

## Vergleich des La- Bereichs Süd<sup>1</sup>

Sommer 2004<sup>2</sup> 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

30. Kw 2004, gültig vom	19.07. bis 25.07.04
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:

48. Ausgabe 2005, gültig vom	02.12. bis 10.12.05
49. Ausgabe 2005, gültig vom	11.12. bis 15.12.05
48. Ausgabe 2006, gültig vom	01.12. bis 09.12.06

zum anderen die Buchfahrpläne der DB-Netzniederlassungen 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“ 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.

<sup>1</sup> Der La-Bereich „Süd“ erstreckt sich auf das Schienennetz der Regionalbereiche Süd und Südwest der DB Netz AG, im Wesentlichen also auf die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg.

<sup>2</sup> [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061222\\_La-StellenkurzBerichtSued.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061222_La-StellenkurzBerichtSued.pdf)

## 2. Vergleich 2004 bis 2007

Anzahl:	30. Kw 2004	266	
	30. Kw 2005	354	
	<b>Veränderung:</b>		<b>+ 32,7 %</b>
	30. Ausgabe 2006	365	
	<b>Veränderung:</b>		<b>+ 3,4 %</b>
	30. Ausgabe 2007	320	
<b>Veränderung:</b>		<b>- 12,3 %</b>	
Gesamtlänge:	30. Kw 2004	274,7 km	
	30. Kw 2005	300,4 km	
	<b>Veränderung:</b>		<b>+ 9,4 %</b>
	30. Ausgabe 2006	294,8 km	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 1,9 %.</b>
	30. Ausgabe 2007	342,2 km	
<b>Veränderung:</b>		<b>+ 16,1 %</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. Relativ hoch ist darin die Quote der Langsamfahrstellen, für welche die La **keinen** Grund enthält. Sie beträgt für 2004 57,9 % (bezogen auf die Anzahl) bzw. 73,9 % (bezogen auf die Gesamtlänge), für 2005 71,8 bzw. 73,9 %, für 2006 sogar 81,9 bzw. 80,4 % und für 2007 schließlich 79,7 bzw. 65,0 %.

Allerdings ist bei nur sechs Einträgen 2007 die Angabe des Grundes weggefallen.

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 ist<sup>3</sup>. Dies wurde für die Auswertung der 30. Ausgabe 2007 berücksichtigt, wonach 51 Einträge (15,6 %) mit einer Gesamtlänge von 27,5 km (8,0 %) 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 204 Einträge (64,1 %) mit einer Gesamtlänge von 195,1 km (57,0 %).

## 4. Verbleib von La-Stellen

**4.1. Die Vergleiche 2004/05 und 2005/2006** wurden bereits veröffentlicht<sup>4</sup> - Zusammenfassung:

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

<sup>4</sup> Siehe Fn. 2

**40** der 266 Langsamfahrstellen (15,0 %) aus der **30. Kw 2004** sind in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, **ohne** dass ihnen abgeholfen wurde.

**103** der 266 Langsamfahrstellen (38,7 %) aus der 30. Kw 2004 sind auch im La-Heft der 30. Kw 2005 enthalten. Sie sind in der Tabelle türkis hinterlegt.

Beide Bereiche überlappen sich jedoch, da 18 LaStellen (6,8 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2005 als auch im La-Heft der 30. Kw 2005 wiederzufinden sind (Doppelzählung).

**125<sup>5</sup>** der 266 Langsamfahrstellen (47,0 %) aus der 30. Kw 2004 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

**41** der 354 Langsamfahrstellen (11,6 %) aus der **30. Kw 2005** sind in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, **ohne** dass ihnen abgeholfen wurde.

**57** der 354 Langsamfahrstellen (16,1 %) aus der 30. Kw 2005 sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 enthalten. Sie sind in der Tabelle türkis hinterlegt.

Beide Bereiche überlappen sich jedoch, da 7 LaStellen (2,0 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2006 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2006 wiederzufinden sind (Doppelzählung).

**91<sup>6</sup>** der 354 Langsamfahrstellen (25,7 %) aus der 30. Kw 2004 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:

**29** der 365 Langsamfahrstellen (7,9 %) 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.

**123** der 365 Langsamfahrstellen (33,7 %) 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 zwölf Langsamfahrstellen (3,3 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2007 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 wiederzufinden sind (Doppelzählung).

