

**Vergleich des La-Bereichs
Mitte¹
Sommer 2004² bis 2007**
unter Berücksichtigung des Fahrplanwechsels 12/2005

1. Zur Untersuchungsmethodik

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

27. Kw 2004, gültig vom	28.06. bis 04.07.04
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,
------------------------------	----------------------

zum anderen die Buchfahrpläne der DB Netz-Niederlassungen Mitte, West, Süd und Südwest für die Fahrplanjahre 2005, 2006 und 2007.

Es wurden nur Stellen mit einer konkreten Geschwindigkeitsangabe aufgenommen. Nicht berücksichtigt wurden Eintragungen, die mit dem Hinweis „Geschwindigkeitsanhebung nach Mängelbeseitigung“ oder „Schmierfilmbildung möglich“ 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 „Mitte“ erstreckt sich auf das Schienennetz des DB Netz-Regionalbereiches Mitte mit der Rhein-Main-Ballungsraum als räumlichem Zentrum sowie Teile der angrenzenden Regionalbereiche Süd, Südwest, West und Nord.

² LaBericht Netzwerk Privatbahnen 2004/05 :

<http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/060303%20La%20Bericht%20Mitte%20v%20270206.pdf>

2. Vergleich 2004 bis 2007

Anzahl:	27. Kw 2004	246	
	30. Kw 2005	219	
	Veränderung:		- 11,0 %
Gesamtlänge:	30. Ausgabe 2006	208	
	Veränderung:		- 5,0 %
	30. Ausgabe 2007	178	
	Veränderung:		- 13,9 %
Gesamtlänge:	27. Kw 2004	138,0 km	
	30. Kw 2005	159,1 km	
	Veränderung:		+ 15,3 %
Gesamtlänge:	30. Ausgabe 2006	153,0 km	
	Veränderung:		- 3,8 %
	30. Ausgabe 2007	124,7 km	
	Veränderung:		- 18,4 %

3. Ursachen für die Langsamfahrstellen

Als **Gründe** wurden noch 2004 Oberbau- (O), Unterbau- (U), Brücken- (B), oder sicherungstechnische Mängel (S) angegeben. Die zugehörige zahlenmäßige Auswertung enthält Anlage 1.

Allerdings gibt es schon seit 2005 so gut wie keine Angaben mehr zu den Gründen der Langsamfahrstellen. Dies betrifft für 2005 216 von 219 La-Stellen (98,6 %) mit einer Gesamtlänge von 121,5 km (76,4 %), für 2006 206 von 208 (99,0 %) mit einer Gesamtlänge von 116,0 km (75,8 %) und für 2007 176 von 178 (98,9 %) mit einer Gesamtlänge von 124,5 km (99,8 %). Ein Oberbaumangel ist 2005 und 2006 nur für beide Gleise der La-Strecke 247 zwischen Neustadt/Weinstraße und Landau angegeben. Für 2007 findet sich lediglich je einmal ein Brücken- und ein sicherungstechnischer Mangel.

Eine zeitweise Lockerung der Restriktionen bei den Angaben zu den La-Stellenursachen gab es 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 ist³. Dies wurde für die Auswertung der 30. Ausgabe 2007 berücksichtigt, wonach 63 Einträge (35,2 %) mit einer Gesamtlänge von 34,2 km (27,4 %) 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 114 Einträge (63,7 %) mit einer Gesamtlänge von 90,4 km (72,4 %).

³ Näheres dazu im von NP für 2007 veranlaßten Streckenmonitoring.
<http://www.privatbahnen.com/pdf/290208+Bericht+La+Monitor.pdf>

4. Verbleib von LaStellen

4.1. Der **Vergleich 2004/05** wurde bereits veröffentlicht⁴ - Zusammenfassung:

10 der 246 Langsamfahrstellen (4,1 %) aus der **27. Kw 2004** sind in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, **ohne** dass ihnen abgeholfen wurde.

80 der 246 Langsamfahrstellen (32,5 %) aus der 27. Kw 2004 sind auch im La-Heft der 30. Kw 2005 enthalten. Beide Bereiche überlappen sich jedoch leicht, da eine Langsamfahrstelle (0,4 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2005 als auch im La-Heft der 30. Kw 2005 wiederzufinden ist (Doppelzählung).

89⁵ der 246 Langsamfahrstellen (36,2 %) aus der 27. Kw 2004 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

4.2. Der **Vergleich 2005/2006** zeigt folgende Ergebnisse:

9 der 219 Langsamfahrstellen (4,1 %) aus der **30. Kw 2005** sind in den Buchfahrplänen für 2006 wiederzufinden, ohne daß ihnen abgeholfen wurde. Sie sind in der Tabelle grau unterlegt und in Anlage 2 zusammengefaßt.

