Sie führt von der Hauptstadt über die neuen Bundesländer durch Hessen über die Schwäbische Alb bis in die bayerische Landeshauptstadt. Mit 37 Land- und Stadtkreisen sowie 158 Gemeinden, davon zehn Großstädte, deckt sie so viele unterschiedliche Regionen wie keine andere Strecke ab. Deshalb präsentiert sich Deutschland hier besonders deutlich in seinen Gegensätzen. So macht die Bahnfahrt auch mehr als ein Vierteljahrhundert nach der Wiedervereinigung statistische Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern sichtbar. Sie offenbart auch deutliche Nord-Süd-Gegensätze sowie das Stadt-Land-Gefälle.

Als Vorbild dient diesem Buch das Datenjournalismus-Projekt «M29 – Berlins Buslinie der großen Unterschiede». Gemeinsam mit meinem Team bei der Berliner Morgenpost zeigte ich 2015 entlang der Busroute 29, die von Grunewald bis Neukölln fährt, komplett umgekehrte Verhältnisse vom einen zum anderen Ende der Hauptstadt. Dieses Verfahren habe ich nun auf die Bahn übertragen.

DIE ICE-LINIE 11

Haltestellen und Streckenverlauf



Der ewige Student – oder: Wie viel Wahrheit steckt in Daten?

Die Daten für dieses Buch stammen häufig von Behörden und Unternehmen, die konkreten Quellen sind zum Beispiel das Bundesamt für Statistik, der Deutsche Wetterdienst, das Telefonbuch oder das Patentamt. Manche Daten konnte ich kostenlos im Netz herunterladen. Andere wurden mir auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Manchmal brauchte es einen Umweg, und ich musste eine eigene Software programmieren, um die großen Datenmengen aus den öffentlichen Quellen zusammenzutragen.

Diese Zahlen lassen sich interpretieren – allerdings gibt es auch Grenzen, die einzelne Datenbestände kennzeichnen. Ein gutes Beispiel sind etwa Austauschstudenten: Viele melden sich hier an, aber sie geben dem Einwohnermeldeamt nicht Bescheid, wenn sie Deutschland wieder verlassen. Das führt zu Karteileichen. Die Genauigkeit von Daten leidet auch in einem anderen Fall. Manche werden aus Stichproben hochgerechnet – wie zum Beispiel Daten des Zensus. Es handelt sich bei den Daten also um Schätzungen – immerhin um sehr genaue. Aus Gründen wie diesen wird bei allen Datensätzen transparent beschrieben, woher sie stammen – und welche Grenzen es bei der Datenanalyse gab.

Natürlich kann man Daten ganz unterschiedlich auslegen. Darum habe ich immer wieder Experten um ihre Einschätzung und Meinung zu den Ergebnissen gebeten. So werden viele Erkenntnisse, wenn möglich, auch jeweils kurz interpretiert und eingeordnet.

Am Anfang von allem stand aber die Bahnfahrt selbst.

Die ICE-Linie 11 gibt es bereits seit vielen Jahren. Seit einer Fahrplanumstellung im Dezember 2017 führt sie jedoch über Erfurt statt über Kassel. Als einer der Ersten bin ich die neue Strecke gefahren und habe erlebt, wie sich Land und Leute verändern – und ganz nebenbei einige teils kuriose Fakten über die Bahn selbst gelernt.

Viel Spaß auf der Bahnfahrt der großen Unterschiede.

Berlin, im Juni 2018

Julius Tröger

Kilometer 7

Berlin Südkreuz, ab 9:36 Uhr



Mietexplosion in der Großstadt

Der Zug fährt die ersten Minuten im Untergrund, unter dem Regierungsviertel, dem Tiergarten und dem Potsdamer Platz hindurch. Noch sitzen nicht alle. Fragend blickt eine Frau abwechselnd auf das Blatt in ihrer Hand und auf die Sitzplatznummern. Sie hat sich offenbar verlaufen. Kein Wunder. Wir fahren in falscher Wagenreihung – ein allzu bekanntes Problem für regelmäßige Bahnfahrer. Wird die Änderung dann erst bei Einfahrt des Zuges angesagt, beginnt auf dem Bahnsteig ein hektisches Hin und Her. Unser Zug kam am Vortag bereits falsch herum aus München im Bahnwerk an und wurde in der Nacht nicht gedreht.

Während die Frau auf der Suche nach ihrem Platz weiterzieht, wird es hell im Waggon. Auf den ersten Blick fallen die vielen Kräne und Baugerüste auf. Überall wird neu gebaut und saniert, Berlin boomt – und das bringt große Veränderungen für die Stadt mit sich.

Allein in den vier Jahren von 2011 bis 2015 wuchs die Stadt um mehr als 194 000 Neu-Berliner. Das bedeutet einen Bevölkerungszuwachs von 5,8 Prozent. Im Vergleich

dazu: Deutschland wuchs im selben Zeitraum nur halb so stark (2,3 Prozent). Das höchste Bevölkerungswachstum der Republik kann übrigens Leipzig mit 9,9 Prozent vorweisen.

Die Nachfrage nach Wohnraum steigt in Berlin viel schneller als das Angebot. Natürlich zieht eine solche Situation viele Investoren an, in der Folge steigen die Miet- und Kaufpreise – in den vergangenen fünf Jahren allein um jeweils rund 25 Prozent. Wer in Berlin eine Wohnung sucht, muss sich aufendlose Besichtigungen mit Dutzenden Mitbewerbern einstellen.

Mitte der 90er Jahre war dieser Trend noch nicht abzusehen. In dieser Zeit kehrten mehr Menschen der Stadt den Rücken zu, als neue kamen. Viele Westberliner konnten erst nach dem Fall der Mauer ins Grüne nach Brandenburg ziehen. Erst seit 2003 wächst Berlin wieder. Die Zeiten, in denen man in die Hauptstadt zog, weil man dort so billig leben konnte, sind längst vorbei. Heute spielen andere Gründe eine Rolle: Im Vergleich mit anderen internationalen Metropolen ist Berlin immer noch günstig, und sein Ruf als kreative, bunte Stadt bleibt anziehend.

Inzwischen muss ein potenzieller Mieter einer Neu- oder Altbauwohnung in Berlin mit 9,80 Euro Netto-Kaltniete pro Quadratmeter rechnen. Die Mietpreise liegen damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 7,04 Euro. Das geht aus Zahlen von empirica-systeme hervor, einem Immobilien-daten-Dienstleister, der jährlich Angebotsmieten – also Neuverträge, nicht Bestandsmieten – von rund einer Million Wohnungen auswertet.

Gar nicht weit weg, außerhalb der Berliner Stadtgrenze, halbieren sich erst einmal die Mietpreise. Brandenburg profitiert nur in den Randbereichen von genervten Hauptstäd-

tern, die ins Grüne wollen: Teltow-Fläming liegt mit Preisen von 6,43 Euro noch nahe am Bundesdurchschnitt. Danach bleibt die Miethöhe bis Nordhessen durchschnittlich bis weit unterdurchschnittlich. Im Burgenlandkreis sind die Mieten mit fünf Euro am günstigsten.

Diese niedrigen Mietpreise gehen unter anderem auf den Einwohnerschwund auf dem Land zurück. Immer mehr Menschen zieht es in Großstädte und deren nahes Umland. Im gerade erwähnten Burgenlandkreis, im südlichen Sachsen-Anhalt, leben heute 4086 Menschen weniger als noch vor fünf Jahren. Das entspricht einem Bevölkerungsschwund von 2,2 Prozent. Hier zeigt sich die entgegengesetzte Entwicklung zu Berlin: Weniger Nachfrage bei gleichbleibendem Angebot führt zu niedrigen Mietpreisen.

Entlang der Linie 11 sind Großstädte die absoluten Mietpreistreiber, ob Frankfurt am Main (12,94 Euro), Stuttgart (12,04 Euro) oder München (16,45 Euro). Nirgends in der Bundesrepublik zahlt man mehr für die Miete als in der Hauptstadt Bayerns. An den hohen Preisen ist aber nicht nur die Nachfrage schuld: Gewachsene wirtschaftliche Strukturen ermöglichen hohe Vergütungen. Höhere Einkommen führen wiederum zu höheren Mieten. Setzt man die Mieten in Relation zum Einkommen, sind die am wenigsten bezahlbaren Städte entlang der Strecke Frankfurt am Main (33,4 Prozent Mietanteil am Einkommen) und München (33 Prozent). Dann kommt aber schon Berlin (31,9 Prozent).

