

**Vergleich des La- Bereichs  
Nord<sup>1</sup>  
30. Kw 2005 und 30. Kw 2006  
unter Berücksichtigung des Fahrplanwechsels im Dezember 2005**

**1. Zur Untersuchungsmethodik**

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

30. Kw 2005, gültig vom	25.07. bis 31.07.05
30. Ausgabe 2006, gültig vom	28.07. bis 03.08.06

Fahrplanwechsel 2005:

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

zum anderen die Buchfahrpläne der DB-Netzniederlassung West und Nord für das Fahrplanjahr 2006.

Es wurden nur Stellen mit einer konkreten Geschwindigkeitsangabe aufgenommen. Nicht berücksichtigt wurden Eintragungen, die mit dem Hinweis „Geschwindigkeitsanhebung nach Mängelbeseitigung“ versehen waren. Die Längenerfassung erfolgte immer auf ein Gleis bezogen. D.h. bei zweigleisigen Strecken wurde ein z. B. 1 km langer Geschwindigkeitseinbruch, der beide Fahrtrichtungen betrifft, doppelt gezählt, bei eingleisigen Strecken nur einmal.

Die kompletten Untersuchungsergebnisse sind in einer Excel-Tabelle erfasst.

**2. Vergleich 2005 - 2006**

<b>Anzahl:</b>	30. Kw 2005	343
	30. Ausgabe 2006	351
	Veränderung:	<b>+ 2,3 %</b>
<b>Gesamtlänge:</b>	30. Kw 2005	346,3 km
	30. Ausgabe 2006	320,0 km
	Veränderung:	<b>- 7,5 %</b>

**3. Ursachen für die Langsamfahrstellen**

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

<sup>1</sup> Der „La-Bereich Nord“ erstreckt sich auf das Schienennetz der Niederlassungen Nord und West (teilweise) der DB Netz AG, also auf die Bundesländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen.

Relativ hoch ist die Quote der Langsamfahrstellen, für welche die La **keinen** Grund enthält. Dies sind für 2005 80,4 % (276 von 343) und für 2006 sogar 98,0 % (344 von 351) der Einträge. Die Tendenz ist unübersehbar – im Jahresfahrplan 2006 gibt es (scheinbar) kaum noch Oberbaumängel.

#### 4. Verbleib von La-Stellen

**25** der 343 Langsamfahrstellen (7,3 %) aus der 30. Kw 2005 sind in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, **ohne** dass ihnen abgeholfen wurde. Sie sind in der Exceltabelle dunkelgrau unterlegt und in Anlage 2 zusammengefasst. Durch die Übernahme in den Buchfahrplan führen die La-Stellen theoretisch nicht mehr zu Verspätungen, weil Soll-Fahrzeit wieder mit der Ist-Fahrzeit übereinstimmt. Die Pünktlichkeitsstatistik wird manipuliert.

**153** der 343 Langsamfahrstellen (44,6 %) aus der 30. Kw 2005 sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 enthalten. Sie sind in der Exceltabelle türkisfarben unterlegt. Bei 22 La-Stellen davon ist 2006 die Angabe des Grundes entfallen. Sie sind in der Exceltabelle zusätzlich gefettet.

Beide Bereiche überlappen sich jedoch, da acht Langsamfahrstellen sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2006 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 wiederzufinden sind. Das ist sachlich falsch.

In der Summe sind also  $25 + 153 - 8 = 170$  der 343 Langsamfahrstellen (49,6 %) aus der 30. Kw 2005 innerhalb der folgenden zwölf Monate nicht beseitigt worden, sondern wurden entweder in den Buchfahrplan eingestellt oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen.

Es wurden **14** Langsamfahrstellen (Anlage 3) aus der La 49/05 ermittelt, deren Gültigkeit genau mit dem Fahrplanwechsel am 11.12.05 endete. Es handelt sich fast durchweg um Eintragungen ohne Angabe eines Grundes, so dass keine weitergehenden Schlussfolgerungen möglich sind.

#### 5. Alter der Langsamfahrstellen

Die Altersstruktur der Langsamfahrstellen stellt sich wie folgt dar:

Alter in Monaten:	≤ 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	> 24	Summe:
Anzahl	35 (10,0 %)	44 (12,5 %)	52 (14,8 %)	53 (15,1 %)	91 (25,9 %)	76 (21,7 %)	351 (100,0 %)
Länge	23,7 km (7,4 %)	43,2 km (13,5 %)	29,3 km (9,2 %)	36,5 km (11,4 %)	123,0 km (38,4 %)	64,3 km (20,1 %)	320,0 km (100,0 %)

