

Vergleich des La-Bereichs Südost¹

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

26. Kw 2005, gültig vom	27.06. bis 03.07.05
26. Ausgabe 2006, gültig vom	30.06. bis 06.07.06
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 Südost 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 Fahrtrichtungen 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 „Südost“ erstreckt sich auf das Schienennetz des gleichnamigen DB Netz-Regionalbereiches, im wesentlichen also auf die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen.

²http://www.privatbahnen.com/pdf/070416+BerichtLa-Stellen_SuedOst_2005_06_update.pdf

2. Vergleich 2005 bis 2007

Anzahl:	26. Kw 2005	313	
	26. Ausgabe 2006	253	
	Veränderung		- 19,2 %
Gesamtlänge:	30. Ausgabe 2007	209	
	Veränderung		- 17,4 %
	26. Kw 2005	196,1 km	
	26. Ausgabe 2006	132,1 km	
	Veränderung		- 32,6 %
	30. Ausgabe 2007	114,4 km	
	Veränderung		- 13,4 %

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 zuletzt stark gestiegen. Sie beträgt für 2005 39,3 % (bezogen auf die Anzahl) bzw. 57,2 % km (bezogen auf die Gesamtlänge), für 2006 36,4 bzw. 44,1 % und für 2007 schließlich 63,2 bzw. 72,2 %.

Nachdem noch im Vergleich 2005 – 2006 bei keinem der Einträge der Grund weggelassen worden war, scheint die in den DB Netz-Niederlassungen der Altbundesländer schon gewohnte Praxis der zunehmenden Nichtangabe von Gründen nun auch auf dem ehemaligen Gebiet der DR Fuß zu fassen. So ist nun bei immerhin 34 Einträgen vom Sommer 2006 ein Jahr später kein Grund mehr in der La angegeben.

Kaum eine Rolle spielt hingegen im Gegensatz zum Altbundesgebiet der schwarze „Statistikpunkt“ in der letzten La-Spalte, der mit größter Wahrscheinlichkeit auf Mängel an den Bahnanlagen hinweist und der Einheitlichkeit halber mit erhoben wurde. In der Tabelle enthält die Spalte „Grund“ in diesem Fall ein „m“, wovon drei Einträge betroffen sind.

4. Verbleib von La-Stellen

4.1. Der Vergleich 2005/06 wurde bereits veröffentlicht³ - Zusammenfassung:

44 der 313 Langsamfahrstellen (14,1 %) aus der **26. Kw 2005** sind in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, **ohne** dass ihnen abgeholfen wurde.

134 der 313 Langsamfahrstellen (42,8 %) aus der 26. Kw 2005 sind auch im La-Heft der 30. Kw 2005 enthalten. Beide Bereiche überlappen sich jedoch leicht, da drei La-Stellen

³ http://www.privatbahnen.com/pdf/070416+BerichtLa-Stellen_SuedOst_2005_06_update.pdf

(0,1 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2005 als auch im La-Heft der 26. Ausgabe 2006 wiederzufinden sind (Doppelzählung).

175⁴ der 313 Langsamfahrstellen (56,8 %) aus der 26. Kw 2005 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

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

26 der 253 Langsamfahrstellen (10,3 %) aus der **26. Ausgabe 2006** sind in den Buchfahrplänen für 2007 wiederzufinden, ohne daß ihnen abgeholfen wurde. Sie sind in der Exceltabelle grau unterlegt und in Anlage 2 zusammengefaßt.

106 der 253 Langsamfahrstellen (43,1 %) aus der **26. 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 8 Langsamfahrstellen (2,3 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2007 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 wiederzufinden sind (Doppelzählung).

124⁵ (49,1 %) der 253 Langsamfahrstellen aus der 26. Ausgabe 2006 sind nicht beseitigt, sondern entweder in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

Es wurden **22** Langsamfahrstellen (Anlage 3) aus der La 48/06 ermittelt, deren Gültigkeit genau mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.06 endete. Davon sind zehn Stück im Buchfahrplan für 2007 wiederzufinden.

Von diesen zehn waren fünf schon in der La 26/06 enthalten und sind demzufolge auch in Anlage 2 zu finden. Die fünf verbleibenden und auch in den Buchfahrplan übernommenen (Strecken 273, 409, 411, 637 und 900) traten dagegen erst nach der 26. Ausgabe 2006 in Kraft.