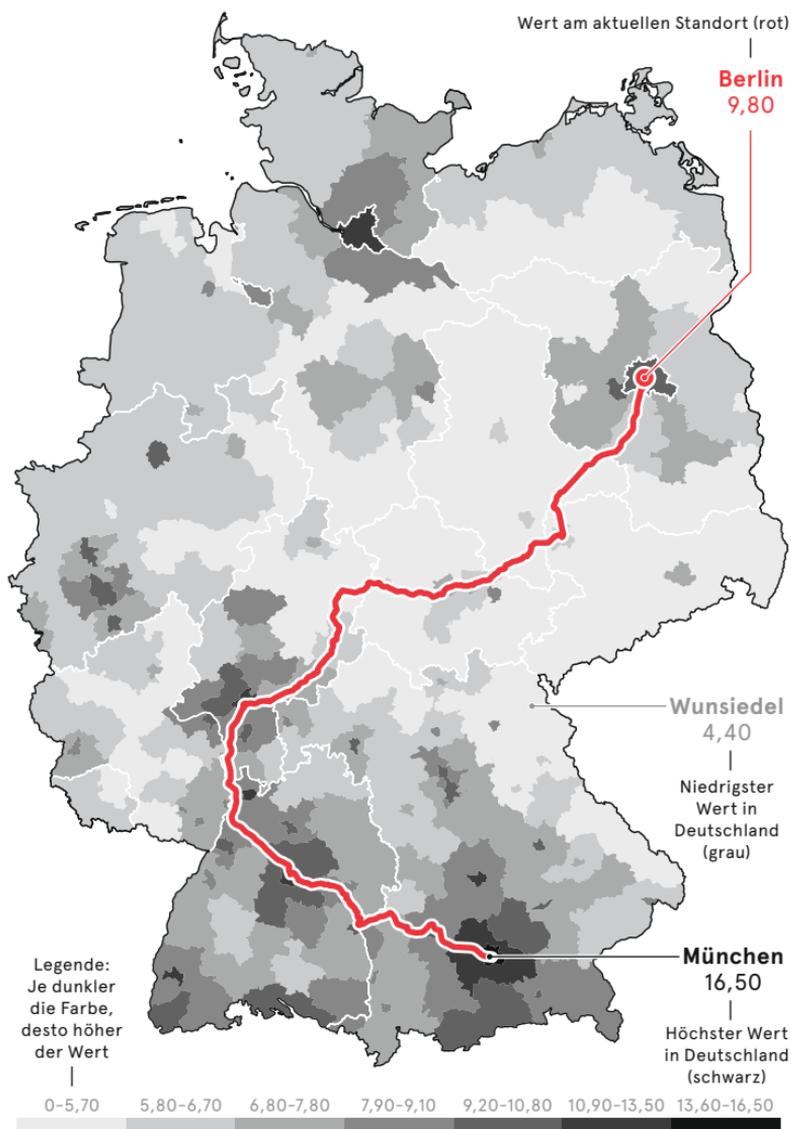
Und das Ende dieser Entwicklung ist noch längst nicht erreicht. Spitzenreiter entlang der Linie 11 ist mit 27 Prozent Mietzuwachs in den vergangenen fünf Jahren Augsburg.

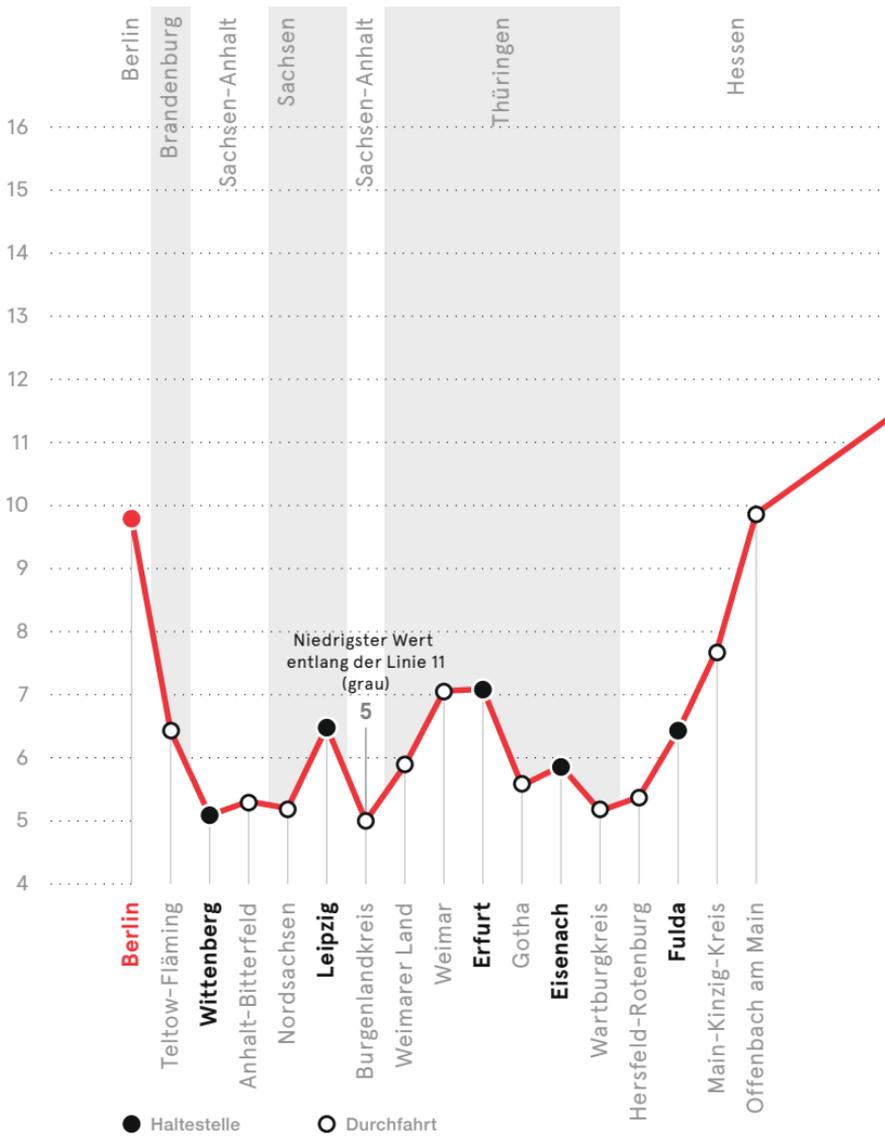
In Metropolen wie New York, London oder Paris zahlt



MIETPREISE

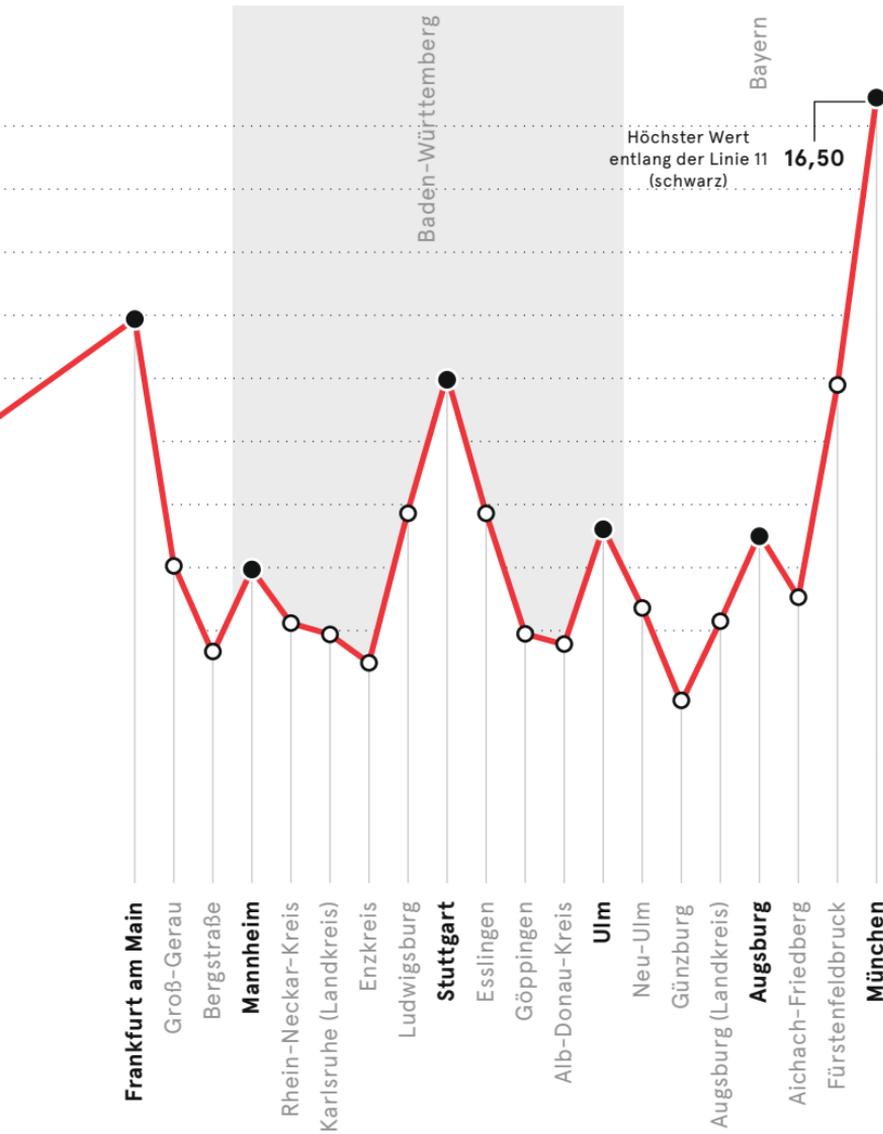
in Euro pro Quadratmeter netto kalt





MIETPREISE

in Euro pro Quadratmeter netto kalt



man teilweise 40 Euro pro Quadratmeter – davon sind auch die Spitzenreiter im deutschen Markt noch weit entfernt. Trotzdem ist bezahlbarer Wohnraum in Großstädten heute nur schwer zu finden.