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

## 6. Anteil der Langsamfahrstellen in den nicht durchgehenden Hauptgleisen

Langsamfahrstellen, die nicht in durchgehenden Hauptgleisen gelegen sind					
	Nord	Ost	Südost	Süd	Mitte
2004:	-	-	-	15 von 266 (5,6 %)	15 von 246 (6,1 %)
2005:	26 von 343 (7,6 %)	35 von 146 (24,0 %)	124 von 313 (39,6 %)	23 von 353 (6,5 %)	9 von 219 (4,1 %)
2006:	25 von 351 (7,1 %)	39 von 136 (28,7 %)	114 von 253 (45,1 %)	18 von 365 (4,9 %)	-

## 7. Fazit

- Die Langsamfahrstellen verharren im Vergleich von Sommer 2005 auf Sommer 2006 sowohl anzahl- als auch längenmäßig auf hohem Niveau (+ 2,3 % bzw. - 7,5 %).
- Wiederholt treten Langsamfahrstellen von bis zu über zehn Kilometern Länge auf und das sowohl auf wichtigen Hauptbahnen (Beispiele sind die Strecken 4, 8 oder 40) als auch auf Strecken, die nur dem Güterverkehr dienen (z. B. die Strecken 50, 102 und 170). Besonders letztere (Gütergleise Minden – Hamm) zeigte besonders 2005 etliche Geschwindigkeitseinbrüche von 140 auf 70 km/h. Im Sommer 2006 zeigte sich die Situation etwas verbessert, wobei (wie schon unter Punkt 3 genannt) alle Oberbaumängel „verschwunden“ waren.
- Auffällig ist der hohe Anteil von La-Stellen, die älter als ein Jahr sind. Das ist in etwa die Hälfte der La-Stellen. Entsprechend hoch ist der La-Stellenanteil, der entweder (fahrzeitverlängernd) in den Buchfahrplan eingegangen oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden ist.
- Grundsätzlich ist eine nicht näher bestimmbare Zahl von Altersangaben nur als Untergrenze zu verstehen, da die Datumsangabe im La-Heft nicht in jedem Fall die erstmalige Einrichtung, sondern ggf. auch die letztmalige Änderung der „Parameter“ (Länge, zulässige Geschwindigkeit) der zugehörigen La-Stelle markiert. Eine 24 Monate alte La-Stelle kann also durchaus viel älter sein.
- Der Anteil der Langsamfahrstellen, die in den nicht durchgehenden Streckengleisen gelegen sind (Ausweich- und Abstellgleise), liegt in derselben Größenordnung wie in den beiden anderen „Altbundesbahnbereichen“. Sie ist viel niedriger, als im Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

## Anlage 1:

### Auswertung nach Anzahl und Schadensarten

	30. Kw 2005		30. Ausgabe 2006	
	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge
wegen ausgewiesener Oberbauschäden	62 (18,1 %)	63,9 km (18,5 %)	4 (1,1 %)	2,5 km (0,7 %)
wegen ausgewiesener Unterbauschäden	3 (0,9%)	1,7 km (0,5 %)	0	0,0 km
wegen ausgewiesener Brückenschäden	0	0,0 km	0	0,0 km
wegen ausgewiesener sicherungst. Mängel	2 (0,6%)	0,8 km (0,2 %)	3 (0,9 %)	3,9 km (1,1 %)
ohne Angaben zu den Ursachen	276 (80,4 %)	279,9 km (80,8 %)	344 (98,0 %)	314,6 km (98,2 %)
<b>Summe:</b>	<b>343</b>	<b>346,3 km</b>	<b>351</b>	<b>320,0 km</b>
Veränderung gegenüber Vorjahr:			+ 2,3%	- 7,5 %