**140<sup>7</sup>** der 365 Langsamfahrstellen (38,4 %) aus der 30. Kw 2006 sind also nicht beseitigt, sondern entweder in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

---

<sup>5</sup> 40 + 103 (= 143) – 18 = 125

<sup>6</sup> 41 + 57 (= 98) – 7 = 91

<sup>7</sup> 29 + 123 (= 152) – 12 = 140

Es wurden 31 Langsamfahrstellen (Anlage 3) aus der La 48/06 ermittelt, deren Gültigkeit laut Angabe genau mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.06 endete. Davon sind sieben Einträge im Buchfahrplan für 2007 wiederzufinden. Davon waren alle schon in der La 30/06 enthalten und sind demzufolge auch in Anlage 2 zu finden.

Durch Abgleich der Listen in Anlage 2 und 3 ist eine LaStelle (Strecke 39) identifizierbar, die im Buchfahrplan 2007 wieder auftaucht<sup>8</sup>. Wider Erwarten trägt sie in *La 48/06* jedoch keinen Vermerk über ein Ende zum Fahrplanwechsel.

#### 4.4. Übersicht über den gesamten Untersuchungszeitraum:

	Gesamtanzahl La-Stellen	davon (in Prozent):			
		in Buchfpl des Folgejahres	in La des Folgejahres	./.. Doppelzählung	Gesamt
<b>30. Kw 2004</b>	266	15,0	38,7	6,8	47,0
<b>30. Kw 2005</b>	354	11,6	16,1	2,0	25,7
<b>30. Ausgabe 2006</b>	365	7,9	33,7	3,3	38,4
<b>30. Ausgabe 2007</b>	320	offen	offen	offen	offen

## 6. Alter der Langsamfahrstellen

5.1. Die Altersstrukturen für die **30. Kw 2005** und die **30. Ausgabe 2006** wurden bereits veröffentlicht - siehe auch Anlage 4, obere und mittlere Tabelle.

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

Alter in Monaten:	< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	24 ≤ 36	> 36	Summe:
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 %)

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 926 im Gesamtzeitraum seit Sommer 2004 erstmals ermittelten Einträgen sind 227 (24,5 %) in mindestens zwei der ausgewerteten La-Hefte enthalten. Davon sind 144 (15,6 %) in zwei, 47 (5,1 %) in drei Heften enthalten.

<sup>8</sup> in Anlage 2 kursiv gesetzt

in drei und 36 (3,9 %) in allen vier Ausgaben zu finden. Letztere sind also mindestens 36 Monate alt.

Innerhalb der Kategorie „zwei Ausgaben“ entfallen 53 (5,7 % von 926) auf die Jahre 2004 und 2005, 34 (3,7% von 926) auf die Jahre 2005 und 2006 sowie die verbleibenden 57 (6,2% von 926) auf die Jahre 2006 und 2007. Der Anteil der mindestens 12 Monate alten LaStellen ist demnach 2005/06 im Vergleich zu 2004/05 von 5,7 % auf 3,7 % zurückgegangen, um danach wieder auf 6,2 % zu steigen.

## 7. Fazit

Nach vierjährigem Untersuchungszeitraum ist zumindest auf den ersten Blick kein eindeutiger Trend zu konstatieren. Während 2007 bei der Anzahl der LaStellen erstmalig ein Rückgang zu verzeichnen war, ist deren Gesamtlänge auf einen neuen Rekordwert gestiegen. Dies erscheint insoweit verwunderlich, als z. B. der Ausbau zwischen München und Petershausen (Strecke 35) abgeschlossen ist, dessen zugehörige Einträge in den letzten Jahren für „Kilometeraufkommen“ gesorgt hatten. Unverändert weiter läuft dagegen der Ausbau zwischen München und Augsburg (Bereich Haspelmoor Kissing der Strecke 1) mit jeweils rund 12 km Eintragslänge pro Richtung.