Kilometer 19

Landkreis

Teltow-Fläming



Wo die Schulzes wohnen

Auf Langstreckenflügen buche ich am liebsten einen Gangplatz – in der Bahn sitze ich lieber am Fenster. Die Aussicht ist mir hier wichtiger als mehr Bewegungsfreiheit. Draußen sehe ich, wie der Frost auf den braunen Böden der im Dezember längst abgeernteten Felder in der Sonne funkelt. Wir haben mittlerweile die Berliner Stadtgrenze überquert und fahren nun durch Teltow-Fläming. Der Norden des Brandenburger Landkreises gehört mit seiner Industrie noch zum boomenden Berliner Umland, während der Süden vor allem von Landwirtschaft geprägt ist. Mit jedem Kilometer werden die Landschaften weiter.

«Guten Morgen, die Fahrscheine bitte.» Ich drehe mich vom Fenster weg und ziehe mein geknicktes Ticket aus dem Geldbeutel. Während der Schaffner jetzt mit meinem Falblatt kämpft, fällt mein Blick auf das Namensschild auf seiner dunkelblauen Nadelstreifenweste. «W. Baumgart» steht dort. Ob er wirklich so heißt, ist aber nicht sicher. Denn Bahnmitarbeiter dürfen auf ihren Namensschildern auch Pseudonyme benutzen, um sich vor aggressiven Fahrgästen oder Stalkern zu schützen.

Baumgart ist einer von etwa 850 000 unterschiedlichen Familiennamen, die es in Deutschland gibt. Diese Zahl stammt allerdings nicht aus einer offiziellen Zählung, denn die Behörden in Deutschland werten Namen statistisch nicht aus. Das Statistikamt kann keine Auskünfte darüber geben, wie viele «Müller», «Schmidt» und Co. in der Bundesrepublik leben.

Namenforscher behelfen sich mit dem Telefonbuch. Dort lässt sich zwar längst nicht mehr jeder eintragen, dennoch kann man eine recht genaue regionale Verteilung von Vor- und Nachnamen errechnen. Dabei wird nicht das aktuellste, sondern das Telefonbuch aus dem Jahr 2005 herangezogen. Damals waren noch rund 90 Prozent aller Haushalte darin verzeichnet.

Informationen wie diese habe ich in vielen Telefonaten mit Wissenschaftlern erhalten. Um die teils sehr großen Datenmengen richtig auszuwerten, ist es hilfreich, mit Experten zu sprechen. In diesem Fall war es Namenforscherin Rita Heuser. «Heute ist das Telefonbuch in vielen Orten ja gerade noch so dick wie ein Comicheft», erklärte sie mir als Beispiel dafür, warum ich keine aktuellen Telefonbuchdaten nutzen sollte. Außerdem erfahre ich, dass ich, um genauere Zahlen zu bekommen, den Wert mit 2,8 multiplizieren kann, da durchschnittlich knapp drei Personen einen Telefonanschluss nutzen.

Daraus ergibt sich, dass in Deutschland gerundet etwa 703 000 «Müller», 516 000 «Schmidt», 311 000 «Schneider», 261 400 «Fischer» und 232 300 «Weber» leben. Die Top 5 der häufigsten Namen des Landes bestehen ausschließlich aus Berufsbezeichnungen.



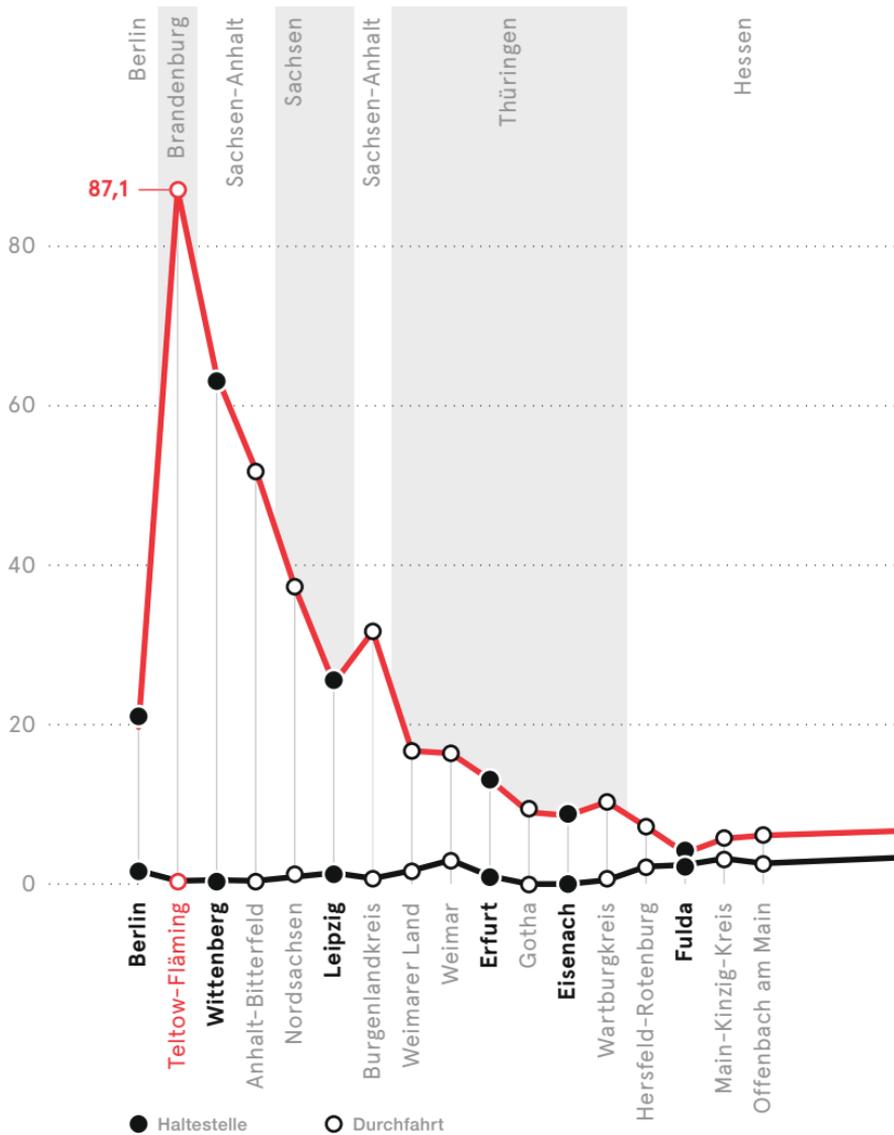
Wenn man davon ausgeht, dass der Bahnangestellte seinen richtigen Namen auf dem Namensschild trägt, leben neben ihm rund 9500 weitere Baumgarts in Deutschland. Über die Postleitzahl können die Namen dann sogar Regionen zugeordnet werden. So ergibt sich, dass dieser Nachname am häufigsten im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge vorkommt: Dort gibt es 7,8 Baumgarts pro 10000 Einwohner.

Entlang der Linie 11 bewahrheitet sich die generelle Statistik: In jedem Kreis lautet der häufigste Nachname «Müller» oder «Schmidt/Schmid/Schmitt». Nur in Teltow-Fläming ist «Schulze» am stärksten vertreten. 87,1 von 10000 Menschen tragen hier diesen Familiennamen.

In Deutschland gibt es laut Telefonbuch etwa gleich viele Schulzes und Hubers. Entlang des ersten Viertels der Strecke ist es aber eher unwahrscheinlich, auf einen «Huber» zu treffen. Dieser Familienname taucht vorrangig in der zweiten Hälfte der Strecke und vor allem in Bayern auf. Im Landkreis Fürstfeldbruck erreicht der typisch südbayerische Nachname mit 70,4 pro 10000 Einwohner seinen Höchstwert entlang der Linie.

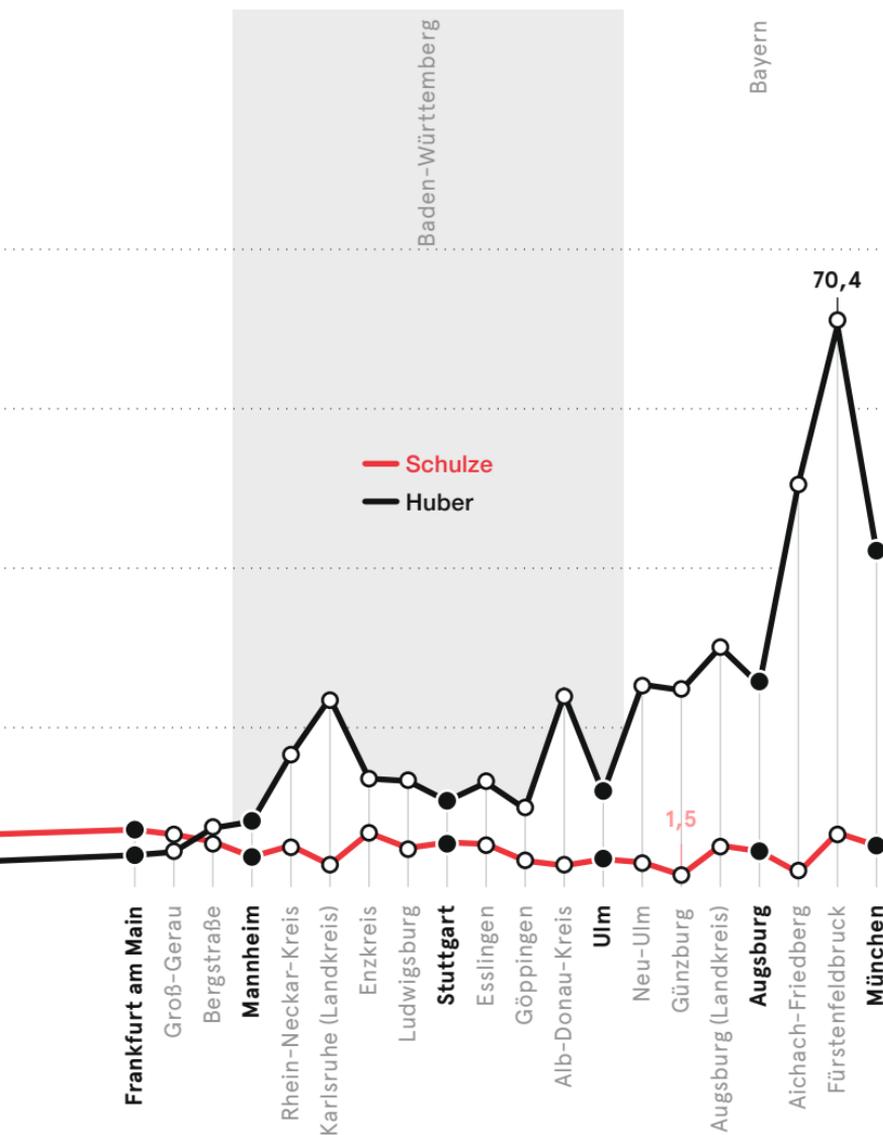
In vielen Fällen gehen die Namen auf Berufsbezeichnungen aus dem Mittelalter zurück. So stammt «Huber» laut dem *Digitalen Familiennamenwörterbuch* von dem gleichnamigen Beruf, dem «Besitzer eines Bauerngutes». «Schulze» stammt von dem Beruf Schultheiß, eine Art Dorfvorsteher.

