

**Vergleich des La- Bereichs  
Ost<sup>1</sup>  
für 31. Kw. 2005 und 31. Kw. 2006  
unter Berücksichtigung des Fahrplanwechsels im Dezember 2006**

## 1. Zur Untersuchungsmethodik

Zur Auswertung wurden ausschließlich DB-Unterlagen herangezogen; zum einen die „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“ mit den Ausgaben (LaHefte)

31. Kw 2005, gültig vom	01.08. bis 07.08.05
31. Ausgabe 2006, gültig vom	04.08. bis 10.08.06

Fahrplanwechsel 2005:

49. Ausgabe 2005, gültig vom	09.12. bis 15.12.05 (kurz „La 49“)
------------------------------	------------------------------------

zum anderen die Buchfahrpläne der DB-Netz AG, Niederlassung Ost, für das Fahrplanjahr 2006.

Es wurden nur Geschwindigkeitsabsenkungen (LaStellen) aufgenommen, die in den La-Heften mit einer konkreten Geschwindigkeitsangabe versehen waren. Nicht berücksichtigt wurden Eintragungen mit dem Hinweis „Geschwindigkeitsanhebung nach Mängelbeseitigung“. Die Länge einer LaStelle bezieht sich auf **ein** Gleis: Bei einer zweigleisigen Strecke wird eine beidseitige Geschwindigkeitsabsenkung doppelt gezählt, bei eingleisigen Strecken hingegen nur einmal.

Die kompletten Untersuchungsergebnisse sind in einer Excel-Tabelle erfasst.

## 2. Vergleich 2005 - 2006

<b>Anzahl:</b>	31. Kw 2005	147
	31. Ausgabe 2006	136
	<b>Veränderung:</b>	<b>-7,5 %</b>
<b>Gesamtlänge:</b>	31. Kw 2005	133,1 km
	31. Ausgabe 2006	92,5 km
	<b>Veränderung:</b>	<b>-30,5 %</b>

---

<sup>1</sup> Der „La-Bereich Ost“ erstreckt sich auf das Schienennetz der Niederlassung OST der DB Netz AG, im Wesentlichen also auf die Bundesländer Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

### 3. Ursachen für die LaStellen

Als Gründe werden Oberbau- (O), Unterbau- (U), Brücken- (B), oder sicherungstechnische Mängel (S) angegeben. Die zugehörige zahlenmäßige Auswertung enthält Anlage 1.

Relativ hoch ist die Quote der LaStellen, für welche die LaHefte **keinen** Grund enthalten. Dies sind in Kw 31/05 40,8 % (60 von 147) und für Kw 31/2006 sogar 51,5 % (70 von 36) der Einträge. Die Tendenz ist unübersehbar und deckt sich mit den Beobachtungen in anderen LaBezirken.

### 4. Fahrplanwechsel

**18** der 147 LaStellen (12,2 %) aus der 31. Kw 2005 sind aus den LaHeften entfernt worden und in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, ohne dass ihnen abgeholfen wurde (Anlage 2).

**45** der 147 LaStellen (30,8 %) aus der 31. Kw 2005 sind auch im La-Heft der 31. Ausgabe 2006 enthalten. Sie sind also mindestens 12 Monate „alt“.

Zwei weitere Langsamfahrstellen (Strecken 211 und 365, Brückenmangel in Plate und Kyritz) sind sowohl in beiden La-Ausgaben enthalten als auch in den Buchfahrplan übernommen worden- das ist unlogisch. Die Kyritzer Langsamfahrstelle ging zwar mit 30 km/h in den Buchfahrplan ein, wurde aber schon am 09.12.05 um 10.00 Uhr (also noch vor Fahrplanwechsel) auf 10 km/h herabgesetzt. Außerdem ist in der La-Ausgabe von 2006 die Angabe ihres Grundes entfallen.