Durch Abgleich der Listen in Anlage 2 und 3 sind sechs La-Stellen identifizierbar, die im Buchfahrplan 2007 wieder auftauchen⁶. Wider Erwarten tragen 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):			Gesamt
		in Buchfpl des Folgejahres	in La des Folgejahres	./. Doppelzählung	
26. Kw 2005	313	14,1	42,8	0,1	55,8
26. Ausgabe 2006	253	10,3	43,1	2,3	49,1
30. Ausgabe 2007	209	offen	offen	offen	offen

⁴ 44 + 134 (= 178) - 3 = 175

⁵ 26 + 106 (= 132) - 8 = 124

⁶ in Anlage 2 kursiv gesetzt

5. Alter der Langsamfahrstellen

5.1. Die Altersstruktur für die **26. 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:

Alter in Monaten:	≤ 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	> 24	Summe:
Anzahl	26 (12,3 %)	20 (9,6 %)	11 (5,3 %)	29 (13,9 %)	34 (16,3 %)	89 (42,6 %)	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 %)	114,4 km (100,0 %)

Ein Vergleich der Altersstruktur mit den anderen La-Bereichen Nord, Ost, 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 allen 559 im Gesamtzeitraum seit Sommer 2005 ermittelten Einträgen sind 153 (27,3 %) in mindestens zwei der ausgewerteten La-Hefte enthalten. Davon sind 64 (11,4 %) in genau zwei und 89 (15,9 %) in allen drei Ausgaben zu finden. Letztere sind also mindestens 24 Monate alt. Innerhalb der Kategorie „zwei Ausgaben“ entfallen 47 (8,4 % von 559) auf die Jahre 2005 und 2006 sowie die verbleibenden 17 (3,0 % von 559) auf die Jahre 2006 und 2007. Der Anteil der mindestens 12 Monate alten LaStellen ist demnach 2006/07 im Vergleich zu 2005/06 von 8,4 % auf 3,0 % zurückgegangen.

6. Fazit

Der von Anfang an zu beobachtende Trend eines stetigen Rückgangs sowohl hinsichtlich Anzahl als auch Gesamtlänge der La-Stellen hat sich auch im Vergleichszeitraum 2006 – 2007 fortgesetzt.

Wie bei den anderen untersuchten La-Bereichen ist bei der Entwicklung der Altersstruktur kein eindeutiger Trend erkennbar. Ins Auge fallend ist ein deutlicher Anstieg der Quote bei „jünger als 1 Monat“: bezogen auf die Anzahl von 7,5 auf 12,3 %, bezogen auf die Länge von 11,4 auf 25,9 %. Auch in der höchsten Kategorie „älter als ein Jahr“⁸ ist ein weiterer Anstieg feststellbar, sowohl bei der Anzahl (von 54,9 auf 58,9 %) als auch der Länge (von 49,6 auf 51,8 %). Der zahlenmäßige Anteil dieser LaStellen nähert sich damit der Zweidrittelmarke.

⁷ Siehe Fn 2

⁸ Für 2007 müssen dazu die Anteile für „12 ≤ 24 Monate“ und „> 24 Monate“ addiert werden, da für 2006 „> 12 Monate“ bereits die höchste Kategorie ist.

Der Anteil der Langsamfahrstellen, die in den nicht durchgehenden Streckengleisen gelegen sind (Ausweich- und Abstellgleise etc.), liegt noch über jenem der Ausgabe Ost, der wiederum deutlich höher als in Nord, Mitte und Süd. Ein Vergleich hierzu ist in Anlage 5 zu finden.

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	140	64,5 km	127	58,7 km	62	26,1 km
wegen ausgewiesener Unterbauschäden	4	1,8 km	8	2,0 km	3	1,5 km
wegen ausgewiesener Brückenschäden	11	1,1 km	8	1,0 km	5	0,5 km
wegen ausgewiesener sicherungstechn. Mängel	35	16,5 km	18	12,1 km	4	1,9 km
wegen nicht näher genannter, aber wahrscheinlich er Infrastrukturmängel	-	-	-	-	3	2,4 km
ohne Angaben zu den Ursachen	123	112,2 km	92	58,3 km	132	82,8 km
Summe:	313	196,1 km	253	132,1 km	209	114,4 km
Veränderung gegenüber Vorjahr:			- 19,2 %	- 32,6 %	-17,4 %	- 13,4 %

Nicht mit berücksichtigt ist die 20,8 km lange „Langsamfahrstelle“ für die Strecke 453 Zella-Mehlis – Wernshausen. Es handelt sich hierbei nicht um eine Langsamfahrstelle im Sinne dieser Untersuchung, sondern um einen seit Jahren (!) falschen Geschwindigkeitseintrag von 60 statt 50 km/h in den Buchfahrplänen. Die in den internen und externen Fahrplanmedien abgedruckten Fahrtzeiten sind aber für 50 km/h gerechnet, so dass keine Zugverspätungen entstehen.