Im Rhein-Main-Gebiet heißen auffällig viele Menschen «Becker». Im Südwesten ist der Nachname «Haug» besonders häufig anzutreffen. Während Becker wieder eine Berufsbezeichnung ist, handelt es sich bei Haug um ein sogenanntes Patronym, einen Vatersnamen. Er bedeutet auch «Sohn des



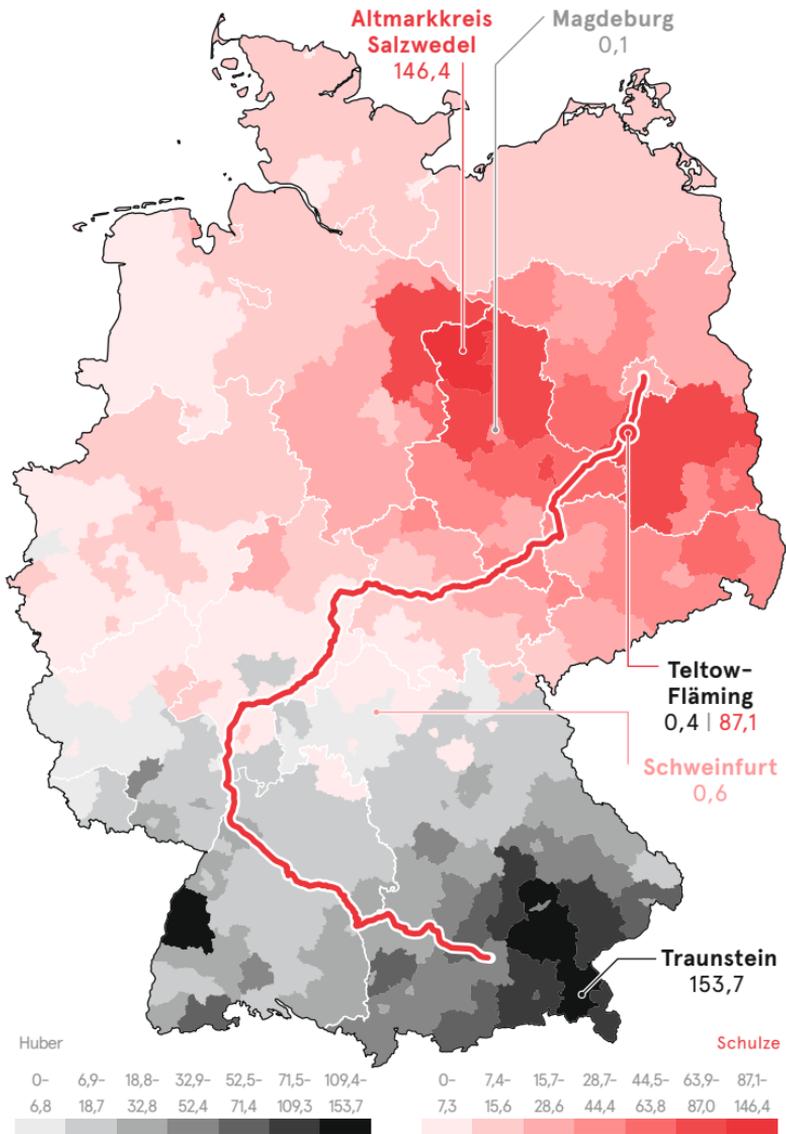
«SCHULZE» UND «HUBER»

Anzahl Nachnamen pro 10 000 Einwohner



«SCHULZE» UND «HUBER»

Anzahl Nachnamen pro 10 000 Einwohner



Hug/Hugo». Nimmt der Name Bezug auf die Mutter, handelt es sich um ein Metronym. Diese Art der Namensgebung ist in Deutschland sehr selten.

Die häufigste Namenskombination ist übrigens Peter Müller (4200). Der Name des Berliner Regierenden Bürgermeisters Michael Müller (3100) liegt nur auf Platz 8. Ursula Müller (1100) ist hingegen die häufigste Kombination bei Frauen im Telefonbuch.

Wie bestimmt jedem Zugreisenden schon aufgefallen ist: ICE haben auch Namen. Sie heißen wie berühmte Persönlichkeiten oder werden nach Städten benannt. Die Züge werden dabei sogar getauft. Zerschlagene Sektflaschen – wie etwa bei Schiffstauen – findet man bei solchen Feierlichkeiten nicht – sie würden mit hoher Wahrscheinlichkeit den Zug beschädigen. Er wird stattdessen mit Sekt besprüht. Ich sitze im ICE «Regensburg».

Kilometer 592

Landkreis

Bergstraße



Züge mit Rückenwind

13 000 PS treiben unseren ICE durchs Land. Pro Passagier und Kilometer verbraucht so ein Zug laut Angaben der Bahn im Schnitt 0,027 Kilowattstunden. Bei 703 Passagieren und 1000 Kilometern zurückgelegter Strecke entspricht das einem Gesamt-Energieverbrauch von rund 19 000 Kilowattstunden. Damit könnte man zum Beispiel 2,5 Millionen Toastbrote toasten, 285 000 Hemden bügeln oder 190 000 Stunden fernsehen.

Um diesen Energiebedarf aufzubringen, müsste das leistungsfähigste deutsche Kraftwerk, Neurath im rheinischen Braunkohlerevier, mit einer Leistung von bis zu 4 211 000 Kilowatt pro Stunde etwa 16 Sekunden arbeiten. Rund 28 Sekunden hätte das Kernkraftwerk Biblis in der gleichnamigen südhessischen Gemeinde, durch die wir gerade fahren, benötigt. Mit dem Atomausstieg 2011 wurde das direkt am Rhein liegende Atomkraftwerk allerdings stillgelegt – es wird seit 2017 zurückgebaut.

Moderne Windkraftanlagen liefern bei ausreichend Wind bis zu 4000 Kilowatt pro Stunde. Um unseren ICE für die



ganze Route mit genügend Energie zu versorgen, müssten sich die Rotoren eines solchen Windrades also knapp fünf Stunden lang durchgängig drehen.

Auf der ersten Hälfte der Linie 11 standen fast überall Windräder am Horizont. Mittlerweile suche ich vergebens – und das liegt nicht etwa daran, dass sie sich nun hinter Bergen oder Wäldern verstecken. Ihre Verteilung ist in Deutschland einfach sehr unterschiedlich.

Im flachen, windigen Norden wird mit 39 000 Megawatt aus Windkraft fast die vierfache Energiemenge im Vergleich zum Süden (11 000 Megawatt) hergestellt. Am meisten Strom aus Windrädern wird mit 9300 Megawatt in Niedersachsen gewonnen.

Die eingespeiste Windkraftleistung entlang der Linie 11 nimmt mit jedem Kilometer ab. Ab dem Rhein-Main-Gebiet kommt kaum noch Energie aus Windrädern. Alle Windkraftanlagen haben eine installierte Leistung von 2562 Megawatt. Aus Teltow-Fläming kommt mit 479 Megawatt am meisten Windenergie entlang der Strecke.

«Bis zur Jahrtausendwende hat sich der Ausbau stark auf das norddeutsche Tiefland konzentriert», erklärt Wolfram Axthelm vom Bundesverband WindEnergie e.V. (BWE). Der Süden hole aber seit Jahren kräftig auf. In Baden-Württemberg und Bayern sei die Zahl der Baugenehmigungen für Windkraftanlagen stark gestiegen. «Einen wichtigen Impuls dafür gaben auch die Flächenausweisungen nach der Reaktor-katastrophe von Fukushima.»