**In der Summe sind also 65 (44,2 %) der 147 Langsamfahrstellen aus der 31. Kw 2005 innerhalb der folgenden zwölf Monate nicht beseitigt worden. Sie wurden entweder in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen. 27,7 % dieser LaStellen sind im Dezember 2005 in den Jahresfahrplan 2006 eingearbeitet worden, die restlichen 72,3 % dieser LaStellen wurden Woche für Woche in den LaHeften fortgeschrieben, ohne dass ihnen abgeholfen wurde.**

Es wurden 12 Langsamfahrstellen (Anlage 3) aus der La 49/05 (Dezember 05, alter Jahresfahrplan) ermittelt, die schon in der La 31/05 vorhanden waren und für deren zeitliche Gültigkeit das Ende am 10.12.05 um 23.59 Uhr (genau mit dem Fahrplanwechsel) angegeben ist. Auf der Strecke 230 (Wittenberge – Neustrelitz) weist die La 31/05 eine La-Stelle (Perleberg, km 10,5 – 10,6, 10 km/h wegen Oberbaumangel) aus, die bereits in der La 49/05 (unmittelbar vor Fahrplanwechsel) nicht mehr auftaucht, sich aber trotzdem im Buchfahrplan wiederfindet. Die Gültigkeit der La-Stelle auf der Strecke 994 (10 km/h auf der Brücke in km 11,8) endete laut La 49/2005 bereits am 09.12.05, doch ist diese gleichwohl im neuen Buchfahrplan wieder zu finden. Es stellt sich also die Frage, welche Geschwindigkeit für beide LaStellen unmittelbar vor Fahrplanwechsel erlaubt war.

## 5. Alter der Langsamfahrstellen

Die Altersstruktur der Langsamfahrstellen stellt sich wie folgt dar:

Alter in Monaten:	≤ 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	≥ 12/12 ≤ 24	> 24	Summe:
Anzahl	14 (10,3 %)	22 (16,2 %)	9 (6,6 %)	40 (29,4 %)	51 (37,5 %)	nicht ermittelbar	136 (100,0 %)
Länge	6,9 km (7,4 %)	10,6 km (11,5 %)	0,9 km (1,0 %)	37,5 % (40,5 %)	36,6 km (39,6 %)	nicht ermittelbar	92,5 km (100,0 %)

Ein Vergleich der Altersstruktur mit den zuvor untersuchten La-Bereichen Süd, Mitte und Südost kann Anlage 4 entnommen werden.

## 6. Anteil der La-Stellen in den nicht durchgehenden Hauptgleisen<sup>2</sup>

Bemerkenswert ist die Anzahl der LaStellen, die in den nicht durchgehenden Streckengleisen gelegen sind. Das sind in „Ost“: 36 von 147 bzw. 39 von 136 LaStellen. Auffällig ist dieser relativ hohe Anteil, wenn man ihn mit den übrigen bisher untersuchten LaStellenbezirken vergleicht. Diese LaStellen sind in Ostdeutschland wesentlich häufiger anzutreffen als im Westen.

Langsamfahrstellen, die nicht in durchgehenden Hauptgleisen gelegen sind				
	Ost	Südost	Süd	Mitte
2004:	-	-	15 von 266 (5,6 %)	15 von 246 (6,1 %)
2005:	<b>36 von 147 (24,5 %)</b>	124 von 313 (39,6 %)	23 von 353 (6,5 %)	9 von 219 (4,1 %)
2006:	<b>39 von 136 (28,7 %)</b>	114 von 253 (45,1 %)	18 von 365 (4,9 %)	-

Der Grund für diese Unterschiede ist nicht nur in der Vernachlässigung speziell der Nebengleise zu suchen. Verantwortlich sind nicht zuletzt auch die unterschiedlichen verkehrspolitischen Gegebenheiten in Ost und West bis 1990, aufgrund derer es an den Strecken der ehemaligen Reichsbahn, die noch keine durchgehende Modernisierung erfahren haben, noch viele Gleisanlagen gibt, die heute kaum noch bzw. gar nicht mehr benötigt und daher nur ungenügend instand gehalten werden. Die DB Netz AG disponiert ihre Sanierung und Instandhaltung anhand der Belange des reisezeitempfindlichen Personenverkehrs, so dass besonders die ausschließlich im Güterverkehr tätigen EVU von der Vernachlässigung der Nebengleise betroffen sind – z. B. durch erhöhten Energieverbrauch und Verschleiß wegen der vermehrten Brems- und Anfahrvorgänge an den LaStellen.

<sup>2</sup> Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Dort binden über Weichen die nicht durchgehenden Hauptgleise an, die i. d. R. nicht von durchfahrenden Zügen, sondern für Verkehrshalte von Reisezügen, Überholungen u. ä. genutzt werden.

