

Vergleich des La-Bereichs Ost¹ Sommer 2005² bis Sommer 2007

unter Berücksichtigung der Fahrplanwechsel im Dezember 2005 und Dezember 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

31. Kw 2005, gültig vom	01.08. bis 07.08.05
31. Ausgabe 2006, gültig vom	04.08. bis 10.08.06
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 Ost 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 „Ost“ erstreckt sich auf das Schienennetz des gleichnamigen Regionalbereichs Ost der DB Netz AG, im Wesentlichen also auf die Bundesländer Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

² http://www.privatbahnen.com/pdf/070501+LaStellenBerichtOst2005_2006+F.pdf

2. Vergleich 2005 bis 2007

Anzahl:	31. Kw 2005	147	
	31. Ausgabe 2006	136	
	Veränderung:		- 7,5 %
	30. Ausgabe 2007	126	
	Veränderung		- 7,9 %
Gesamtlänge:	31. Kw 2005	133,1 km	
	31. Ausgabe 2006	97,5 km	
	Veränderung:		- 29,4 %
	30. Ausgabe 2007	146,0 km	
	Veränderung		+ 49,7 %

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. Die darin angegebene Quote der Langsamfahrstellen, für welche die La **keinen** Grund enthält, ist von steigender Tendenz. Sie beträgt für 2005 40,8 % (bezogen auf die Anzahl) bzw. 27,6 % (bezogen auf die Gesamtlänge) und für 2007 51,5 bzw. 56,1 %, um für 2007 schließlich auf 71,4 bzw. 90,4 % emporzuschleunigen.

In den ersten Monaten des Jahres 2007 gaben die Zeichenerklärungen der La 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 26 Einträge (20,6 %) mit einer Gesamtlänge von 35,5 km (24,3 %) 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 64 Einträge (50,8 %) mit einer Gesamtlänge von 95,5 km (66,1 %).

Nachdem noch im Vergleich 2005 – 2006 bei keinem der Einträge der Grund weggelassen worden war, scheint die in den DB Netz-Niederlassungen der Altbundesländer und zuletzt auch in „Südost“ gewohnte Praxis der zunehmenden Nichtangabe von Gründen wenigstens im Regionalbereich „Ost“ noch nicht recht Fuß zu fassen. So ist bei immerhin nur drei Einträgen vom Sommer 2006 ein Jahr später kein Grund mehr in der La angegeben.

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

4. Verbleib von La-Stellen

4.1. Der Vergleich 2005/2006 wurde bereits veröffentlicht⁴ - Zusammenfassung:

20 der 147 Langsamfahrstellen (13,6 %) aus der **31. Kw 2005** sind in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, **ohne** dass ihnen abgeholfen wurde.

47 der 147 Langsamfahrstellen (32,0%) aus der 31. Kw 2005 sind auch im La-Heft der 31. Ausgabe 2006 enthalten.

Beide Bereiche überlappen sich jedoch leicht, da zwei LaStellen (1,4 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2006 als auch im La-Heft der 31. Ausgabe wieder zu finden sind (Doppelzählung).

65⁵ der 246 Langsamfahrstellen (36,2 %) aus der 31. Kw 2005 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

4.2. Der Vergleich für 2006/2007 zeigt folgende Ergebnisse:

Die Anzahl der Langsamfahrstellen aus der **31. Ausgabe 2006**, die in den Buchfahrplänen für 2007 wieder zu finden sind, ohne daß ihnen abgeholfen wurde, ist mit **drei** von 136 (2,2 %) viel geringer als noch 2005/2006. Diese Einträge sind in der Exceltabelle grau unterlegt und in Anlage 2 zusammengefaßt.

27 der 136 Langsamfahrstellen (19,9 %) aus der **31. Ausgabe 2006** sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 enthalten. Sie sind in der Tabelle türkis unterlegt.

Im Gegensatz zu den anderen untersuchten La-Bereichen konnte ein Wiederauftauschen von in den Buchfahrplan übernommenen LaStellen in der La vom Sommer 2007 nicht registriert werden. In der Summe sind also $3 + 27 = 30$ (22,1 %) der 136 Langsamfahrstellen aus der 31. Ausgabe 2006 nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres mit übernommen worden.

Es wurden **sechs** Langsamfahrstellen (Anlage 3) aus der La 48/06 ermittelt, deren Gültigkeit genau mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.06 endete. Darunter sind alle drei, die als in den Buchfahrplan für 2007 übernommen identifiziert wurden.

