



„Diesellöcher“ in Deutschland

Eine Untersuchung zu zusammenhängende Bereiche in Deutschland
ohne elektrifizierte Bahnstrecken

Ravensburg
Januar 2007



Einführung

Bundesweit gibt es nur zwei große, zusammenhängende Bereiche, in denen kein einziger Bahnkilometer des Streckennetzes elektrifiziert ist. Dies ist neben der Region Oberpfalz-Nord und Oberfranken-Ost mit angrenzenden Landkreisen in Ostbayern die Region Bodensee-Oberschwaben mit Teilen der Regionen Donau-Iller und Allgäu (Anlage 1). In diesem „Dieselloch“ zwischen Donau, Bodensee und Allgäu, in dem nur dieselbetriebene Schienenfahrzeuge fahren können, leben über 1,5 Mio. Menschen auf einer Fläche von ca. 10.000 km². Geprägt ist dieser Bereich von einer überdurchschnittlich hohen wirtschaftlichen Prosperität (Anlage 2). Trotzdem muss hier die Bevölkerung und die Wirtschaft durch einen veralteten technischen Standard des Schienennetzes einen deutlichen Nachteil erfahren.

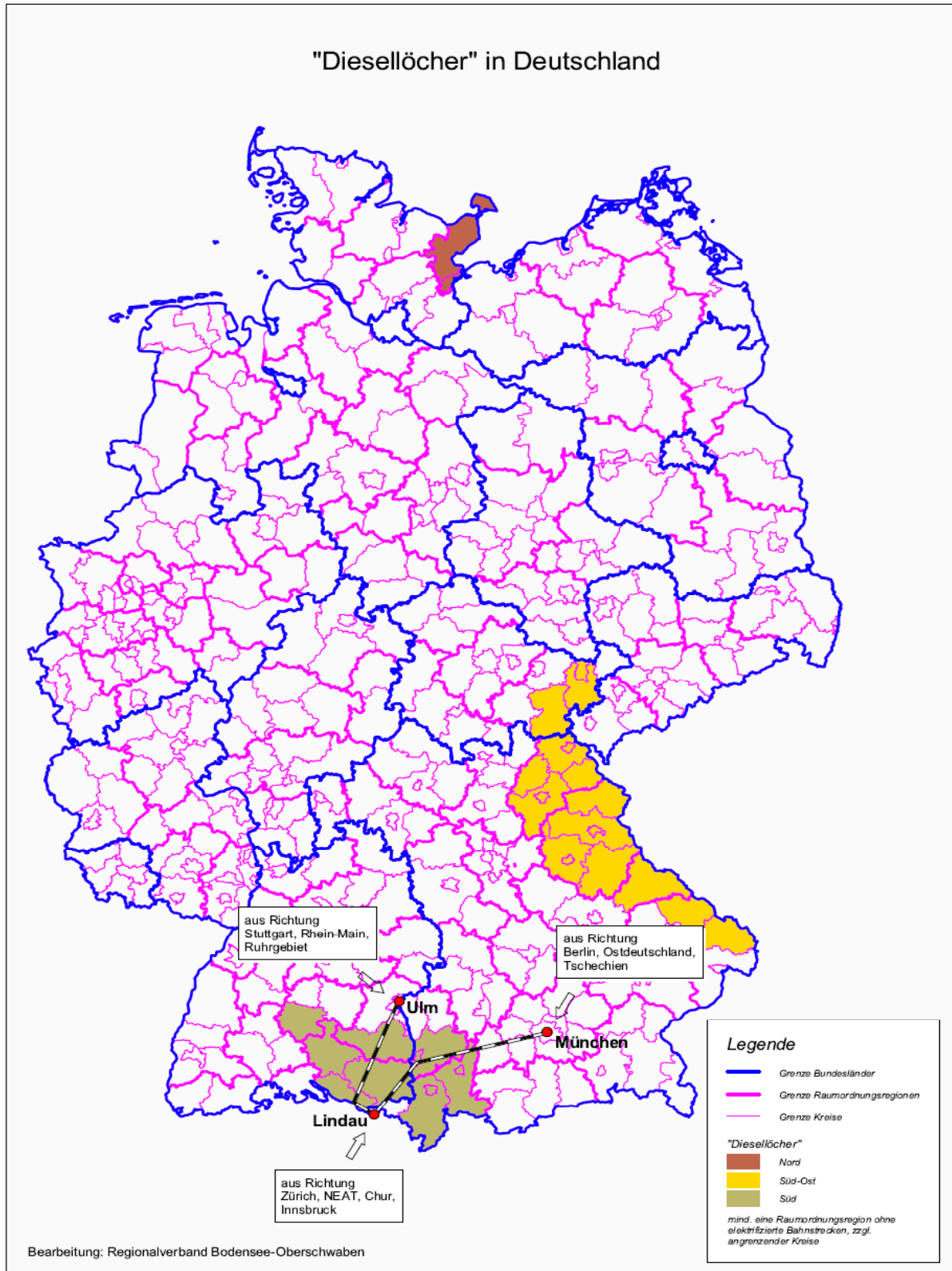
Die Notwendigkeit und Dringlichkeit, die Elektrifizierung und den Ausbau der in diesem „Dieselloch“ verlaufenden Hauptstrecken Lindau-Memmingen-München und Lindau-Friedrichshafen-Ulm voranzutreiben, ist durch die hervorragenden Ergebnisse einer vom Bund in Auftrag gegebenen Studie bestätigt worden. So hat die Strecke Lindau-Memmingen-München ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9-2,0 und die Strecke Lindau-Friedrichshafen-Ulm sogar von 2,2-2,4 erreicht. Damit ist der volkswirtschaftliche Nutzen des Ausbaus dieser beiden Strecken bewiesen. Zugleich erfüllen beide Maßnahmen dem im aktuellen Investitionsrahmenplan (IRP) 2006-2010 des Bundesverkehrsministeriums aufgeführten Grundsatz, dass für die Aufnahme eines Projektes die Stärkung von Wirtschaftszentren und Wachstumskernen entscheidend ist. Trotzdem sind beide Strecken nicht im IRP aufgeführt.