## 8. Fazit

Sowohl hinsichtlich Anzahl als auch Länge ist bei den LaStellen von Sommer 05 auf Sommer 06 ein Rückgang zu verzeichnen (-7,5 % bzw. -30,5 %). Im Vergleich mit dem zuvor untersuchten LaBezirk Südost ist der Rückgang der LaStellen (Anzahl) im Bezirk Ost weniger stark ausgeprägt.

Bei der Altersstruktur zeigt sich, dass der Anteil der La-Stellen, die älter als ein Jahr sind, etwas geringer als im zuvor untersuchten LaBezirk Südost ist. In der Rückschau auf alle LaBezirke weist somit nur „Süd“ (Bayern; Baden-Württemberg) einen signifikant niedrigeren Anteil auf (Anlage 4). Insgesamt jedoch ist die Altersstruktur der LaStellen besorgniserregend und spricht für eine eher schleppende Beseitigung von festgestellten technischen Mängeln und Sicherheitsmängeln. Bezogen auf das gesamte deutsche Schienennetz muss davon ausgegangen werden, dass die DB Netz AG einen bedeutenden Instandhaltungstau vor sich herschiebt.

**Anlage 1:****Auswertung nach Anzahl und Schadensarten**

	31. Kw 2005		31. Ausgabe 2006	
	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge
wegen ausgewiesener Oberbauschäden	62 (42,2 %)	46,7 km (35,1 %)	56 (40,9 %)	31,2 km (33,7 %)
wegen ausgewiesener Unterbauschäden	3 (2,0%)	0,5 km (0,4 %)	0	0,0 km
wegen ausgewiesener Brückenschäden	11 (7,5 %)	4,6 km (3,5 %)	6 (5,1 %)	1,0 km (1,1 %)
wegen ausgewiesener sicherungst. Mängel	11 (7,5 %)	44,5 km (33,4 %)	4 (2,9 %)	8,4 km (9,1 %)
ohne Angaben zu den Ursachen	60 (40,8 %)	36,8 km (27,6 %)	70 (51,1 %)	51,9 km (56,1 %)
<b>Summe:</b>	<b>147</b>	<b>133,1 km</b>	<b>136</b>	<b>92,5 km</b>
Veränderung gegenüber Vorjahr:			- 6,8%	- 30,2 %

**Anlage 2:**

**Langsamfahrstellen aus der 31. Kw 2005, die bei Fahrplanwechsel in den Buchfahrplan eingegangen sind**

Str.-Nr	La-Strecke	Ort	Länge in km	v <sub>ist</sub> in km/h	Grund	Anm NP
211a	Schwerin-Görries - Parchim	Plate (Meckl)	0,2	30**	B	
230a	Wittenberge - Pritzwalk - Wittstock (Dosse) - Neustrelitz	Perleberg	0,2	30	O	
		Wesenberg - Neustrelitz	0,3	10	O	
		Wesenberg*	3,3	50	?	
253a	Wismar - Bad Doberan - Rostock Hbf	Kröpelin Hp - Reddelich Hp	0,1	50	B	
300a	Bln-Lichtenberg - Biesdorfer Kreuz – Birkenwerder (b Bln) - Oranienburg - Neustrelitz - Stralsund	Blankensee (M) - Burg Stargard	2,1	30	?	Nur Z mit BR 202-204, 298
330a	Güstrow - Plaaz - Rostock Hbf	Plaaz	1,5	40	O	
365a	Neustadt (Dosse) - Pritzwalk - Falkenhagen DB-Grenze	Kyritz	0,2	30**	B	
504a	Eberswalde - Bad Freienwalde (Oder) - Wriezen	Eberswalde Hbf - Niederfinow	0,1	30	U	
		Niederfinow - Bad Freienwalde	0,1	30	O	
600a	Griebnitzsee (GBSO) - Seddin - Belzig - NL Grenze km 75,0 - (Wiesenburg (Mark))	Brück (Mark)	2,0	120	S	
600b		Brück (Mark)	1,6	120	S	
760b	Biesdorfer Kr Nord - Ahrensfelde - Wriezen	Tiefensee - Werneuchen	0,1	20	?	BÜ
900a	Bln-Lichtenberg - Bln-Schöne-weide - Cottbus	Halbe - Brand (Niederl)	1,0	50	?	
900b		Brand (Niederl) - Halbe	1,0	50	?	
920a	Königs Wusterhausen - Beeskow – Frankfurt/O	Zernsdorf - Kablow Hp	0,1	10	?	BÜ
		Zernsdorf - Friedersdorf	0,7	50*	?	
994a	Bln-Lichterfelde W - Bln-Wannsee	Bln-Lichterfelde West - Bln-Wannsee	0,1	10	B	