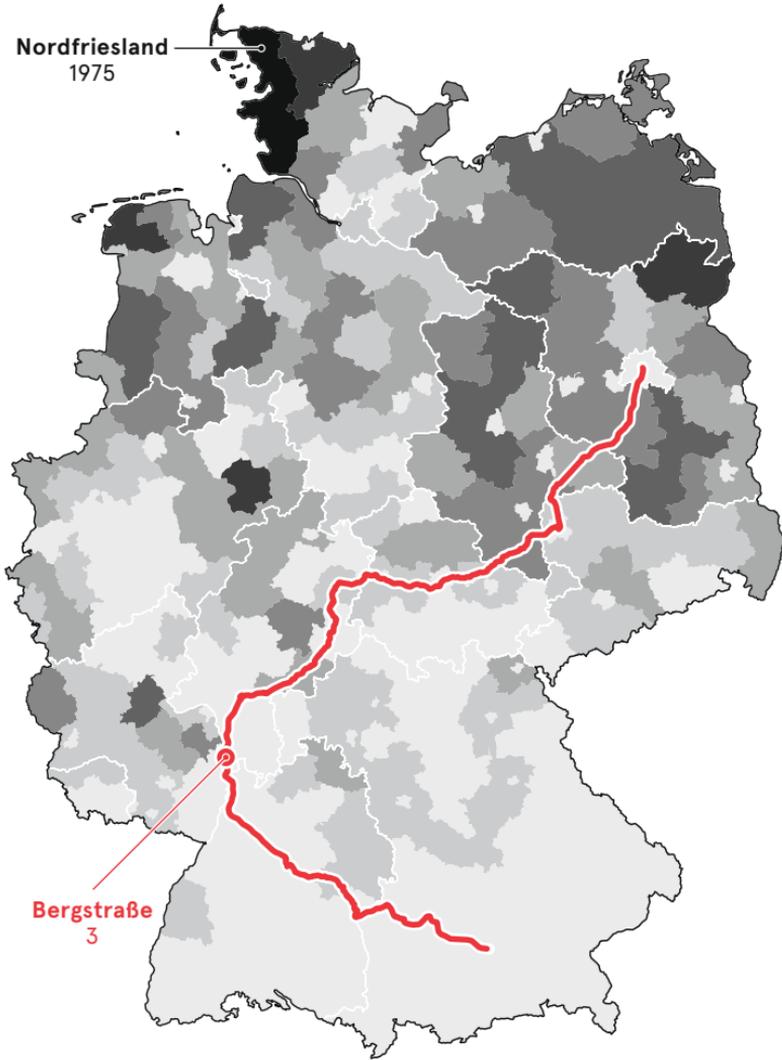
Die Windenergie steht im Strommix inzwischen an vierter Stelle, 28 217 Windkraftanlagen erzeugen etwa zwölf Prozent des deutschen Stroms. Das ist ein Spitzenwert in

WINDENERGIE

in Megawatt



Nordfriesland
1975



Bergstraße
3

0-57

58-159

160-303

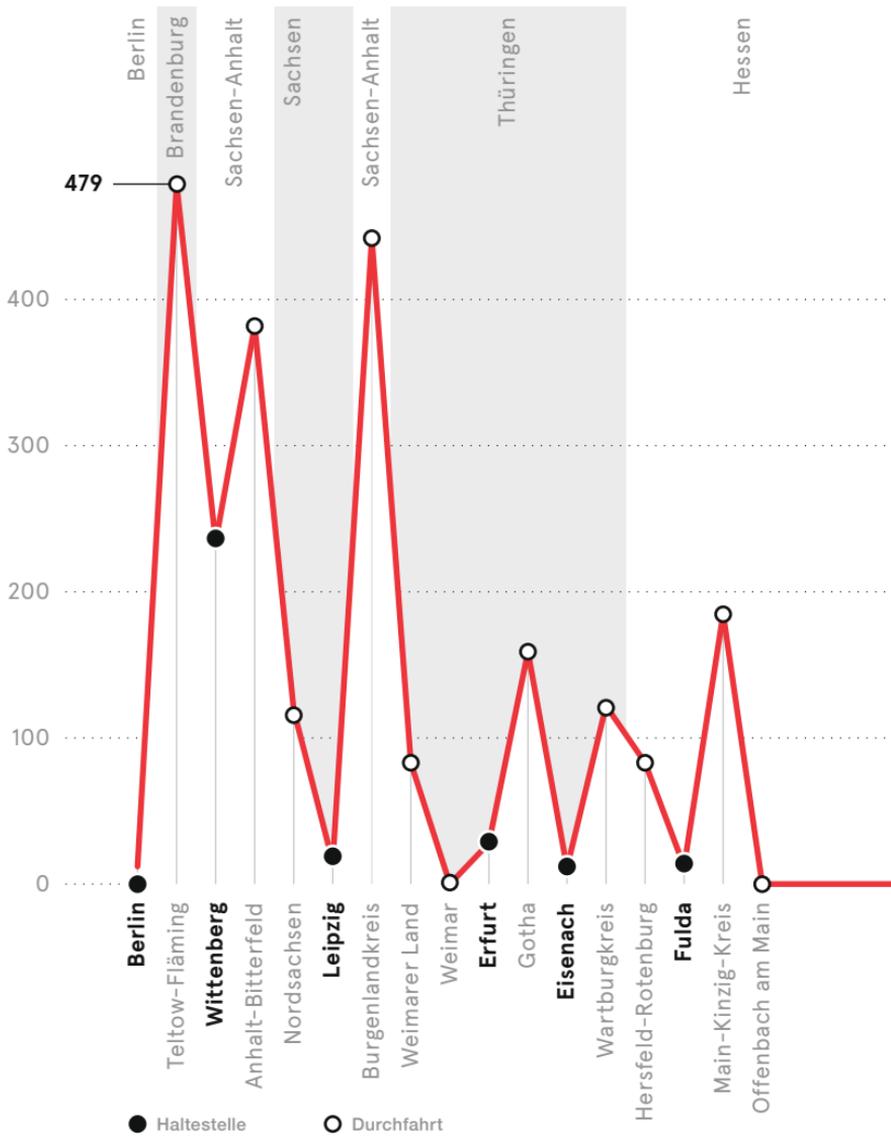
304-498

499-750

751-946

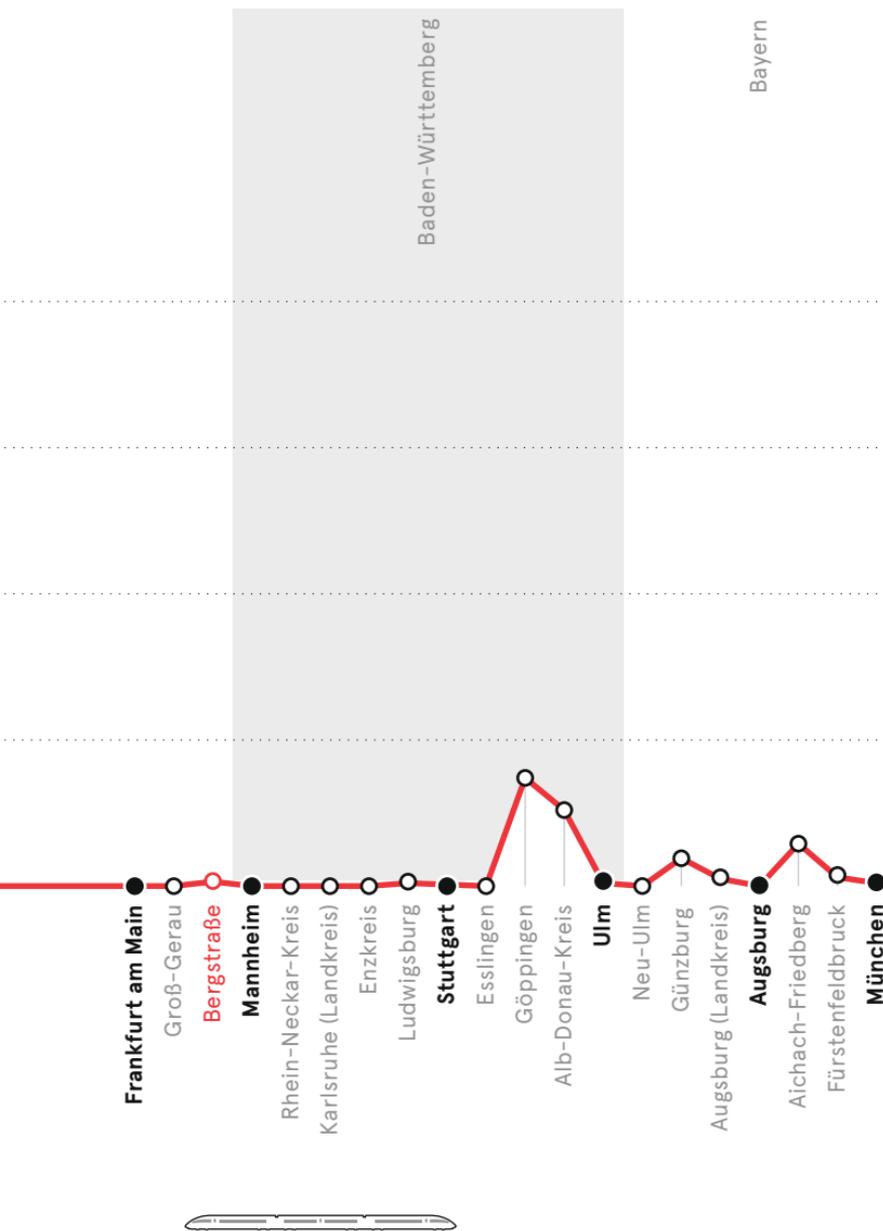
947-1975





WINDENERGIE

in Megawatt



Europa. Davor kommen noch Stein-, Braunkohle und Atomstrom.