**Anlage 2:**

**Langsamfahrstellen aus der 30. 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
1a	Braunschweig - Hannover - Dortmund	Bochum Hbf**/**	2,5	120	?	
1b	- Essen - Köln	Bft Bo-Langend Lpf*	1,3	60	?	
9a	Norddeich Mole - Emden - Rheine	Ihrhove	0,1	60	?	
	Pbf - Münster Hbf - Recklinghausen Hbf - Wanne=Eickel	Papenburg	0,1	60	?	
20a	Oebisfelde - Gifhorn - Lehrte	Fallersleben - Gifhorn	0,2	120	?	
40b	Hamm - Soest - Paderborn - Altenbeken - Warburg - Kassel	Altenbeken - Benhausen	1,3	70	?	
53a	Oberhausen - Walsum - Spellen Anst	Bk Möllen - Spellen Anst**/**	2,9	20	?	O?, nur Gv
111a	Herne Hot (Gz-Gl) - Üst Castrop=Rauxel Süd - Dortmund Hbf	Do-Bövinghausen - Dortmund-Marten	0,4	50	?	
111b		Dortmund-Marten - Do-Bövinghausen	0,4	50	?	
121a	Bo=Langendreer Lgf - Do=Lütgendortmund Gbf - Abzw Flm - Bft Dortmunderfeld - Abzw Schönau	Abzw Flm - Bft Dortmunderfeld**/**	2,5	40	?	
182a	Geseke - Milke Anst	Geseke Süd - Milke Anst**	0,5	20	S	nur Gv
186a	Hannover Hbf - Hameln - Himmighausen - Altenbeken	Hannover-Linden	0,6	90	?	
186b		Langeland - Altenbeken**	1,7	50	Tunnelmangel	
		Altenbeken – Langeland**	1,7	50	Tunnelmangel	
		Bennigsen - Weetzen	0,2	90	?	
192a	Ottbergen - Bodenfelde - Northeim	Ottbergen**	0,4	60	?	
220a	Oldenburg (Oldb) Hbf - Quakenbrück - Osnabrück=Eversburg	Huntlosen	1,7	100	?	
423b	Cuxhaven - Hmb=Harburg	Hechthausen – Hemmoor*	2,5	100	?	
440a	Puttgarden - Bad Schwartau - Lübeck	Oldenburg (Holst)*	2,7	70	?	Kein Oberbaumangel
642b	Emden Hbf - Emden VW	Emden Hbf - Emden VW**	3,3	30	?	nur Gv
760a	Wieren - Gifhorn - Braunschweig	Wahrenholz - Gifhorn Stadt	0,3	60	?	Bü
		Wenden-Bebüttel	1,0	60	?	
760b		Bs-Gliesmarode - Wenden-Bebüttel*	1,1	50	?	Bü
		Wenden-Bebüttel- Gifhorn*	1,4	60	?	Bü
773a	Seesen - Herzberg (Harz)	Gittelde – Herzberg*	0,7	60	?	

Gesamtzahl: 25

\* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeiten eingegangen

\*\* trotzdem auch in La 2006

### Anlage 3:

**Langsamfahrstellen aus der La 49. Ausgabe 2005, deren Gültigkeit genau mit dem Fahrplanwechsel am 11.12.05 endete**

Str.-Nr.	Ort	von	bis	km/h	Grund	Bemerkung
9b	Nevinghof/M Zentrum Nord - Greven	183,6	184,6	100	?	„Verkürzte Einschaltstrecke“, Verbleib unklar
20a	Fallersleben - Gifhorn	192,6	192,8	120	?	in Buchfahrplan übernommen, lt La 30/05 seit 30.5.03, lt La 49/05 erst seit 7.10.05
84a	Herne-Rottbruch - Bochum-Riemke	20,4	19,7	40	?	„Verkürzte Einschaltstrecke“, Verbleib unklar
128a	Do-Barop - Witten-Annen Nord	23,8	21,4	50	?	Verbleib unklar
186a	Hannover-Linden	5,7	6,3	90	?	in Buchfahrplan übernommen
186b	Bennigsen - Weetzen	22,5	22,3	90	?	in Buchfahrplan übernommen
220a	Huntlosen	16,8	18,5	100	?	in Buchfahrplan übernommen
240b	Oldenburg Hbf	0,1	0,6	40	?	Verbleib unklar
429a	Nortorf	93,1	89,6	120	?	Verbleib unklar
429b	Nortorf	85,9	89,7	120	?	Verbleib unklar
	Üst Lottorf - Schleswig	136,9	137,5	140	?	Verbleib unklar
440b	Oldenburg (Holst)	52,7	53,4	70	?	„Verkürzte Einschaltstrecke“, in Buchfahrplan übernommen
604b	Sulingen	29,0	29,7	20	?	Verbleib unklar
664b	Jever Hp - Esens Hp	75,9	75,7	30	?	Verbleib unklar

Gesamtzahl: 14

## Anlage 4:

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

Alter in Monaten:		≤ 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	> 12	12 ≤ 24	> 24	Summe:
<b>Nord (30. Ausg. 2006)</b>	Anzahl	35 (10,0 %)	44 (12,5 %)	52 (14,8 %)	53 (15,1 %)	-	91 (25,9 %)	76 (21,7 %)	351 (100,0 %)
	Länge	23,7 km (7,4 %)	43,2 km (13,5 %)	29,3 km (9,2 %)	36,5 km (11,4 %)	-	123,0 km (38,4 %)	64,3 km (20,1 %)	320,0 km (100,0 %)
<b>Ost (31. Ausg. 2006)</b>	Anzahl	14 (10,3 %)	22 (16,2 %)	9 (6,6 %)	40 (29,4 %)	51 (37,5 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt	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 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt	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 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt	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 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt	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 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt	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 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt	159,1 km (100,0 %)