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadiskussion und der Debatte um Möglichkeiten zur CO₂-Reduktion ist die Elektrifizierung der beiden Bahnstrecken ein wichtiger Schritt im Sinne einer wirtschaftlichen und nachhaltigen Verkehrspolitik. Für die Tourismusdestinationen Allgäu und Bodensee mit ihrem dichten Netz an ausgezeichneten Kur- und Bäderstandorten sowie Luftkurorten ist es unabdingbar, die durch Dieselloks und -triebwagen verursachten Feinstaubwerte mittels elektrifizierter Bahnstrecken zu reduzieren.

Damit die wirtschaftlich und demografisch positiven Trends, die in dieser Untersuchung aufgezeigt werden, auch zukünftig anhalten, müssen jetzt die Grundlagen in eine moderne Schieneninfrastruktur gelegt werden. Nur hierüber kann sichergestellt werden, dass der stete Trend der Generierung weiterer Arbeitsplätze fortgeführt und damit ein Beitrag zur Sicherung und Weiterentwicklung eines modernen und zukunftsorientierten Wirtschaftsstandortes Deutschland geleistet wird.



Anlage 1: Karte mit „Diesellöchern“ in Deutschland



Anlage 2: Eckdaten der drei „Diesellöcher“

Zusammenhängende Bereiche ohne elektrifizierte Bahnstrecken in Deutschland (Raumordnungsregionen mit angrenzenden Kreisen)								
"Diesellöcher"	Land-/Stadtkreise/kreisfreie Städte	Fläche in km² (Stand: 31.12. 2001)	Einwohner (Stand: 31.12. 2005)	Dichte (Einw./km²)	Bev.-Entwicklung in % (von 12/1995 bis 12/2005)	Sozialvers.-pfl. Beschäftigte (Arbeitsort) (Stand: 31.03. 2006)	Arbeitslosenquote in % (Stand: 31.12. 2006)	Primäreinkommen in € (je Einwohner) (Stand: 2002)
Nord	Lübeck	214	211.825		-2,4	46.251	13,3	16.046
	Ostholstein	1.391	206.040		4,4	76.000	9,5	17.073
	(=Region Schleswig-Holstein Ost)	1.605	417.865	260		122.251		
Süd-Ost	Freyung-Grafenau	984	81.582		-0,3	17.203	7,1	15.951
	Regen	975	81.416		-0,9	19.962	6,4	15.952
	Amberg	50	44.618		2,3	21.468	10,4	18.892
	Weiden	68	42.672		-1,2	22.411	11,5	19.688
	Amberg-Weizbach	1.255	108.159		2,4	21.788	6,4	17.167
	Cham	1.512	130.871		1,1	37.538	5,5	16.637
	Neustadt an der Waldnaab	1.430	100.081		0,5	22.628	6,3	17.773
	Schwandorf	1.473	144.748		3,5	42.471	5,9	17.567
	Tirschenreuth	1.085	77.729		-3,5	18.069	7,8	16.790
	Bayreuth S.	67	73.997		1,3	36.892	8,9	19.169
	Hof S.	58	48.723		-7,4	22.191	11,6	17.242