4.4. Übersicht über den gesamten Untersuchungszeitraum:

	Gesamtanzahl La-Stellen	davon (in Prozent):			Gesamt
		in Buchfpl des Folgejahres	in La des Folgejahres	./. Doppelzählung	
31. Kw 2005	147	13,6	32,0	1,4	36,2
31. Ausgabe 2006	136	2,2	19,9	0,0	22,1
30. Ausgabe 2007	126	offen	offen	offen	offen

⁴ http://www.privatbahnen.com/pdf/070501+LaStellenBerichtOst2005_2006+F.pdf

⁵ $20 + 47 (= 67) - 2 = 65$

5. Alter der Langsamfahrstellen

5.1. Die Altersstruktur für die **31. Ausgabe 2006** wurde bereits veröffentlicht⁶ - siehe auch Anlage 4, obere Tabelle.

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

Alter in Monaten:	≤ 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	> 24	Summe:
Anzahl	20 (15,9 %)	16 (12,7 %)	9 (7,1 %)	21 (16,7 %)	28 (22,2 %)	32 (25,4 %)	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 %)	146,0 km (100,0 %)

Ein Vergleich der Altersstruktur mit den anderen La-Bereichen Nord, Südost, Süd und Mitte für die Jahre 2006 und 2007 kann Anlage 4 entnommen werden.

5.3. Tendenz

Durch die Auswertung von La-Heften aus nunmehr drei Jahren konnte eine zusätzliche Alterskategorie „älter als zwei Jahre“ identifiziert bzw. eine Anzahl besonders „langlaufender“ Langsamfahrstellen ermittelt werden. Dem wird durch unterschiedliche farbige Markierungen der Einträge in der Tabelle Rechnung getragen. Von den 328 im Gesamtzeitraum seit Sommer 2005 erstmals ermittelten Einträgen sind 77 (23,5 %) in mindestens zwei der ausgewerteten La-Hefte enthalten. Davon sind 46 (14,0 %) in genau zwei und 31 (9,5 %) in allen drei Ausgaben zu finden. Letztere sind also mindestens 24 Monate alt. Innerhalb der Kategorie „zwei Ausgaben“ entfallen 21 (6,4 % von 328) auf die Jahre 2005 und 2006 sowie die verbleibenden 25 (7,6 % von 328) auf die Jahre 2006 und 2007.

Der Anteil der mindestens 12 Monate alten LaStellen ist demnach 2006/07 im Vergleich zu 2005/06 von 6,4 % auf 7,6 % leicht angestiegen.

⁶ http://www.privatbahnen.com/pdf/070501+LaStellenBerichtOst2005_2006+F.pdf

7. Fazit

Der bei der La-Stellenzahl von Anfang an zu beobachtende Trend eines stetigen Rückgangs hat sich auch 2007 in derselben Größenordnung fortgesetzt. Ganz anders hingegen verläuft die Entwicklung der Gesamtlänge aller Einträge. Einem starkem Rückgang um knapp ein Drittel 2006 steht für 2007 ein noch stärkerer Anstieg um die Hälfte gegenüber.

Dies wirkt auf den ersten Blick besorgniserregend, hat jedoch (und darauf kommt es letztlich an) kaum negative Wirkungen auf den Eisenbahnbetrieb. So entfallen die mit zusammen 33 km beiden längsten Einträge auf die Strecke 240 Neustadt (Dosse) - Neuruppin – Herzberg, auf der faktisch kein Verkehr mehr stattfindet und die deswegen Ende März 2008 zur Übernahme durch Dritte ausgeschrieben wurde. Auf der Strecke 505 wurde zum Fahrplanwechsel 2006 der SPNV zwischen Joachimsthal und Templin abbestellt, so daß der größte Teil der Eintragslänge auf den Abschnitt Joachimsthal – Milmersdorf entfällt, wo es noch bescheidenen Güterverkehr gibt. Auf den Strecken 250 und 300 hingegen laufen Ausbauarbeiten.

Die Entwicklung der Altersstruktur verläuft nur bei den allerjüngsten LaStellen (jünger als 1 Monat) mit einem eindeutigen Trend. Deren Quote stieg bezogen auf die Anzahl von 10,3 auf 15,9 % und bezogen auf die Länge von 7,1 auf 14,4 %. Bei den mittelalten LaStellen (älter als drei und jünger als sechs Monate) stieg die zahlenmäßige Quote leicht von 6,6 auf 7,1 % an, während sie sich längenmäßig betrachtet von 0,9 auf 3,1 % mehr als verdreifacht hat, gleichwohl aber auf insgesamt sehr niedrigem Niveau.

