

Vergleich des La- Bereichs Nord¹

Sommer 2005/06/07

unter Berücksichtigung der Fahrplanwechsel 12/2005 und 12/2006

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
30. Ausgabe 2007, gültig vom	27.07. bis 02.08.07

Fahrplanwechsel:

49. Ausgabe 2005, gültig vom	09.12. bis 15.12.05
48. Ausgabe 2006, gültig vom	01.12. bis 09.12.06,

zum anderen die Buchfahrpläne der DB-Netzniederlassung West und Nord für die Fahrplanjahre 2006 und 2007.

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 Fahrrichtungen betrifft, doppelt gezählt, bei eingleisigen Strecken nur einmal.

Die Altersbestimmung der La-Einträge liefert insoweit immer nur eine Altersuntergrenze, als in der La immer das Datum der letzten Änderung am Eintrag, nicht aber dessen erstmaliges Auftreten angegeben ist. Um dem tatsächlichen Alter des Eintrags näher zu kommen, wird dessen Auftreten in der La des Vorjahres geprüft und ggf. das dort angegebene Datum zur Altersbestimmung verwendet.

Die kompletten Untersuchungsergebnisse sind in einer Tabelle erfaßt, die ein separater Anhang dieses Berichts ist.

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

2. Vergleich 2005 bis 2007

Anzahl:	30. Kw 2005	343	
	30. Ausgabe 2006	352	
	Veränderung:		+ 2,6 %
	30. Ausgabe 2007	319	
	Veränderung:		- 9,1 %
Gesamtlänge:	30. Kw 2005	346,3 km	
	30. Ausgabe 2006	320,0 km	
	Veränderung:		- 7,5 %
	30. Ausgabe 2007	293,0 km	
	Veränderung:		- 8,4 %

3. Ursachen für die Langsamfahrstellen

Als **Gründe** wurden noch 2005 Oberbau- (O), Unterbau- (U), Brücken- (B), oder sicherungstechnische Mängel (S) angegeben. Die zugehörige zahlenmäßige Auswertung enthält Anlage 1.

Allerdings gibt es seit 2006 so gut wie keine Angaben mehr zu den Gründen der Langsamfahrstellen. Lag dieser Anteil 2005 noch bei 276 von 343 Einträgen (80,4 %) mit einer Gesamtlänge von 279,9 km (80,8 %), so stieg er 2006 auf 345 von 352 (98,0 %) mit einer Gesamtlänge von 314,6 km (98,2 %), um 2007 dann 318 von 319 (99,7 %) mit einer Gesamtlänge von 292,7 km (99,9 %) zu erreichen. Die Tendenz ist unübersehbar – seit 2006 gibt es (scheinbar) kaum noch Mängel an den Bahnanlagen.

Eine zeitweise Lockerung der Restriktionen bei den Angaben zu den La-Stellenursachen gab es allerdings in den ersten Monaten des Jahres 2007. Die Zeichenerklärungen der La gaben zeitweise (wieder) einen expliziten Hinweis darauf, daß der gelegentlich in der letzten Spalte vorhandene schwarze „Statistikpunkt“ gleichzeitig eine Zeichen für einen Mangel an der Bahnanlage ist². Dies wurde für die Auswertung der 30. Ausgabe 2007 berücksichtigt, wonach 149 Einträge (46,7 %) mit einer Gesamtlänge von 129,3 km (44,1 %) mit einem Punkt versehen und demzufolge mit größter Wahrscheinlichkeit auf Mängel an den Bahnanlagen zurückzuführen sind. In der Tabelle enthält die Spalte „Grund“ in diesem Fall ein „m“. Weiterhin ohne jegliche Hinweise zu den Ursachen verbleiben demnach 169 Einträge (52,8 %) mit einer Gesamtlänge von 163,4 km (55,8 %).

² Näheres dazu im von NP für 2007 veranlaßten La-Monitoring einzelner bedeutender Strecken
<http://www.privatbahnen.com/pdf/290208+Bericht+La+Monitor.pdf>

4. Verbleib von LaStellen

4.1. Der Vergleich 2005/2006 wurde bereits veröffentlicht³ - Zusammenfassung:

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.