	Bayreuth L.	1.273	108.724		1,1	19.805	6,5	17.966
	Hof L.	893	105.715		-4,4	29.729	7,8	19.325
	Kulmbach	658	77.141		-1,7	22.647	9,0	18.728
	Wunsiedel	606	81.631		-8,6	24.758	9,3	16.860
	Gera	152	103.948		-15,9	34.828	16,8	14.712
	Saale-Orla-Kreis	1.148	93.281		-8,8	27.401	11,6	14.279
	Greiz	844	116.320		-8,8	26.970	13,7	13.600
	(=Regionen Oberfranken-Ost & Oberpfalz-Nord & 6 Kreise)	14.531	1.621.356	112		468.759		
	Süd	Zollernalbkreis	918	192.722		0,1	58.232	6,6
Biberach		1.410	188.532		7,4	62.151	3,5	20.238
Bodenseekreis		665	205.446		6,5	67.369	4,3	21.650
Ravensburg		1.632	275.677		5,4	89.624	3,9	20.595
Sigmaringen		1.204	133.385		2,1	37.873	5,8	18.785
Kaufbeuren		40	42.183		-1,3	14.158	7,7	18.602
Kempten		63	61.360		-0,5	30.103	6,4	19.746
Memmingen		70	41.107		1,3	23.807	5,8	19.932
Ostallgäu		1.395	134.766		6,1	35.228	4,1	18.399
Unterallgäu		1.229	135.708		4,3	35.715	3,7	19.805
Oberallgäu		1.395	150.507		4,1	38.526	5,2	18.876
(=Region Bodensee-Oberschwaben & 8 Kreise)		10.021	1.561.393	156		492.786		



Anlage 3: Vorgehen und Ergebnisse

Grundlage für die Betrachtung war die Karte „Traktionsart“ aus den „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG für den Netzfahrplan 2008“. In dieser Karte wurde das bundesweite Schienennetz in die Kategorien „nicht elektrifiziert“, „Oberleitung“, „Stromschiene“, „tlws. Stromschiene“ und „andere Infrastrukturbetreiber, kein Betrieb“ unterschieden. Über diese Karte wurden georeferenziert die Grenzen der 97 deutschen Raumordnungsregionen sowie die Landes- und Kreisgrenzen gelegt.

Zunächst wurde untersucht, welche Raumordnungsregionen in Deutschland vollständig nicht elektrifiziert sind. Dabei konnten vier Regionen identifiziert werden: Schleswig-Holstein Ost, Oberfranken-Ost, Oberpfalz-Nord sowie Bodensee-Oberschwaben. Anschließend wurden die angrenzenden Land- und Stadtkreise bzw. kreisfreien Städte nach ihrer vorhandenen Traktionsart im Schienennetz betrachtet. Es stellte sich heraus, dass bei der Region Schleswig-Holstein Ost alle angrenzenden Kreise elektrifiziert sind, jedoch bei den nebeneinander liegenden Regionen Oberfranken-Ost und Oberpfalz-Nord noch sechs und bei der Region Bodensee-Oberschwaben sogar acht angrenzende Kreise ohne elektrifizierte Bahnstrecken auskommen müssen (siehe Karte).