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
270b	Halle - Nordhausen - Eichenberg	Leinefelde	0,8	100**	offen	
270b		Röblingen a S - Teutschenthal	0,9	70**	offen	
330a	Dessau Hbf - Köthen - Aschersleben	Bft Köthen Pbf	0,2	20	offen	Vermerk „Ende 09.12.06 23:59“ erst in Ausgabe 49, gültig ab 10.12.
340a	Halle (Saale) - Eilenburg	Reußen	1,6	70	O	
340b		Reußen	1,6	70	O	
400a	(Jüterbog -) - Halle - Erfurt - Bebra	Wildeck-Hönebach - Abzw Faßdf	1,1	90**	offen	
400b		Abzw Faßdf - Wildeck-Hönebach	1,1	90**	offen	
409a	Merseburg Pbf - Buna Werke - Halle-Nietleben	Merseburg-Elisabethhöhe	0,3	30	O	
409a		Holleben	0,2	70***	offen	Z in/aus Ri Angersdorf
409b		Holleben	0,9	70	offen	
430a	Weißenfels - Zeitz	Weißenfels - Prittitz	0,1	40**	offen	
450a	Neudietendorf - Rentwertshausen	Zella-Mehlis - Suhl	0,1	10*	offen	B
630a	Leipzig - Altenburg - Werdau	Bft Gaschwitz	0,1	70***	O	
650a	Neukieritzsch - Geithain - Chemnitz	Neukieritzsch	0,4	20*/**	O	
650b		Neukieritzsch	0,4	20*/**	O	
720a	Borsdorf (Sachs) - Großbothen - Coswig (Bz Dresden)	Roßwein	0,3	20*	offen	
720b		Leisnig - Großbothen	0,9	60	offen	
840a	Horka - Falkenberg - Roßlau	Horka Gbf	0,1	20*/**	offen	
900a	Dresden - Chemnitz Hbf - Zwickau Hbf - Hof	Bft Dresden-Altstadt	0,5	40	offen	
900b		Bft Dresden-Altstadt	0,5	40	offen	
908a	Bärenstein - Flöha	Schönfeld-Wiesa - Wolkenstein	0,5	40*	O	
908a		Schönfeld-Wiesa - Wolkenstein	0,1	30*	O	
918b	Zwickau Hbf - Falkenstein (Vogtl)	Voigtsgrün - Bft Zwickau B 13	1,3	60*	offen	
950b	Görlitz - Dresden-Neustadt	Bft Dre-Neustadt - Bft Dre-Klotzsche	0,8	90	offen	
953a	Arnsdorf - Dürrröhrsdorf - Pirna	Arnsdorf	0,1	30	offen	auch in La 49 ohne Vermerk zum Ende enthalten
980a	Zittau - Bischofswerda	Ebersbach(Sachs) - Sohland	1,0	30	offen	auch in La 49 ohne Vermerk zum Ende enthalten ⁹

Gesamtzahl: 26

* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeiten eingegangen

** trotzdem auch in La 30. Ausgabe 2007

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

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

⁹ Hier standen unmittelbar nach Fahrplanwechsel die Angaben in der La (30 km/h auf 100 m für Lokomotiven der BR 23x und 250) und im Buchfahrplan (30 km/h auf 1 km für alle Fahrzeuge) in direktem Widerspruch.

Anlage 3:

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

Str.-Nr.	Ort	von	bis	km/h	Grund	Bemerkung
273	Bft Angersdorf - Holleben	18,4	20,4	30	O	verkürzt in Buchfahrplan übernommen
310	Bft Leipzig Hbf- Leipzig-Thekla	3,0	3,4	30	?	Verbleib unklar
340a	Reußen	11,6	13,0	70	O	in Buchfahrplan übernommen
340b	Reußen	13,0	11,7	70	O	in Buchfahrplan übernommen
400a	Bft Mersebg Pbf	13,9	14,5	50	O	Verbleib unklar
404a	Abzw Halle At	2,5	2,2	20	?	Z Ri Ammendf über Rz-Gleis; Verbleib unklar
409a	Merseburg-Elisabethhöhe	2,7	3,0	30	O	in Buchfahrplan übernommen
409b	Holleben	13,8	12,9	70	?	in Buchfahrplan übernommen
411a	Merseburg-Elisabethhöhe	2,8	3,0	30	O	in Buchfahrplan übernommen
453	Schmalkalden	23,5	24,0	30	?	verk Durchrutschweg; Verbleib unklar
500b	Leipzig-Mockau	307,2	1,5	30	?	nur Z Ri Str 715; Verbleib unklar
637	Bft Lpz-Plagwitz - Bft Markkleebg W	5,0	5,2	30	O	in Buchfahrplan übernommen
715a	Leipzig-Mockau	1,5	1,8	30	?	nur für nicht dchg Hgl
900a	Bft Dresden-Altstadt	1,1	1,6	40	?	in Buchfahrplan übernommen
900b	Plauen (Vogtl) ob Bf	115,8	115,4	40	?	Bfumbau; in Buchfahrplan übernommen
	Bft Dresden-Altstadt	1,6	1,1	40	?	in Buchfahrplan übernommen
903b	Freital-Hainsberg	10,8	10,4	100	?	Verbleib unklar
906	Pockau-Lengefeld - Grünh-Borstendf	41,9	42,1	50	?	Verbleib unklar
912a	Chemnitz Süd - Einsiedel	7,4	7,5	10	S	Bü km 7,45; Mangel beseitigt
	Burkhardtsdorf	19,0	19,2	50	?	Umbau Bf B'dorf
912b	Burkhardtsdorf	19,8	19,6	50	?	Umbau Bf B'dorf
	Aue (Sachs) - Thalheim	34,9	34,3	60	S	Verbleib unklar

Gesamtzahl: 22

fett: schon in La 26/06 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 (100,0 %)
	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.