153 der 343 Langsamfahrstellen (44,6 %) aus der 30. Kw 2005 sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 enthalten. Beide Bereiche überlappen sich jedoch, da 8 Langsamfahrstellen (2,3 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2006, als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 wiederzufinden sind (Doppelzählung).

170⁴ der 343 Langsamfahrstellen (49,6 %) aus der 30. Kw. 2005 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

Es wurden **14** Einträge aus der La 49/05 ermittelt, deren Gültigkeit laut Angabe genau mit dem Fahrplanwechsel am 11.12.05 endete.

4.2. Der Vergleich 2006/2007 zeigt folgende Ergebnisse:

23 der 352 Langsamfahrstellen (6,5 %) aus der **30. Ausgabe 2006** sind in den Buchfahrplänen für 2007 wiederzufinden, ohne dass ihnen abgeholfen wurde. Sie sind in der Tabelle grau unterlegt und in Anlage 2 zusammengefasst.

135 der 352 Langsamfahrstellen (38,4 %) aus der 30. Ausgabe 2006 sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 enthalten. Sie sind in der Tabelle türkis unterlegt.

Beide Bereiche überlappen sich jedoch, da 9 Langsamfahrstellen (2,6 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2007 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 wiederzufinden sind (Doppelzählung).

149⁵ der 352 Langsamfahrstellen (42,3 %) aus der 30. Ausgabe 2006 sind also nicht beseitigt, sondern entweder in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres hinüber genommen worden.

Es wurden **14** Langsamfahrstellen (Anlage 3) aus der La 48/06 ermittelt, deren Gültigkeit laut Angabe genau mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.06 endete. Davon sind zehn LaStellen im Buchfahrplan für 2007 wiederzufinden. Von diesen zehn waren sieben schon in der La 30/06 enthalten und sind demzufolge auch in Anlage 2 zu finden. Die drei verbleibenden und auch in den Buchfahrplan übernommenen (Strecken 97 und 109) traten dagegen erst nach der 30. Ausgabe 2006 in Kraft.

Durch Abgleich der Listen in Anlage 2 und 3 sind sieben LaStellen identifizierbar, die im Buchfahrplan 2007 wieder auftauchen⁶. Wider Erwarten tragen sie in La 48/06 jedoch keinen Vermerk über ein Ende zum Fahrplanwechsel.

³ <http://www.privatbahnen.com/pdf/070823+La-StellenlangBerichtNord.pdf>

⁴ 25 + 153 (= 178) – 8=170

⁵ 23 + 135 (= 158) – 9= 149

4.3. Übersicht über den gesamten Untersuchungszeitraum:

	Gesamtanzahl La-Stellen	davon (in Prozent):			Gesamt
		in Buchfpl des Folgejahres	in La des Folgejahres	./. Doppelzählung	
30. Kw 2005	343	7,3	44,6	2,3	49,6
30. Ausgabe 2006	352	6,5	38,4	2,6	42,3
30. Ausgabe 2007	319	offen	offen	offen	offen

5. Alter der Langsamfahrstellen

5.1. Die Altersstruktur für die **30. Ausgabe 2006** wurde bereits veröffentlicht⁷ - siehe auch Anlage 4, obere Tabelle.

5.2. Die Altersstruktur für die **30. Ausgabe 2007** stellt sich wie folgt dar:

Mindestalter in Monaten:	< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	24 ≤ 36	> 36	Summe:
Anzahl	38 (11,9%)	45 (14,1%)	38 (11,9%)	45 (14,1%)	59 (18,5%)	42 (13,2%)	52 (16,3%)	319 (100,0%)
Länge	52,9 km (18,1%)	38,4 km (13,1%)	26,1 km (8,8%)	43,1 km (14,7%)	31,6 km (10,8%)	57,0 km (19,5%)	43,9 km (15,0%)	293,0 km (100,0%)

Ein Vergleich der Altersstruktur mit den anderen La-Bereichen Süd, Ost, Südost und Mitte für die Jahre 06 und 07 kann ebenfalls Anlage 4 entnommen werden (untere Tabelle).