Für die Region Schleswig-Holstein Ost wurde dann die Bezeichnung „Dieselloch Nord“, für die Regionen Oberfranken-Ost, Oberpfalz-Nord und die sechs angrenzenden Kreise die Bezeichnung „Dieselloch Süd-Ost“ und für die Region Bodensee-Oberschwaben mit den acht angrenzenden Kreisen die Bezeichnung „Dieselloch Süd“ gewählt. Im weiteren Verlauf wurden nur die Diesellöcher „Süd-Ost“ und „Süd“ miteinander verglichen, da das „Dieselloch Nord“ deutlich kleiner ist und durch die Stadt Lübeck einen verfälschten Einfluss auf die statistischen Daten bekommt.

Für die einzelnen Land- und Stadtkreise bzw. kreisfreien Städte in den „Diesellöchern“ wurden dann vergleichbare statistische Daten gesucht (siehe Tabelle). Die Daten zur Fläche, den Einwohnern und der Bevölkerungs-Entwicklung wurden bei den jeweiligen Statistischen Landesämtern recherchiert, die Daten zur Arbeitslosenquote und den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei der Bundesagentur für Arbeit und die Daten zum Primäreinkommen beim „Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.“.

Es stellte sich heraus, dass das „Dieselloch Süd-Ost“ mit rund 1,6 Mio. Einwohnern und das „Dieselloch Süd“ mit rund 1,5 Mio. Einwohnern zwar eine vergleichbare Bevölkerungszahl aufweisen, sich jedoch deutlich in der Größe und damit auch in der Bevölkerungsdichte unterscheiden. So hat das „Dieselloch Süd-Ost“ eine Fläche von ca. 14.500 km², was einer Bevölkerungsdichte von 112 Einwohnern pro km² entspricht. Das „Dieselloch Süd“ hat dagegen eine Größe von ca. 10.000 km², dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 156 Einwohnern pro km². Auch die Bevölkerungsentwicklung zwischen 1995 und 2005 verlief in beiden „Diesellöchern“ sehr unterschiedlich. Während nur 7 der 18 Kreise des „Diesellochs Süd-Ost“ eine positive Bevölkerungsentwicklung aufweisen, sind dies beim „Dieselloch Süd“ 9 von 11 Kreisen.

Bei der Arbeitslosenquote sind die Unterschiede ebenso deutlich. Im „Dieselloch Süd-Ost“ liegen zwar 12 der 18 Kreise unter der bundesweiten Arbeitslosenquote von 9,6% (Dezember 2006), im „Dieselloch Süd“ sind dies jedoch alle. Dort haben sogar fast die Hälfte aller Kreise eine Arbeitslosenquote von weniger als 5% (5 von 11 Kreisen), während im „Dieselloch Süd-Ost“ kein Kreis unter dieser Marke liegt. Trotz einer um ca. 60.000 Einwohner geringeren Bevölkerung ist im „Dieselloch Süd“ die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am



Arbeitsort mit rund 493.000 um 24.000 Beschäftigten höher als im „Dieselloch Süd-Ost“ mit rund 469.000 Beschäftigten.

Die im vorherigen Absatz genannten Daten zur Arbeitslosigkeit und den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten tragen auch zu einem insgesamt höheren Primäreinkommen der Einwohner im „Dieselloch Süd“ bei. Dies liegt bei allen 11 Kreisen des „Dieselloches Süd“ über 18.000 € pro Einwohner. Im „Dieselloch Süd-Ost“ können nur die Bewohner von 5 der insgesamt 18 Kreise über ein Primäreinkommen von über 18.000 € verfügen.

Bezüglich des Tourismus differenzieren beide Diesellöcher. Mit dem Allgäu und dem Bodensee stehen zwei der größten und beliebtesten deutschen Tourismusdestinationen dem Urlaubsziel Bayerischer Wald gegenüber. Vergleichbare statistische Daten hierzu liegen allerdings nicht vor.