Und wie viel erneuerbare Energien stecken in unserem Zug? Seit Januar 2018 garantiert die Bahn ihren Fernverkehr-Reisenden, dass sie zu 100 Prozent mit Ökostrom und damit komplett CO₂-frei unterwegs sind. Insgesamt nutzt die Bahn nach eigenen Angaben zu 42 Prozent Strom aus erneuerbaren Energien, 26,6 Prozent Steinkohle, 17,3 Prozent Kernenergie sowie kleinere Anteile an Braunkohle, Erdgas und sonstiger Energie.

Kilometer 794

Landkreis

Alb-Donau-Kreis



Von «ingen» bis «itz» – woher die Ortsnamen kommen

Draußen ist es inzwischen stockdunkel. Die Fenster sind Spiegel: Schaut man raus, sieht man nur noch schwarz – und sich selbst. Und nach acht Stunden Bahnfahrt ist das nicht mehr der erfreulichste Anblick. Ich schaue lieber wieder einmal aufs ICE-Portal, um nachzusehen, wo wir uns gerade befinden.

Die Umgebungskarte zeigt fast nur Ortsnamen, die auf «ingen» enden. Allmendingen, Altbierlingen, Altsteußlingen, Asselfingen, Beiningen, Bermaringen, Bollingen, Börslingen, Böttingen, Breitingen, Dächingen, Dellmensingen, Dettlingen, Dietingen, Ehingen, Emeringen, Emerkingen, Ersingen, Göttingen, Griesingen, Großallmendingen, Grötzingen, Herrlingen, Hörvelsinggen, Hundersingen, Justingen, Kirchbierlingen, Kleinallmendingen, Laichingen, Merkingen, Mundeldingen, Munderkingen, Mundingen, Mussingen, Nellingen, Oberdisingen, Obergriesingen, Oberherrlingen, Oberschelkingen, Öllingen, Öpfingen, Oppingen, Rammingen, Ringingen, Schelkingen, Schnürpflingen, Setzingen, Söglingen, Suppingen, Talsteußlingen, Tomerdingen, Unter-



griesingen, Unterwachingen, Unterwilzingen, Weilersteußlingen, Wettingen, Wipplingen, Zähringen.

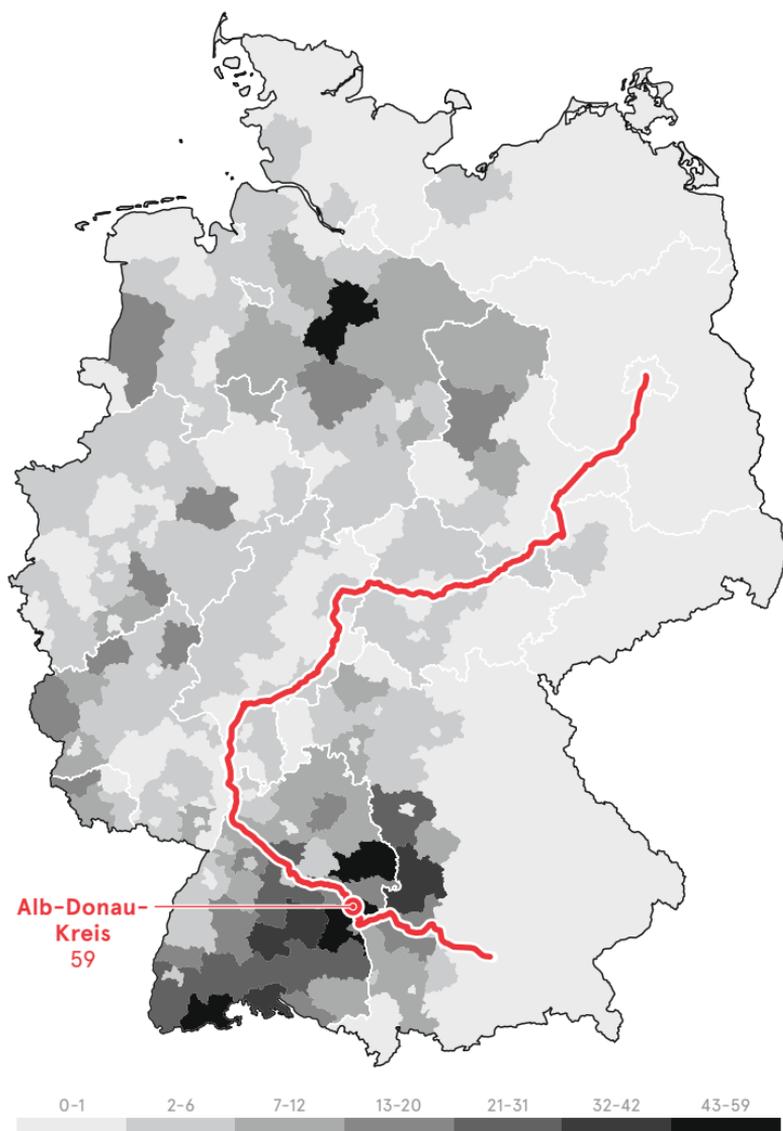
Wir durchqueren gerade zweifellos die «ingen»-Hochburg Deutschlands. Das bestätigt auch eine Auswertung von Ortsnamen aus der Datenbank «GeoNames», die man im Web herunterladen kann. Diese enthält mehr als elf Millionen Ortsnamen aus aller Welt. Die deutschen Orte mit den entsprechenden Endungen habe ich für dieses Buch dann auf Kreise umgerechnet. Die Idee dazu kommt von dem Datenvisualisierungsexperten Moritz Stefaner und seinem Projekt «-ach, -ingen, -zell».

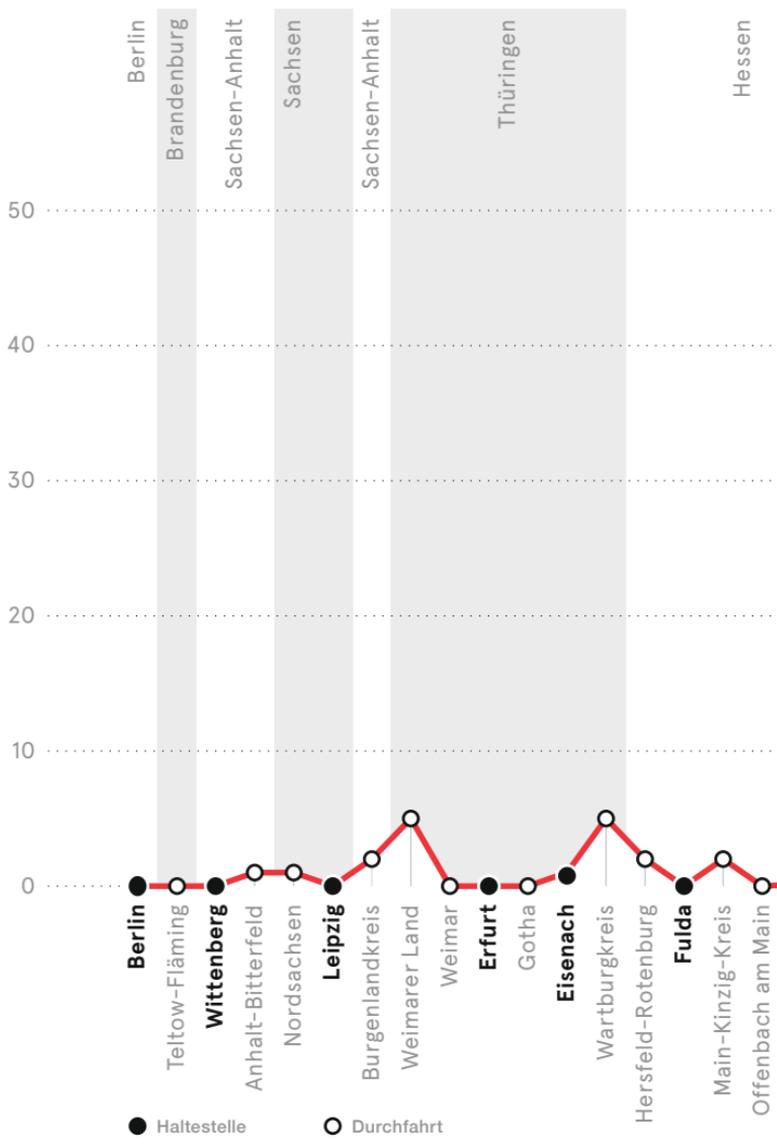
Über ganz Deutschland verteilt gibt es 1665 Orte mit diesem Suffix. Aber etwa die Hälfte (780) von ihnen liegt in Baden-Württemberg. Der Alb-Donau-Kreis hält dabei unumstritten den Rekord im ganzen Land: Jeder fünfte Ortsname (59) endet dort auf die Nachsilben «ingen».

Man mag sich fragen, was es mit diesen Nachsilben «ingen» überhaupt auf sich hat. Sie haben mit der Geschichte Baden-Württembergs zu tun. Die Alemannen, eine Bevölkerungsgruppe wie etwa die Franken, Friesen oder Sachsen, haben im Südwesten deutliche Spuren hinterlassen, zum Beispiel bei Ortsnamen. Sie bezeichneten ihre Dörfer nach deren Bewohnern, die sich ihrerseits nach ihrem Sippenoberhaupt nannten. Die Endung «ingen» hieß so viel wie: «Hier wohnen die Blutsverwandten des Geppo» (heute: Göppingen) oder «bei den Leuten, die in der von Sigmar gegründeten Siedlung wohnen» (heute: Sigmaringen). Diese Art der Ortsbezeichnung ist sehr alt und fand in einer recht frühen Siedlungsphase, ungefähr im 5. und 6. Jahrhundert, statt.