Weitere neu hinzugekommene La-Stellen mit größerer Länge finden sich auf den Strecken 10 (Südbahn), 32 (Abschnitt Plochingen – Tübingen), 56 (Mühldorf – Simbach; 23,4 km Länge wegen Oberbaumangel) und 292 (Bodenseegürtelbahn). Die betrieblichen Folgen halten sich aber sicher in engen Grenzen, da die festgelegten 120 bzw. 100 km/h nur wenig unter der jeweiligen Streckenhöchstgeschwindigkeit liegen. Längere Neueinträge mit stärkeren Geschwindigkeitseinbrüchen sind z. B. auf den Strecken 43 (Augsburg – Ingolstadt) und 50 (München – Salzburg) zu finden.

Positiv zu erwähnen ist, dass die Quote der in den Buchfahrplan übernommenen LaStellen stetig gesunken ist.

Die Entwicklung der Altersstruktur verläuft in Bezug auf die einzelnen Altersklassen über den Dreijahreszeitraum betrachtet sehr uneinheitlich. Nur in der Altersklasse „älter als einen und jünger als drei Monate“ ist ein kontinuierliches Absinken der Quote zu verzeichnen; sowohl was die Länge als auch die Anzahl angeht. In der obersten Altersklasse „älter als ein Jahr“<sup>9</sup> gab es bei Länge und Anzahl 2005/06 einen deutlichen Rückgang und 2006/07 einen noch deutlicheren Anstieg.

Unverändert hoch (etwa vier Fünftel) ist der Anteil der La-Stellen, für die kein (genauer) Grund angegeben ist. Eine diesbezüglich signifikant größere Offenheit muss allerdings der Südostbayernbahn attestiert werden. Als Beispiele seien deren Strecken 76 (Freilassing – Mühldorf – Landshut), 116 (Passau Hbf – Neumarkt-St.Veit), 135 (Grafing Bf. – Wasserburg Stadt) und 152 Traunstein – Garching genannt.

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.

<sup>9</sup> 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	45	54,0 km	42	58,7 km	35	52,8 km	14	78,5 km
wegen ausgewiesener Unterbauschäden	9	3,2 km	7	1,8 km	6	1,2 km	7	6,5 km
wegen ausgewiesener Brückenschäden	25	3,6 km	24	6,5 km	12	1,8 km	12	5,1 km
wegen ausgewiesener sicherungstechnischer Mängel	33	11,0 km	27	11,3 km	14	2,1 km	32	29,5 km
wegen nicht näher genannter, aber wahrscheinlich er Infrastrukturmängel	-	-	-	-	-	-	50	27,4 km
ohne Angaben zu den Ursachen	154	202,9 km	254	222,1 km	298	236,9 km	205	195,2 km
<b>Summe:</b>	<b>266</b>	<b>274,7 km</b>	<b>354</b>	<b>300,4 km</b>	<b>365</b>	<b>294,8 km</b>	<b>320</b>	<b>342,2 km</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr:</b>	-	-	<b>+ 32,7 %</b>	<b>+ 9,4 %</b>	<b>+ 3,4 %</b>	<b>- 1,9 %</b>	<b>- 12,3 %</b>	<b>+ 16,1 %</b>