Gesamtzahl: 18

\* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeiten eingegangen

\*\* trotzdem auch in La 30/2006

### Anlage 3:

#### Langsamfahrstellen aus der La 30. Ausgabe 2005, deren Gültigkeit genau mit Fahrplanwechsel endete

Str.-Nr	Ort	von	bis	km/h	Grund	Verbleib/Bemerkung NP
211	Plate (Meckl)	14,0	14,2	30	B	in Buchfahrplan eingegangen
214b	Gadebusch - Groß Brütz	18,6	18,5	20	?	offenbar beseitigt
230	Wesenberg - Neustrelitz	20,9	21,2	10	O	in Buchfahrplan eingegangen
230b	Wesenberg	19,4	18,6	50	?	in Buchfahrplan eingegangen
250b	Ventschow - Bad Kleinen	64,2	64,0	50	U	offenbar beseitigt
300	Blankensee (M) - Burg Stargard	114,4	116,5	30	?	mit unveränderter Baureihenbeschränkung in Buchfahrplan eingegangen
300b	Gransee - Löwenberg	51,8	51,3	100	?	offenbar beseitigt
504	Eberswalde Hbf - Niederfinow	52,9	53,0	30	U	in Buchfahrplan eingegangen
	Niederfinow - Bad Freienwalde (Oder)	64,2	64,3	30	O	in Buchfahrplan eingegangen
920	Zernsdorf - Kablow Hp	52,6	52,5	10	?	in Buchfahrplan eingegangen
	Zernsdorf - Friedersdorf	51,9	51,8	50	?	in Buchfahrplan eingegangen
950a	Üst Guben Nord - Wellmitz	122,9	117,9	100	S	offenbar beseitigt

Gesamtzahl: 12

## Anlage4:

**Die Altersstruktur der LaStellen „Ost“ im Vergleich mit den zuvor untersuchten La-Bereichen Süd, Mitte und Südost**

Alter in Monaten:		≤ 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	> 12	12 ≤ 24	> 24	Summe:
<b>Ost (31. Ausg. 2006)</b>	Anzahl	14 (10,3 %)	22 (16,2 %)	9 (6,6 %)	40 (29,4 %)	51 (37,5 %)	-	-	136 (100,0 %)
	Länge	6,9 km (7,4 %)	10,6 km (11,5 %)	0,9 km (1,0 %)	37,5 km (40,5 %)	36,6 km (39,6 %)	-	-	92,5 km (100,0 %)
<b>Südost (26. Ausg. 2006)</b>	Anzahl	19 (7,5 %)	27 (10,7 %)	16 (6,3 %)	52 (20,6 %)	139 (54,9 %)	-	-	253 (100,0 %)
	Länge	15,1 km (11,4 %)	8,3 km (6,3 %)	8,4 km (6,4 %)	34,7 km (26,3 %)	65,6 km (49,6 %)	-	-	132,1 km (100,0 %)
<b>Süd (30. Ausg. 2006)</b>	Anzahl	79 (21,6 %)	56 (15,5 %)	52 (14,2 %)	76 (20,8 %)	-	52 (14,2 %)	50 (13,7 %)	365 (100,0 %)
	Länge	100,9 km (34,2 %)	25,3 km (8,6 %)	23,1 km (7,8 %)	76,5 km (26,0 %)	-	25,9 km (8,8 %)	42,9 km (14,6 %)	294,6 km (100,0 %)
<b>Mitte (30. Kw 2005)</b>	Anzahl	23 (10,5 %)	39 (17,8 %)	20 (9,1 %)	46 (21,0 %)	91 (41,6 %)	-	-	219 (100,0 %)
	Länge	16,2 km (10,2 %)	19,2 km (12,1 %)	42,6 km (26,7 %)	27,2 km (17,1 %)	53,9 km (33,9 %)	-	-	159,1 km (100,0 %)

### **Anmerkung:**

Die Quantifizierung der LaStellen „zwischen 12 und 24 Monaten“ und „älter 24 Monate“ wurde durch Netzwerk Privatbahnen bisher nur für den LaBereich Süd vorgenommen (04/05/06). Die Anschlussuntersuchungen für die anderen Bereiche (05/06/07) kann erst ab Sommer 2007 vorgenommen werden.