5.3. Tendenz

Durch die Auswertung von La-Heften aus nunmehr drei Jahren konnte die Anzahl „längerlaufender“ Langsamfahrstellen ermittelt werden. Dem wird durch unterschiedliche farbige Markierungen der Einträge in der Tabelle Rechnung getragen. Von allen 742 im Gesamtzeitraum seit Sommer 2005 erstmals ermittelten Einträgen sind 205 (27,6%) in mindestens zwei der ausgewerteten La-Hefte enthalten, also mindestens 12 Monate alt. Davon sind 116 (15,6%) in zwei und 89 (12,0%) in allen drei Ausgaben zu finden, letztere sind also mindestens 24 Monate alt. Innerhalb der Kategorie „zwei Ausgaben“ entfallen 71 (9,5% von 742) auf die Jahre 2005 und 2006 sowie die verbleibenden 45 (6,1% von 742) auf die Jahre 2006 und 2007. Der Anteil der mindestens 12 Monate alten La-Stellen ist demnach 2006/07 im Vergleich zu 2005/06 von 9,5% auf 6,1% zurückgegangen.

⁶ in Anlage 2 kursiv gesetzt

⁷ <http://www.privatbahnen.com/pdf/070823+La-StellenlangBerichtNord.pdf>

7. Fazit

Stand 2005/2006 einem Anstieg der LaStellenzahl von 2,6 % noch ein Rückgang der Gesamtlänge von 7,5 % gegenüber, so gab es 2006/2007 sowohl hinsichtlich Anzahl als auch Gesamtlänge der LaStellen einen leichten Rückgang (um 9,1 bzw. um 8,4 %). Inwieweit dieses auf Anstrengungen der DB Netz AG zur Beseitigung von Infrastrukturmängeln zurückgeht, ist nicht abschätzbar, da so gut wie keine Gründe für die Einrichtung von Langsamfahrstellen angegeben werden. Deshalb können auch die Bemühungen des Infrastrukturmanagers nicht gewürdigt werden.

Besorgniserregend ist in beiden Jahren nach wie vor die hohe Zahl von Langsamfahrstellen, die administrativ beseitigt werden, indem sie in den Buchfahrplan verschoben werden (7,3 bzw. 6,5 %). Sie verlängern die Regelfahrzeit und führen zu einer künstlichen Verbesserung der Pünktlichkeitsstatistik.

Bei der Altersstruktur der LaStellen für 2007 ist im Vergleich zu 2006 festzustellen, dass die LaStellen am langen Ende zahlreicher werden: Besorgniserregend ist der Anstieg in der Kategorie „älter als zwei Jahre“⁸: Die Anzahl der LaStellen entwickelte sich von 21,6 auf 29,5 % (+ 36 %). Die Gesamtlänge nahm im Laufe eines Jahres von 20,1 auf 34,5 % zu, das ist eine Steigerung von 71,6 %. Der Anteil „jünger als 1 Monat“ hat sich hingegen verbessert - von 10,0 auf 11,9 % bzgl. Anzahl und von 7,4 auf 18,1 % bzgl. Gesamtlänge. Dazu passt der Rückgang in der Kategorie „zwischen ein und zwei Jahren alt“: von 25,8 auf 13,2 % (Anzahl) und 38,4 auf 19,5 % (Gesamtlänge).

Der Anteil der Langsamfahrstellen, die in den nicht durchgehenden Streckengleisen gelegen sind (Ausweich- und Abstellgleise etc.), liegt in derselben Größenordnung wie in den beiden anderen „Altbundesbahnbereichen“. Er ist nach wie vor viel niedriger als im Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Ein Vergleich hierzu ist in Anlage 5 zu finden.

⁸ Für 2007 müssen dazu die Anteile für „24 ≤ 36 Monate“ und „> 36 Monate“ addiert werden, da für 2006 „> 24 Monate“ bereits die höchste Kategorie ist.