In der Altersklasse „älter als zwölf Monate“ verläuft die Entwicklung diametral: Die zahlenmäßige Anteil stieg von 37,5 auf 47,6 %, während die Gesamtlängenquote rapide von 42,6 auf 25,9 % zurückging, nach wie vor aber recht hoch ist.

Der Anteil der Langsamfahrstellen, die in den nicht durchgehenden Streckengleisen gelegen sind (Ausweich- und Abstellgleise etc.), liegt unter jener der La-Ausgabe Südost und zudem noch viel niedriger als in „Altbundesbahnbereichen“ Nord, Mitte und Süd. Ein Vergleich hierzu ist in [Anlage 5](#) zu finden.

Anlage 1:

Auswertung nach Anzahl und Schadensarten

	31. Kw 2005		31. Ausgabe 2006		30. Ausgabe 2007	
	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge	Anzahl	Gesamtlänge
wegen ausgewiesener Oberbauschäden	62 (42,2 %)	46,7 km (35,1 %)	56 (41,2 %)	31,2 km (32,0 %)	25 (19,8 %)	8,5 km (5,8 %)
wegen ausgewiesener Unterbauschäden	3 (2,0%)	0,5 km (0,4 %)	0	0,0 km	2 (1,6 %)	0,4 km (0,3 %)
wegen ausgewiesener Brückenschäden	11 (7,5 %)	4,6 km (3,5 %)	6 (4,4 %)	1,0 km (1,0 %)	6 4,8 %)	1,0 km (0,7 %)
wegen ausgewiesener sicherungstechn. Mängel	11 (7,5 %)	44,5 km (33,4 %)	5 (3,7 %)	13,4 km (13,7 %)	3 (2,4 %)	4,1 km (2,8 %)
wegen nicht näher genannter, aber wahrscheinlich er Infrastrukturmängel	-	-	-	-	64 (50,8 %)	95,5 km (66,1 %)
ohne Angaben zu den Ursachen	60 (40,8 %)	36,8 km (27,6 %)	69 (50,7 %)	51,9 km (53,2 %)	26 (20,6 %)	35,5 km (24,3 %)
Summe:	147	133,1 km	136	97,5 km	126	146,0 km
Veränderung gegenüber Vorjahr:			- 7,5 %	- 29,4 %	- 7,9 %	+ 49,7 %

Anlage 2:

Langsamfahrstellen aus der 31. Ausgabe 2006, die im Buchfahrplan für 2007 wieder zu finden sind

Str.-Nr	La-Strecke	Ort	Länge in km	V _{ist} in km/h	Grund	Anm
212a	Ludwigslust - Parchim - Waren (Müritz)	Malchow - Waren (Müritz)	0,1	60	offen	
365a	Neustadt (Dosse) - Pritzwalk	Kyritz	0,2	10	offen	B
505a	Britz (Kr Eberswalde) - Templin	Milmersdorf - Templin	12,0	50*	offen	O?

Gesamtzahl: 3

* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeiten eingegangen

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

Anlage 3:

Langsamfahrstellen aus der La 30. Ausgabe 2006, deren Gültigkeit genau mit Fahrplanwechsel endete

Str.-Nr	Ort	von	bis	km/h	Grund	Verbleib/Bemerkung NP
212a	Malchow - Waren (Müritz)	90,6	90,7	40	offen	in Buchfahrplan eingegangen
365a	Kyritz	11,8	12,0	10	offen	Brückenmangel, in Buchfahrplan eingegangen
505a	Milmersdorf - Templin	81,9	91,3	50	offen	in Buchfahrplan eingegangen
800a	Golßen NL - Luckau-Uckro	72,4	72,7	140	offen	Verbleib unklar
800b	Luckau-Uckro - Golßen NL	72,7	72,4	140	offen	Verbleib unklar
950a	Üst Guben Nord - Wellmitz	122,9	117,9	100	S	Verbleib unklar
950b	Wellmitz - Üst Guben Nord	117,3	122,9	100	S	Verbleib unklar

Gesamtzahl: 6

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

Anlage 4:

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 Hauptgleisen⁷

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 %)

⁷ 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.