80 der 219 Langsamfahrstellen (36,5 %) aus der 30. Kw 2005 sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 enthalten. Sie sind in der Tabelle türkis unterlegt.

Beide Bereiche überlappen sich jedoch, da zwei Langsamfahrstellen (0,9 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2006 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 wiederzufinden sind (Doppelzählung). Es handelt sich dabei um die Einträge für den Abschnitt Assenheim – Nidderau (km 6,0 – 6,6) für beide Fahrtrichtungen der Strecke 26 Friedberg – Hanau.

87⁶ der 219 Langsamfahrstellen (39,7 %) aus der 30. Kw 2005 sind also nicht beseitigt, sondern entweder in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

Es wurden **vier** Langsamfahrstellen (Anlage 3) aus der La 49/05 ermittelt, deren Gültigkeit laut Angabe genau mit dem Fahrplanwechsel am 11.12.05 endete. Davon sind zwei LaStellen in den Buchfahrplan für 2006 eingegangen. Diese waren noch nicht in der La 30/05 enthalten und sind demzufolge auch in Anlage 2 nicht zu finden.

⁴ <http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/060303%20La%20Bericht%20Mitte%20v%20270206.pdf>

⁵ 10 + 80 (= 90) – 1 = 89

⁶ 80 + 9 (= 89) – 2 = 87

4.3. Der Vergleich 2006/2007 zeigt folgende Ergebnisse:

16 der 208 Langsamfahrstellen (7,7 %) 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 ebenfalls in Anlage 2 zusammengefaßt.

81 der 208 Langsamfahrstellen (38,9 %) 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 6 Langsamfahrstellen (2,8 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2007 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 wiederzufinden sind (Doppelzählung). Darunter sind wiederum die beiden o. g. Einträge für den Abschnitt Assenheim – Nidderau der Strecke 26, die nun schon zum zweiten Mal in den Buchfahrplan übernommen wurden und trotzdem auch in der La des Folgejahres auftauchen.

91⁷ der 208 Langsamfahrstellen (43,8 %) aus der 30. Kw. 2005 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

4.4. Übersicht über den gesamten Untersuchungszeitraum:

	Gesamtanzahl La-Stellen	davon (in Prozent):			
		in Buchfpl des Folgejahres	in La des Folgejahres	./.. Doppelzählung	Gesamt
27. Kw 2004	246	4,1	32,5	0,4	36,2
30. Kw 2005	219	4,1	36,5	0,9	39,7
30. Ausgabe 2006	208	7,7	38,9	2,8	43,8
30. Ausgabe 2007	178	offen	offen	offen	offen

5. Alter der Langsamfahrstellen

5.1. Die Altersstruktur für die 30. Kw 2005 wurde bereits veröffentlicht⁸ - siehe auch Anlage 4, obere Tabelle.

5.2. Die Altersstruktur für die 30. Ausgabe 2006 stellt sich wie folgt dar:

Mindestalter in Monaten:	< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	> 24	Summe:
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 %)

⁷ 16 + 81 (= 97) – 6 = 91

⁸ <http://www.privatbahnen.com/content/blogcategory/22/236/>

5.3. 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	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 %)

Ein Vergleich der Altersstruktur mit den anderen La-Bereichen für die Jahre 2005 bis 2007 kann Anlage 4 entnommen werden.

5.4. Tendenz

Durch die Auswertung von La-Heften aus nunmehr vier Jahren konnte eine zusätzliche Alterskategorie „älter als drei Jahre“ identifiziert bzw. eine Anzahl besonders „langlaufender“ Langsamfahrstellen ermittelt werden. Dem wird durch unterschiedliche farbige Markierungen der Einträge in der Tabelle Rechnung getragen. Von allen 615 im Gesamtzeitraum seit Sommer 2004 erstmals ermittelten Einträgen sind 146 (23,7 %) in mindestens zwei der ausgewerteten La-Hefte enthalten. Davon sind 79 (12,8 %) in zwei, 40 (6,5 %) in drei und 27 (4,4 %) in allen vier Ausgaben zu finden. Letztere sind also mindestens 36 Monate alt.

Innerhalb der Kategorie „zwei Ausgaben“ entfallen 40 (6,5 % von 615) auf die Jahre 2004 und 2005, 13 (2,1 % von 615) auf die Jahre 2005 und 2006 sowie die verbleibenden 26 (4,2 % von 615) auf die Jahre 2006 und 2007. Der Anteil der mindestens 12 Monate alten LaStellen ist demnach 2005/06 im Vergleich zu 2004/05 von 6,5 % auf 2,1 % zurückgegangen, um danach wieder auf 4,2 % zu steigen.