Anlage 1:

Auswertung nach Anzahl und Schadensarten

	30. Kw 2005		30. Ausgabe 2006		30. Ausgabe 2007	
	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge
wegen ausgewiesener Oberbauschäden	62	63,9 km	4	2,5 km	0	0,0 km
wegen ausgewiesener Unterbauschäden	3	1,7 km	0	0,0 km	1	0,3 km
wegen ausgewiesener Brückenschäden	0	0,0 km	0	0,0 km	0	0,0 km
wegen ausgewiesener sicherungst. Mängel	2	0,8 km	3	3,9 km	0	0,0 km
wegen nicht näher genannter, aber wahrscheinlich er Infrastrukturmängel	-	-	-	-	149	129,3 km
ohne Angaben zu den Ursachen	276	279,9 km	345	314,6 km	169	163,4 km
Summe:	343	346,3 km	352	320,0 km	319	293,0
Veränderung gegenüber Vorjahr:			+ 2,6 %	- 7,5 %	- 9,1 %	- 8,4 %

Wiederholt treten LaStellen von über einem Kilometer Länge auf, sowohl auf Strecken mit Personen- (z. B. Nr. 60, 260, 438, 448) als auch reinem Güterverkehr (z. B. Nr. 53, 102, 170, 195, 604). Auch wichtige Hauptbahnen (z. B. Nr. 2, 4, 9, 428) sind betroffen, doch sind die Einträge hier meist jung bzw. nicht von langer Dauer.

Das Nichtangeben von Gründen für die La-Stellen wird unverändert konsequent durchgehalten, lediglich an einer Stelle (Strecke 128) wird (versehentlich?) einmal ein Untergrundmangel genannt. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß sich in der 48. Ausgabe 2006 trotzdem 17mal bei mit Fahrplanwechsel weggefallenen Einträgen der Hinweis auf eine „Geschwindigkeitsheraufsetzung nach Mängelbeseitigung“ findet!

Anlage 2:

Langsamfahrstellen aus der 30. Ausgabe 2006, die im Buchfahrplan für 2007 wiederzufinden sind

Str.-Nr	La-Strecke	Ort	Länge in km	V _{ist} in km/h	Grund	Anm
1a	Braunschweig - Hannover Pbf - Minden - Hamm - Dortmund - Essen	Bochum Hbf	2,5	120 ^{*/**}	offen	
1a	- Düsseldorf - Köln	Essen Hbf	0,1	100 ^{*/**}	offen	
25a	<i>Du-Ruhrort Hp - Du-Meiderich Süd - Oberhausen Hbf</i>	<i>Du-Ruhrort Hp - Du-Meiderich Süd</i>	2,2	60 [*]	<i>offen</i>	
50a	<i>Oberhausen Hbf - Recklinghausen Ost - Lünen Süd - Hamm</i>	<i>Bergkamen - Pelkum</i>	0,5	50 ^{*/**}	<i>offen</i>	
121a	<i>Bo-Langendreer Lgf - Do-Lütgen-dortmund Gbf - Abzw Flm - Bft Dortmundfeld - Abzw Schönau</i>	<i>Abzw Flm - Bft Dortmundfeld</i>	1,5	40 [*]	<i>offen</i>	
175b	<i>Abzw Hps (Eilgutgl) - Hamm Pbf</i>	<i>Hamm (Westf) Pbf - Abzw Hps</i>	1,3	60 [*]	<i>offen</i>	
180a	Münster - Rheda-Wiedenbrück	Herzebrock - Rheda-Wiedenbrück	1,0	50	offen	
182a	Geseke - Milke Anst	Geseke Süd - Milke Anst	0,5	20 ^{**}	offen	
186a	Hannover - Hameln - Altenbeken	Langeland - Altenbeken	1,7	50 ^{**}	offen	
186b		Altenbeken - Langeland	1,7	50 ^{**}	offen	
188a	<i>Bielefeld - Lage - Lemgo - Aerzen</i>	<i>Bielefeld Ost - Hillegossen</i>	0,8	70 [*]	<i>offen</i>	
192a	Ottbergen - Bodenfelde - Northeim	Ottbergen	0,4	60 ^{**}	offen	
192a		Ottbergen - L'förde-Beverungen	0,8	90 ^{**}	offen	
220a	Oldenburg - Osnabrück	Cloppenburg	0,5	90 ^{*/**}	offen	
423b	Cuxhaven - Hamburg-Harburg	Dollern Hp - Stade	2,1	70	offen	
429a	(Pattburg -) Abzw Friedensweg - Flensburg	Abzw Friedensweg - Flensburg	0,2	30	offen	
429b	Flensburg - Neumünster	Flensburg - Abzw Friedensweg	0,2	30	offen	
497b	<i>Hamburg Süd - Hmb-Wilhelmsbg (Hatengl) - Hmb-Harburg - Rbf Maschen - Stelle</i>	<i>Hmb-Wlb - Hamburg Süd</i>	0,2	10	<i>offen</i>	
664b	Esens - Sande	Schortens-Heidmühle - Jever	0,2,	50	offen	
692a	Bodenfelde - Göttingen	Adelebsen - Bft Göttingen Gbf Nord	0,1	30 ^{*/**}	offen	Bü
724b	Delmenhorst - Vechta - Hesepe	Hesepe - Neuenkirchen	0,6	60[*]	offen	
724b		Neuenkirchen - Lohne	0,2	60	offen	Bü
760a	<i>Wieren - Gifhorn - Bs-Gliesmarode</i>	<i>Gifhorn Stadt</i>	1,5	40 [*]	<i>offen</i>	