ORTE MIT DER ENDUNG «INGEN»

Anzahl

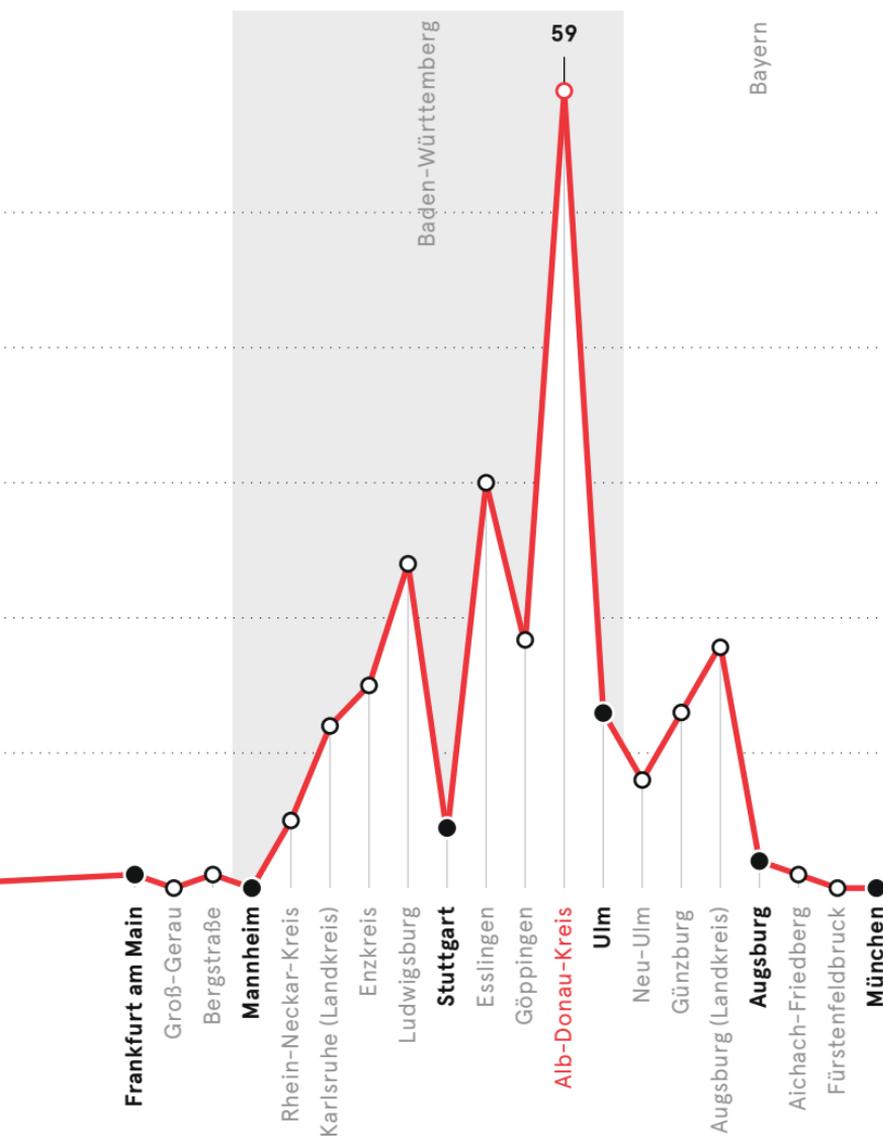




ORTE MIT DER ENDUNG «INGEN»



Anzahl



Eine weitere Endung entlang unserer Route ist «itz» in Sachsen. Allein in Nordsachsen, das die Linie 11 durchquert, heißen 135 Orte so. Möhriz, Tauschwitz oder Peterwitz erinnern heute noch an die slawische Besiedlung östlich der Elbe nach der Völkerwanderungszeit zwischen dem 6. und 10. Jahrhundert. Ähnlich wie bei «ingen» gibt «itz» Hinweise auf die Benennung der früheren Siedlungen nach Führerpersönlichkeiten: «Dies ist der Ort der Leute des ...»

Zurück zu «ingen». Die Endung bleibt dieselbe, aber etwas anderes fällt bei «Michelbach an der Bilz-Gschlachtenbretzingen» im Nachbarkreis Schwäbisch Hall ganz besonders auf. Mit 40 (!) Buchstaben ist der Ortsname der längste in der Bundesrepublik.

Kilometer 821

Ulm Hbf.,
ab 17:06 Uhr



Erfinder und Tüftler

Ein Vater lässt seinen etwa sechs Monate alten Sohn neben mir durch den Gang krabbeln. Bei genauem Hinsehen ist der Teppichboden an vielen Stellen ausgelatscht, an einer Stelle wird ein Loch darin inklusive Laufmasche zur Stolperfalle. Zwar nicht für den kleinen Krabblen, aber für alle anderen Reisenden. Ansonsten ist unser ICE zumindest in dem für Passagiere sichtbaren Bereich noch gut in Schuss. Wie kann das sein? 58 ICE aus der ersten Baureihe fahren heute noch. Auch unser Zug ist seit den 90ern andauernd kreuz und quer durch Deutschland unterwegs. Etwa 13 Millionen Kilometer hat jedes Modell dieser Baureihe schon auf dem Buckel, jeden Tag fahren sie durchschnittlich fast 1500 Kilometer weit.

Alle paar Jahre werden die ICE technisch und optisch erneuert. 2005 wurden zum Beispiel alle ICE 1 komplett entkernt und mit neuen Sitzen und Teppichen bestückt. Für viele Lokführer ist der Einser immer noch der stabilste und am besten konstruierte Zug.

Trotzdem sind mittlerweile modernere Modelle wie der ICE 4 unterwegs. Die vierte Generation ist mit einigen technischen Neuerungen ausgestattet. Sie wird zum Beispiel nicht



mehr nur von einer Lok, sondern von mehreren sogenannten Powercars, zusätzlichen Triebwagen, betrieben. Motoren und Antriebe, verteilt auf mehrere Waggons – eine Erfindung von Siemens.

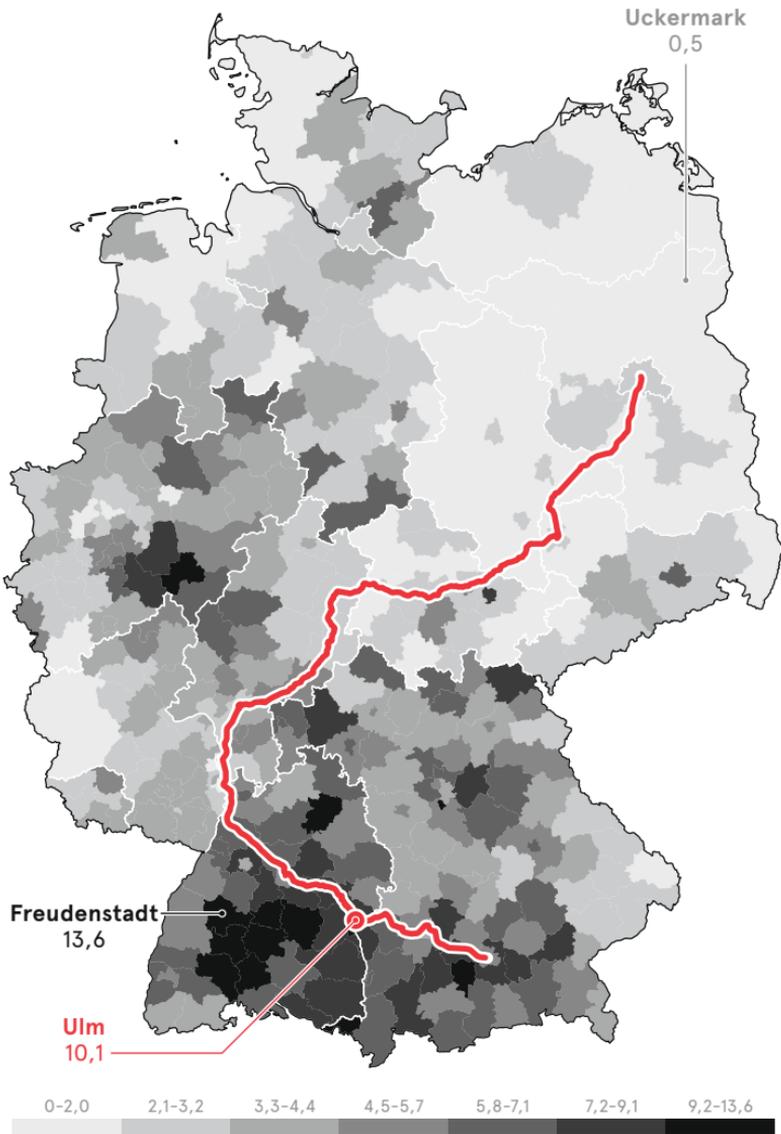
Mit Patenten lassen sich solche Erfindungen schützen – derzeit sind 615 404 in Deutschland in Kraft. Innerhalb der Bundesrepublik dürfen diese technischen Erfindungen also nicht kopiert werden. Zu den bestehenden Patenten kommt eine hohe Zahl von Anmeldungen, die höchste in ganz Europa. Allein 2016 sind 67 898 Anträge beim Deutschen Patent- und Markenamt eingegangen – das entspricht etwa 0,9 Patenten pro 1000 Einwohner. Pro Kopf gerechnet liegen weltweit nur Südkorea, Japan, Schweiz und die USA vor Deutschland.