6. Fazit

Nach vierjährigem Untersuchungszeitraum ist aktuell sowohl hinsichtlich Anzahl (seit 2005) als auch Gesamtlänge (seit 2006) der Langsamfahrstellen ein Rückgang zu verzeichnen (-7,5 % bzw. -30,5 %). 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 Anstrengungen des Infrastrukturmanagers nicht gewürdigt werden.

Ob sich dieser Trend fortsetzt, bleibt abzuwarten. Gegenwärtig entsteht aber immerhin der Eindruck, dass die Kritik an der Infrastrukturinstandhaltungsstrategie der DB Netz AG nicht ganz ohne Folgen geblieben ist.

Negativ ins Auge fallend ist, dass sich für 2006 der Anteil der LaStellen, die durch Übernahme in den Buchfahrplan administrativ beseitigt werden, von vorher 4,1 auf 7,7 % fast verdoppelt hat. Sie verlängern die Regelfahrzeit und führen zu einer künstlichen Verbesserung der Pünktlichkeitsstatistik. Auch die Quote der LaStellen, die man im La-Heft des Folgejahres wiederfindet, ist seit Beginn der Untersuchungen kontinuierlich von 32,5 auf 38,9 % gestiegen.

Bei der Entwicklung der Altersstruktur ist seit 2005 kein eindeutiger Trend erkennbar, gerade auch im Hinblick auf die Differenzierung nach den Altersklassen und dem Vergleich nach Länge oder Anzahl. So ist in der obersten Altersklasse „älter als ein Jahr“⁹ bezüglich der Anzahl ein steter Anstieg (41,5 %, 42,3 %, 48,1 %) zu registrieren, bezüglich der Länge hingegen nach starkem Anstieg 2006 (von 33,9 auf 49,2 %) ein fast ebenso deutlicher Rückgang 2007 auf 36,9 %. In der Altersklasse „jünger als 1 Monat“ liegen die Dinge dagegen gewissermaßen umgekehrt: Zwar ist auch hier ein ständiges Ansteigen zu beobachten (10,2 %, 17,2 %, 27,4 %); dies allerdings bei der Länge, während bei der Anzahl die Quote 2006 von 10,5 auf 14,8 % stieg, um sich 2007 dann auf 7,2 % zu halbieren.

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 viel niedriger als im Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Ein Vergleich hierzu ist in [Anlage 5](#) zu finden.

⁹ Da dies für 2005 die höchste ermittelte Altersklasse ist, kann der Vergleich nur auf dieser Basis erfolgen. Für 2006 und 2007 müssen dazu die Anteile von „12 ≤ 24 Monate“ und der noch folgenden höheren Altersklasse(n) addiert werden

Anlage 1:

Auswertung nach Anzahl und Schadensarten

	27. Kw 2004		30. Kw 2005		30. Ausgabe 2006		30. Ausgabe 2007	
	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge
wegen ausgewiesener Oberbauschäden	79	53,1 km	2	37,0 km	2	37,0 km	0	0,0 km
wegen ausgewiesener Unterbauschäden	6	1,3 km	0	0,0 km	0	0,0 km	0	0,0 km
wegen ausgewiesener Brückenschäden	22	4,4 km	0	0,0 km	0	0,0 km	1	0,1 km
wegen ausgewiesener sicherungstechnischer Mängel	19	4,0 km	1	0,6 km	0	0,0 km	1	0,1 km
wegen nicht näher genannter, aber wahrscheinlich er Infrastrukturmängel	-	-	-	-	-	-	62	34,1 km
ohne Angaben zu den Ursachen	120	75,2 km	216	121,5 km	206	116,0 km	114	90,4 km
Summe:	246	138,0 km	219	159,1 km	208	153,0 km	178	124,7 km
Veränderung gegenüber Vorjahr:	-	-	- 11,0 %	+ 15,3 %	- 5,0 %	- 3,8 %	- 13,9 %	- 18,4 %

Anlage 2:

Langsamfahrstellen aus der 30. Ausgabe 2005, die im Buchfahrplan für 2006 wiederzufinden sind