## Anlage 2:

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

Str.-Nr	La-Strecke	Ort	Länge in km	v <sub>ist</sub> in km/h	Grund	Anm
2a	Mannheim - Basel	Bad Krozingen - Heitersheim	0,4	120 <sup>*/***</sup>	offen	
2b		Heitersheim - Bad Krozingen	0,4	120 <sup>*/***</sup>	offen	
9a	Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker	Karlsruhe-Durlach	4,0	120*	offen	
9b		Karlsruhe-Durlach	4,0	120*	offen	
20a	Bietigheim-Bissingen - Heilbronn Hbf - Osterburken - Würzburg	Bietigheim-Bissingen - Walheim (Württ.)	0,2	70	offen	
20b		Walheim (Württ) - Bietigheim-Bissingen	0,2	70	offen	
30b	München - Lindau	Immenstadt	1,3	70 <sup>*/**</sup>	offen	
39a	<i>Ulm - Donaueschingen</i>	<i>Abzw Inzigkofen - Hausen im Tal</i>	<i>0,6</i>	<i>70*</i>	<i>offen</i>	<i>nur VT</i>
54b	Rosenheim - Kufstein	<b>Raubling - Bft Rosenheim Süd</b>	<b>1,2</b>	<b>120</b>	<b>offen</b>	
56a	München Ost - Mühlhof - Simbach	<b>Hörkofen - Thann-Matzbach</b>	<b>1,1</b>	<b>120</b>	<b>offen</b>	
77a	Freilassing - Berchtesgaden	Hallthurm - Bischofswiesen	0,1	20 <sup>*/**</sup>	offen	Bü
77a		Hallthurm - Bischofswiesen	0,2	40 <sup>*/**</sup>	offen	Bü
77b		Berchtesgaden Hbf - Bischofswiesen	0,1	20 <sup>*/**</sup>	offen	Bü
84a	Mü Ost (S-Bahn)/Mü Ost Pbf – Bft Leuchtenbgrg – Hultschinerstr – Mü-Steinshn Bbf/Mü-Daglfing	Leuchtenbgring Hp – Mü Ost Hultschinerstr	0,3	70 <sup>**</sup>	offen	
92a	Sonneberg – Coburg – Lichtenfels	<b>Sonnebg Hbf - Neust (b C) Landesgr</b>	<b>0,5</b>	<b>40</b>	<b>offen</b>	<b>EIU: The</b>
103a	Biessenhofen – Füssen	Leuterschach Hp - Lengenwang	0,4	20 <sup>**</sup>	offen	Bü
121a	Neufahrn (Niederbay) - Straubing - Bogen	Laberweinting	0,1	30 <sup>**</sup>	S	Bü
128a	Dachau - Altomünster	Dachau Bf - Indersdorf	0,3	40 <sup>**</sup>	offen	Bü
128b		Indersdorf - Dachau Bf	0,1	30 <sup>**</sup>	offen	Bü
135b	Grafring Bf - Wasserburg (Inn) Stadt	Brandstätt Hp - Forsting Hp	0,2	20 <sup>**</sup>	S	Bü
152a	Traunstein - Garching	Altenmarkt Hst - Trostberg	0,6	30 <sup>*/**</sup>	S	Bü
161a	Günzburg - Mindelheim	Günzburg - Ichenhausen	0,1	10 <sup>**</sup>	offen	
161a		Krumbach (Schwab) - Pfaffenhausen	0,7	50*	offen	Bü
282a	Basel Bad Bf - Zell (Wiesental)	<b>Riehen - Schillerstraße Hp</b>	<b>2,5</b>	<b>90*</b>	<b>offen</b>	
282a		<b>Haagen Bft - Brombach Hp</b>	<b>1,6</b>	<b>80*</b>	<b>offen</b>	
282b		<b>Riehen (b Basel) - Basel Bad Bf</b>	<b>1,9</b>	<b>100*</b>	<b>offen</b>	
5810b	Cham (Opf) - Waldmünchen	<b>Waldmünchen Hp - Grub (Opf) Hp</b>	<b>0,2</b>	<b>30</b>	<b>offen</b>	
5925a	Neunkirchen a Sand - Simmeldorf-Hüttenbach	Schnaittach - Simmeldorf-H'bach	0,1	10	offen	Bü
5941a	Nürnberg Rbf Ausfahrt - Nürnberg Hafen	Nü-Eibach - Nü Hafen	1,4	30	offen	