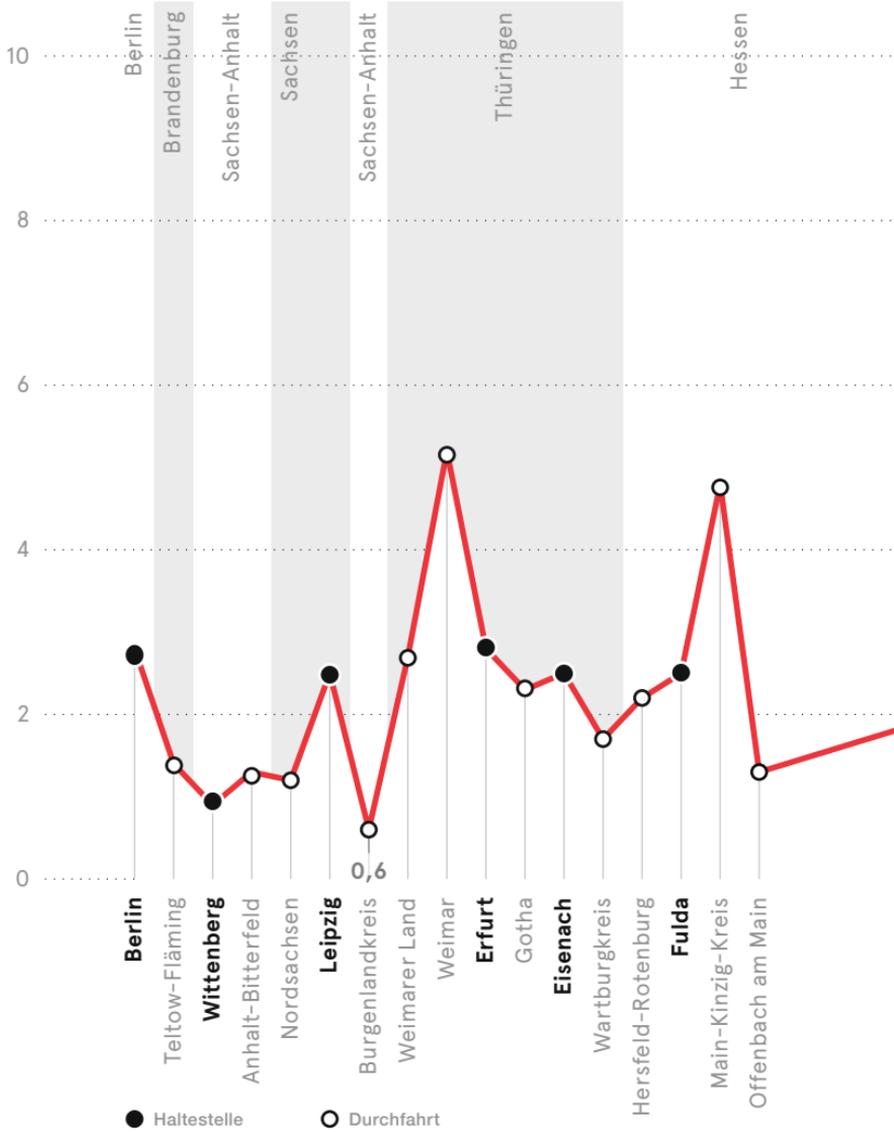
48 474 Patente wurden 2016 von deutschen Tüftlern beantragt – diese Zahl beinhaltet im Gegensatz zu der vorherigen keine Anmeldungen aus dem Ausland. Besonders viele kreative Köpfe sind im Südwesten und Südosten der Republik beheimatet. Fast zwei Drittel (62 Prozent) dieser innerdeutschen Patente wurden in Baden-Württemberg und Bayern angemeldet. Das scheint naheliegend, da dort Unternehmen wie Bosch, Schaeffler und Daimler sitzen, auf deren Konto 2016 allein fast 8000 Patente gingen.

Allerdings findet man in der Datenbank des Deutschen Patent- und Markenamts auch die Postleitzahl jedes einzelnen Erfinders. Anhand dieser Daten kann die regional sehr unterschiedliche Verteilung des Erfindergeistes in Deutschland gezeigt werden. Dabei wird auch deutlich, dass die Linie 11 durch eine der innovativsten Regionen Deutschlands fährt. Mit 1243 Patenten beziehungsweise Patentbeteiligungen in den vergangenen 15 Jahren – das entspricht

PATENTE

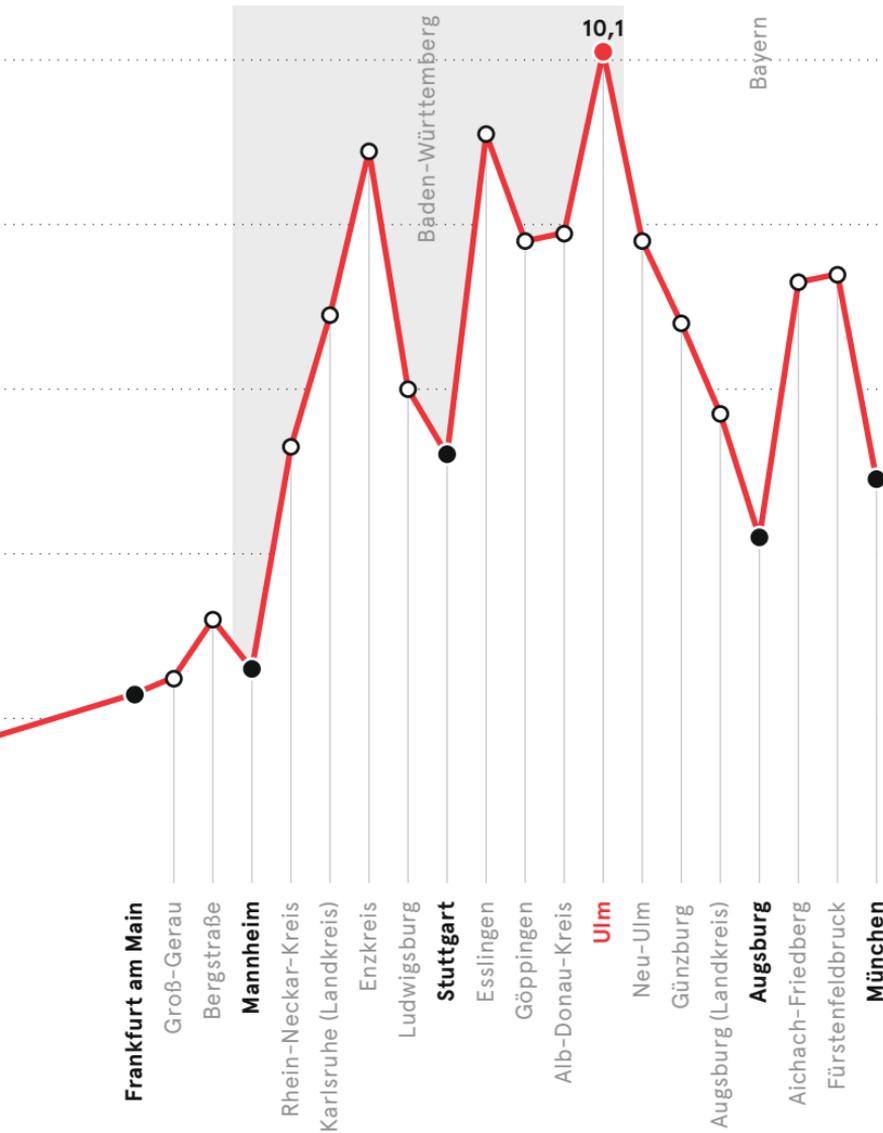
Anmeldungen pro 1000 Einwohner





PATENTE

Anmeldungen pro 1000 Einwohner



10,1 Anmeldungen pro 1000 Einwohner – zählt Ulm zu den zehn größten deutschen Erfinderregionen.

Selbstredend braucht nicht jeder ein «Schalungselement für einen Pumpensumpf» oder einen «selbstfahrenden Feldhäcksler». Aber im Alltag vieler Menschen und Berufsstände erweisen sich solche und andere Tüftlerleistungen aus Ulm als tagtäglich Segen. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts erhielten Ulmer Erfinder zwei Patente pro Jahr. Bis heute zählen die Spielplatzschaukel und die Feuerwehrdrehleiter zu den wichtigsten Erfindungen der Stadt.

Der Erfindergeist hat Tradition in Süddeutschland. Nicht nur das Auto gelangte dort zum Patent, sondern auch die Motorsäge oder der Plastikdübel.

Für die Langzeitauswertung wurden die Patente seit 2002 herangezogen, da es 2001 in Deutschland eine umfangreiche Postleitzahlenreform gab. Rund 350 000 Patente lassen sich so Kreisen und kreisfreien Städten zuordnen. Bei mehreren Erfindern wird die Anzahl entsprechend geteilt; bei zwei Erfindern werden also für jede Postleitzahl 0,5 Patente gerechnet. Man spricht in diesem Fall besser von Patentbeteiligungen.

Ulmer Patente haben es übrigens bis nach Hollywood geschafft. Seit «Dr. No» ist kein James Bond mehr ohne seine Walther PPK denkbar – einer Erfindung des in der Stadt angesiedelten gleichnamigen Waffenherstellers.