Str.-Nr	La-Strecke	Ort	Länge in km	v _{ist} in km/h	Grund	Anm
14b	Linke Rheinstrecke	Mainz Süd - Bft Mainz Pbf	0,7	60	offen	
26a	Friedberg (Hess) - Hanau Hbf	Assenheim - Nidderau	0,6	50**	offen	
26b		Nidderau - Assenheim	0,6	50**	offen	
30b	Gießen - Gelnhausen	Pfahlgraben - Gießen	0,5	70	offen	verk. Einschaltstr.
32a	Flieden - Jossa - Gemünden (Main)	Elm - Sterbfritz	0,4	50	offen	
32b		Sterbfritz - Elm	0,4	50	offen	
126a	Korbach (Süd) – Volkmarsen - Kassel -	Ehringen Hp - Wolfhagen	0,6	60	S	
162b	Offenbach (M) Hbf - Dieburg	Dieburg - Rödermark-Ober Roden	0,4	60	offen	
212b	Saarbrücken - Mannheim	Kaiserslautern Hbf	1,1	90*	offen	

Gesamtzahl: 9

* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeit eingegangen

** trotzdem auch in La 30. Ausgabe 2006

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
14a	Linke Rheinstrecke	Ffm - Stadion	1,6	100*	offen	
15b	Frankfurt - Mannheim	Biblis	1,6	140*/**	offen	
16b	Rechte Rheinstrecke	Mainz-Kastel	0,4	90	offen	
		Mainz-Kastel	1,0	100	offen	
17a	Frankfurt - Limburg	Niedernhausen	0,6	90	offen	
17b		Niedernhausen	0,4	80*	offen	
20b	Kassel - Frankfurt	Gießen	1,8	80*	offen	
23b	Hanau - Fulda - Bebra - Göttingen	Hünfeld	0,6	100	offen	
25a	Frankfurt - Würzburg	Kahl	0,8	140	offen	
26a	Friedberg (Hess) - Hanau Hbf	Assenheim - Nidderau	0,6	50**	offen	
26b		Nidderau - Assenheim	0,6	50**	offen	
34b	Mainz - Darmstadt	Groß Gerau	0,5	120*/**	offen	
46a	Mannheim - Mainz	Bodenheim	1,3	120*/**	offen	
61a	Siegen - Gießen	Haiger	0,5	50/60*	offen	
61b		Bft Wetzlar Gbf	1,1	100*/**	offen	
165b	Buchsschlag-Sprendlingen - Dieburg	Dieburg - Rödermark-Ober Roden	0,4	60	offen	

Gesamtzahl: 16

* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeit eingegangen

** trotzdem auch in La 30. Ausgabe 2007

Anlage 3:

Langsamfahrstellen aus der La 30. Ausgabe 2005, deren Gültigkeit genau mit Fahrplanwechsel am 11.12.05 endete

Str.-Nr	Ort	von	bis	km/h	Grund	Verbleib/Bemerkung NP
202a	Grünstadt - Eiswoog Hp	9,0	9,3	60	?	Verbleib unklar
245a	Pirmasens Nord	72,8	72,8	40	?	Z auf Hp 2; Verbleib unklar
503a	Saanhölbach - Serrig	54,8	54,9	50	?	in Buchfahrplan eingegangen
503a	Karthaus - Konz	80,3	80,5	50	?	in Buchfahrplan eingegangen

Gesamtzahl: 4

Anlage 4:

Altersstruktur der LaStellen im Vergleich aller Bereiche für 2005:

Mindestalter in Monaten:		< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	> 12	Summe:
Mitte (30. Ausg. 2005)	Anzahl	23 (10,5 %)	39 (17,8 %)	20 (9,1 %)	46 (21,0 %)	91 (41,5 %)	219 (100,0 %)
	Länge	16,2 km (10,2 %)	19,2 km (12,1 %)	42,6 km (26,8 %)	27,2 km (17,1 %)	53,9 km (33,9 %)	159,1 km (100,0 %)
Nord (30. Ausg. 2006)	Anzahl	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
	Länge	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
Ost (31. Ausg. 2006)	Anzahl	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
	Länge	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
Südost (26. Ausg. 2006)	Anzahl	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
	Länge	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
Süd (30. Ausg. 2005)	Anzahl	49 (13,8 %)	71 (20,1 %)	46 (13,0 %)	79 (22,3 %)	109 (30,8 %)	354 (100,0 %)
	Länge	62,5 km (20,8 %)	38,1 km (12,7 %)	37,7 km (12,5 %)	63,9 km (21,3 %)	98,2 km (32,7 %)	300,4 km (100,0 %)

Altersstruktur der LaStellen im Vergleich aller Bereiche für 2006:

Mindestalter 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 LaStellen im Vergleich aller Bereiche für 2007:

Mindestalter 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	209 (100,0 %)
	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	114,4 km (100,0 %)
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 Hauptgleisen¹⁰

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 %)

¹⁰ 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.