Gesamtzahl: 29

\* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeiten eingegangen

\*\* trotzdem auch in La 30. Ausgabe 2007

\*\*\* 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
2a	Bft Offenburg - Bft Offenburg Süd	145,2	146,0	70	?	Verbleib unklar
2b	Bft Offenburg Süd - Bft Offenburg	147,3	146,4	70	?	Verbleib unklar
5a	Nü-Dutzendteich - Abzw Reichswald	95,7	94,7	70	?	Verbleib unklar
35a	Abzw Mü-Obermenzing - Mü-Karlsfeld	6,7	13,8	120	?	Ende der Bauarbeiten
	Mü-Karlsfeld - Dachau Bf	13,8	18,4	120	?	Ende der Bauarbeiten
	Dachau Bf - Röhrmoos	18,4	20,2	120	?	Ende der Bauarbeiten
35b	Röhrmoos - Dachau Bf	20,2	16,9	120	?	Ende der Bauarbeiten
	Dachau Bf - Mü-Allach	16,9	9,5	120	?	Ende der Bauarbeiten
	Mü-Allach - Abzw Obermenzing	9,5	6,9	120	?	Ende der Bauarbeiten
50b	Bft Rosenheim	64,6	64,4	100	?	nur Z durch Gl 1903-1905 aus Sig Ks 1 ohne Zs 3; Verbleib unklar
54a	Raubling - Bft Rosenheim Süd	6,1	7,2	120	?	verk Einschaltstrecke; Verbleib unklar
<b>54b</b>	<b>Bft Rosenheim Süd - Raubling</b>	<b>7,2</b>	<b>6,0</b>	<b>120</b>	<b>?</b>	<b>verk Einschaltstrecke, in Buchfahrplan übernommen</b>
<b>56a</b>	<b>Hörkofen - Thann-Matzbach</b>	<b>33,2</b>	<b>33,4</b>	<b>120</b>	<b>?</b>	<b>in Buchfahrplan übernommen</b>
<b>92a</b>	<b>Sonnebg Hbf - Neust (b C) Landesgr</b>	<b>19,3</b>	<b>18,8</b>	<b>40</b>	<b>?</b>	<b>in Buchfahrplan übernommen; EIU: ThE</b>
264a	Dietrich Awanst - Marbach West Hp	88,7	88,8	70	B	Verbleib unklar
264b	Marbach West Hp - Dietrich Awanst	88,8	88,7	70	B	Verbleib unklar
<b>282a</b>	<b>Riehen - Schillerstraße Hp</b>	<b>3,6</b>	<b>5,2</b>	<b>90</b>	<b>?</b>	<b>in Buchfahrplan übernommen</b>
	<b>Haagen Bft - Brombach Hp</b>	<b>9,4</b>	<b>10,2</b>	<b>80</b>	<b>?</b>	<b>in Buchfahrplan übernommen</b>
	Brombach Hp - Maulburg Hp	10,2	14,3	110	?	Verbleib unklar
	Maulburg Hp - Schopfheim	14,6	19,1	110	?	Verbleib unklar
	Schopfheim - Fahrnaue Hp	21,4	21,5	90	?	entgegen Angabe kein Ende mit Fahrplanwechsel
282b	Fahrnaue Hp - Schopfheim	21,5	21,4	90	?	entgegen Angabe kein Ende mit Fahrplanwechsel
	Schopfheim - Maulburg Hp	19,5	18,4	110	?	entgegen Angabe kein Ende mit Fahrplanwechsel
	Schopfheim - Steinen	18,4	14,7	110	?	Verbleib unklar
	Steinen - Brombach Hp	13,3	8,9	110	?	Verbleib unklar
	<b>Riehen (b Basel) - Basel Bad Bf</b>	<b>4,9</b>	<b>4,2</b>	<b>100</b>	<b>?</b>	<b>in Buchfahrplan übernommen</b>
283a	Basel Bad Bf	271,4	271,5	80	?	Verbleib unklar
	Albbruck - Waldshut	320,8	320,9	50	?	Verbleib unklar
283b	Erzingen (Baden)	346,2	345,4	70	?	nur Z < 56 Brh, Verbleib unklar
320a	Bft Offenburg - Bft Offenburg Süd	145,2	146,0	70	?	nur Z < 56 Brh, Verbleib unklar
5810b	Waldmünchen Hp - Grub (Opf) Hp	20,4	20,2	30	?	in Buchfahrplan übernommen

Gesamtzahl: 31

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

## Anlage 4:

### Altersstruktur der LaStellen im Vergleich aller Bereiche für 2005:

Mindestalter in Monaten:		< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	> 12	Summe:
<b>Mitte</b> (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 %)
<b>Nord</b> (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
<b>Ost</b> (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
<b>Südost</b> (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
<b>Süd</b> (30. Ausg. 2005)	Anzahl	<b>49</b> <b>(13,8 %)</b>	<b>71</b> <b>(20,1 %)</b>	<b>46</b> <b>(13,0 %)</b>	<b>79</b> <b>(22,3 %)</b>	<b>109</b> <b>(30,8 %)</b>	<b>354</b> <b>(100,0 %)</b>
	Länge	<b>62,5 km</b> <b>(20,8 %)</b>	<b>38,1 km</b> <b>(12,7 %)</b>	<b>37,7 km</b> <b>(12,5 %)</b>	<b>63,9 km</b> <b>(21,3 %)</b>	<b>98,2 km</b> <b>(32,7 %)</b>	<b>300,4 km</b> <b>(100,0 %)</b>