Gesamtzahl: 23

* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeiten wiederzufinden

** trotzdem auch in La 30/07

*** Dieser Eintrag fehlt in La 48/06 und ist trotzdem im Buchfahrplan 2007 wiederzufinden (!)

fett: lt. Angabe Ende genau mit Fahrplanwechsel, daher auch in Anlage 3 enthalten

kursiv: offenbar auch Ende genau mit Fahrplanwechsel, aber ohne expliziten Hinweis darauf und daher nicht in Anlage 3 enthalten

Anlage 3:

Langsamfahrstellen aus der La 48. Ausgabe 2006, deren Gültigkeit lt. Angabe genau mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.06 endete

Str.-Nr.	Ort	von	bis	km/h	Grund	Bemerkung
97b	Havixbeck	90,2	91,2	40	?	um 100 m verkürzt in Buchfahrplan übernommen
98a	Ochtrup	45,8	45,8	40	?	nur für Fahrten auf Hp 2, Verbleib unklar
109a	Arnsberg - Freienohl	206,5	207,2	80	?	in Buchfahrplan übernommen
109b	Freienohl - Arnsberg	207,2	206,5	80	?	in Buchfahrplan übernommen
180a	Herzebrock - Rheda-Wiedenbrück	45,3	46,3	50	?	in Buchfahrplan übernommen
311a	Solingen Hbf	6,4	6,9	40	?	Verbleib unklar
311b	Solingen Hbf	6,6	6,1	40	?	Verbleib unklar
423b	Dollern Hp - Stade	205,3	207,4	70	?	in Buchfahrplan übernommen
429a	Abzw Friedensweg - Flensburg	3,0	2,8	30	?	in Buchfahrplan übernommen
429b	Flensburg - Abzw Friedensweg	2,8	3,0	30	?	in Buchfahrplan übernommen
437b	Bargteheide - Bad Oldesloe	30,0	29,9	70	?	Verbleib unklar
664b	Schortens-Heidmühle - Jever Hp	12,6	12,8	50	?	in Buchfahrplan übernommen
724b	Hesepe - Neuenkirchen	87,9	87,5	60	?	in Buchfahrplan übernommen
724b	Hesepe - Neuenkirchen	64,2	64,0	60	?	in Buchfahrplan übernommen

Gesamtzahl: 14

fett: schon in La 30/06 vorhanden, daher auch in Anlage 2 enthalten

Anlage 4:

Altersstruktur der La-Stellen im Vergleich aller Bereiche für 2006:

Alter in Monaten:		< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	≥ 12/12 ≤ 24	> 24	Summe:
Mitte (30. Ausg. 2006)	Anzahl	31 (14,8 %)	28 (13,5 %)	23 (11,1 %)	38 (18,3 %)	40 (19,2 %)	48 (23,1 %)	208 (100,0 %)
	Länge	26,3 km (17,2 %)	13,9 km (9,1 %)	7,7 km (5,0 %)	29,9 km (19,5 %)	50,3 km (32,9 %)	24,9 km (16,3 %)	153,0 km (100,0 %)
Nord (30. Ausg. 2006)	Anzahl	35 (10,0 %)	45 (12,8 %)	52 (14,8 %)	53 (15,0 %)	91 (25,8 %)	76 (21,6 %)	352 (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 %)
Ost (31. Ausg. 2006)	Anzahl	14 (10,3 %)	22 (16,2 %)	9 (6,6 %)	40 (29,4 %)	51 (37,5 %)	nicht ermittelt	136 (100,0 %)
	Länge	6,9 km (7,1 %)	10,6 km (10,9 %)	0,9 km (0,9 %)	37,5 km (38,5 %)	41,6 km (42,6 %)	nicht ermittelt	97,5 km (100,0 %)
Südost (26. Ausg. 2006)	Anzahl	19 (7,5 %)	27 (10,7 %)	16 (6,3 %)	52 (20,6 %)	139 (54,9 %)	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	132,1 km (100,0 %)
Süd (30. Ausg. 2006)	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 %)

Altersstruktur der La-Stellen im Vergleich aller Bereiche für 2007:

Alter in Monaten:		< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	≥ 24/24 ≤ 36	> 36	Summe:
Mitte (30. Ausg. 2007)	Anzahl	13 (7,2 %)	21 (11,7 %)	25 (14,0 %)	34 (19,0 %)	25 (14,0 %)	26 (14,5 %)	34 (19,6 %)	178 (100,0 %)
	Länge	34,2 km (27,4 %)	10,3 km (8,3 %)	16,9 km (13,5 %)	17,4 km (13,9 %)	23,8 km (19,1 %)	9,1 km (7,3 %)	13,0 km (10,5 %)	124,7 km (100,0 %)
Nord (30. Ausg. 2007)	Anzahl	38 (11,9 %)	45 (14,1 %)	38 (11,9 %)	45 (14,1 %)	59 (18,5 %)	42 (13,2 %)	52 (16,3 %)	319 (100,0 %)
	Länge	52,9 km (18,1 %)	38,4 km (13,1 %)	26,1 km (8,8 %)	43,1 km (14,7 %)	31,6 km (10,8 %)	57,0 km (19,5 %)	43,9 km (15,0 %)	293,0 km (100,0 %)
Ost (30. Ausg. 2007)	Anzahl	20 (15,9 %)	16 (12,7 %)	9 (7,1 %)	21 (16,7 %)	28 (22,2 %)	32 (25,4 %)	nicht ermittelt	126 (100,0 %)
	Länge	21,0 km (14,4 %)	28,9 km (19,8 %)	4,5 km (3,1 %)	53,9 km (36,9 %)	19,8 km (13,6 %)	17,9 km (12,3 %)	nicht ermittelt	146,0 km (100,0 %)
Südost (30. Ausg. 2007)	Anzahl	26 (12,3 %)	20 (9,6 %)	11 (5,3 %)	29 (13,9 %)	34 (16,3 %)	89 (42,6 %)	nicht ermittelt	26 (12,3 %)
	Länge	29,5 km (25,9 %)	7,9 km (6,9 %)	6,0 km (5,2 %)	11,7 km (10,2 %)	15,8 km (13,8 %)	43,5 km (38,0 %)	nicht ermittelt	29,5 km (25,9 %)
Süd (30. Ausg. 2007)	Anzahl	33 (10,3 %)	31 (9,7 %)	43 (13,4 %)	73 (22,8 %)	79 (24,7 %)	31 (9,7 %)	30 (9,4 %)	320 (100 %)
	Länge	68,3 km (19,9 %)	10,8 km (3,2 %)	40,3 km (11,8 %)	86,0 km (25,1 %)	72,8 km (21,3 %)	30,4 km (8,9 %)	33,6 km (9,8 %)	342,2 km (100,0 %)

Anlage 5:

Anteil der Langsamfahrstellen in den nicht durchgehenden Hauptgleisen⁹

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 %)	36 von 147 (24,5 %)	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 von 208 (3,4 %)
2007:	23 von 319 (7,2 %)	30 von 126 (23,8 %)	88 von 209 (42,1 %)	13 von 320 (4,1 %)	7 von 178 (3,9 %)

⁹ 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.