### Altersstruktur der LaStellen im Vergleich aller Bereiche für 2006:

Mindestalter in Monaten:		< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	≥ 12/12 ≤ 24	> 24	Summe:
<b>Mitte</b> (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 %)
<b>Nord</b> (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 %)
<b>Ost</b> (31. Ausg. 2006)	Anzahl	14 (10,3 %)	22 (16,2 %)	9 (6,6 %)	40 (29,4 %)	<u>51</u> <u>(37,5 %)</u>	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 %)	<u>41,6 km</u> <u>(42,6 %)</u>	nicht ermittelt	97,5 km (100,0 %)
<b>Südost</b> (26. Ausg. 2006)	Anzahl	19 (7,5 %)	27 (10,7 %)	16 (6,3 %)	52 (20,6 %)	<u>139</u> <u>(54,9 %)</u>	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 %)	<u>65,6 km</u> <u>(49,6 %)</u>	nicht ermittelt	132,1 km (100,0 %)
<b>Süd</b> (30. Ausg. 2006)	Anzahl	<b>79</b> <b>(21,6 %)</b>	<b>56</b> <b>(15,5 %)</b>	<b>52</b> <b>(14,2 %)</b>	<b>76</b> <b>(20,8 %)</b>	<b>52</b> <b>(14,2 %)</b>	<b>50</b> <b>(13,7 %)</b>	<b>365</b> <b>(100,0 %)</b>
	Länge	<b>100,9 km</b> <b>(34,2 %)</b>	<b>25,3 km</b> <b>(8,6 %)</b>	<b>23,1 km</b> <b>(7,8 %)</b>	<b>76,5 km</b> <b>(26,0 %)</b>	<b>25,9 km</b> <b>(8,8 %)</b>	<b>42,9 km</b> <b>(14,6 %)</b>	<b>294,6 km</b> <b>(100,0 %)</b>

**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:
<b>Mitte</b> (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 %)
<b>Nord</b> (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 %)
<b>Ost</b> (30. Ausg. 2007)	Anzahl	20 (15,9 %)	16 (12,7 %)	9 (7,1 %)	21 (16,7 %)	28 (22,2 %)	<u>32</u> (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 %)	<u>17,9 km</u> (12,3 %)	nicht ermittelt	146,0 km (100,0 %)
<b>Südost</b> (30. Ausg. 2007)	Anzahl	26 (12,3 %)	20 (9,6 %)	11 (5,3 %)	29 (13,9 %)	34 (16,3 %)	<u>89</u> (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 %)	<u>43,5 km</u> (38,0 %)	nicht ermittelt	114,4 km (100,0 %)
<b>Süd</b> (30. Ausg. 2007)	<b>Anzahl</b>	<b>33</b> (10,3 %)	<b>31</b> (9,7 %)	<b>43</b> (13,4 %)	<b>73</b> (22,8 %)	<b>79</b> (24,7 %)	<b>31</b> (9,7 %)	<b>30</b> (9,4 %)	<b>320</b> (100 %)
	<b>Länge</b>	<b>68,3 km</b> (19,9 %)	<b>10,8 km</b> (3,2 %)	<b>40,3 km</b> (11,8 %)	<b>86,0 km</b> (25,1 %)	<b>72,8 km</b> (21,3 %)	<b>30,4 km</b> (8,9 %)	<b>33,6 km</b> (9,8 %)	<b>342,2 km</b> (100,0 %)

## **Anlage 5:**

### **Anteil der Langsamfahrstellen in den nicht durchgehenden Hauptgleisen<sup>10</sup>**

<b>Langsamfahrstellen, die nicht in durchgehenden Hauptgleisen gelegen sind</b>					
	Nord	Ost	Südost	Süd	Mitte
<b>2004:</b>	-	-	-	15 von 266 (5,6 %)	15 von 246 (6,1 %)
<b>2005:</b>	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 %)
<b>2006:</b>	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 %)
<b>2007:</b>	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 %)

<sup>10</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.