

## Vergleich des La-Bereichs **Mitte**<sup>1</sup> Sommer 2004 bis Sommer 2008

### 1. Zur Untersuchungsmethode

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

zum anderen die Buchfahrpläne der DB-Netzregionalbereiche Mitte, West, Süd und Südwest für die Fahrplanjahre 2005 bis 2008.

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 separat angefordert werden kann.

---

<sup>1</sup> Der La-Bereich „Mitte“ erstreckt sich auf das Schienennetz des DB Netz-Regionalbereiches Mitte mit dem Rhein-Main-Ballungsraum als räumlichem Zentrum sowie Teile der angrenzenden Regionalbereiche Süd, Südwest, West und Nord.

## 2. Vergleich 2004 bis 2008

Anzahl:	27. Kw 2004	246	
	30. Kw 2005	219	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 11,0 %</b>
	30. Ausgabe 2006	208	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 5,0 %</b>
	30. Ausgabe 2007	178	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 13,9 %</b>
	30. Ausgabe 2008	154	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 9,6 %</b>
Gesamtlänge:	27. Kw 2004	138,0 km	
	30. Kw 2005	159,1 km	
	<b>Veränderung:</b>		<b>+ 15,3 %</b>
	30. Ausgabe 2006	153,0 km	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 3,8 %</b>
	30. Ausgabe 2007	124,7 km	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 18,4 %</b>
	30. Ausgabe 2008	97,1 km	
	<b>Veränderung:</b>		<b>- 24,4 %</b>

## 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.

Zwischenzeitlich gab es von 2005 bis 2007 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 %). So war 2005 und 2006 ein Oberbaumangel nur für beide Gleise der La-Strecke 247 zwischen Neustadt/Weinstraße und Landau angegeben. Für 2007 fanden sich lediglich je einmal ein Brücken- und ein sicherungstechnischer Mangel. Die Tendenz schien unübersehbar: 2005 bis 2007 gab es (scheinbar) kaum noch Mängel an den Bahnanlagen...

2008 trat dann eine wenigstens zaghafte Wende bei der Angabe von Gründen ein, denn die o. g. Quote fiel auf 68,2 bzw. 85,7 %. Gerade auch bei Einträgen, die es schon 2007 gab, werden nunmehr wieder verstärkt die Gründe angegeben. Dies betrifft immerhin 30 Positionen, wogegen nur bei einem Eintrag der Grund weggefallen ist.

Eine zeitweise Lockerung der Restriktionen bei den Angaben zu den LaStellenursachen hatte es schon in den ersten Monaten des Jahres 2007 gegeben. 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 ei-

nen Mangel an der Bahnanlage ist<sup>2</sup>. Dies wurde für die Auswertungen ab 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. 2008 sind es 8 Einträge (5,2 %) mit einer Gesamtlänge von 4,1 km (4,2 %). In der Tabelle enthält die Spalte „Grund“ in diesem Fall ein „m“.

Weiterhin ohne jegliche Hinweise zu den Ursachen verbleiben demnach für 2007 114 Einträge (63,7 %) mit einer Gesamtlänge von 90,4 km (72,4 %) und für 2008 97 Einträge (63,0 %) mit einer Gesamtlänge von 79,3 km (81,7 %).

---

<sup>2</sup> Näheres dazu im von NP für 2007 dokumentierten LaMonitoring einzelner Strecken:  
[www.privatbahnen.com/pdf/290208+Bericht+La+Monitor.pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/290208+Bericht+La+Monitor.pdf)

## 4. Verbleib von LaStellen

**4.1.** Die **Vergleiche 2004/2005, 2005/2006 und 2006/2007** wurden bereits veröffentlicht<sup>3</sup> - Zusammenfassung:

### 2004/2005:

**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 wieder zu finden ist (Doppelzählung).

**89<sup>4</sup>** 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.

### 2005/2006:

**9** der 219 Langsamfahrstellen (4,1 %) aus der **30. Kw 2005** sind in den Buchfahrplänen für 2006 wieder zu finden, ohne daß ihnen abgeholfen wurde.

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

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 wieder zu finden 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.

**87<sup>5</sup>** 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.

### 2006/2007:

**16** der 208 Langsamfahrstellen (7,7 %) aus der **30. Ausgabe 2006** sind in den Buchfahrplänen für 2007 wieder zu finden, ohne dass ihnen abgeholfen wurde.

**81** der 208 Langsamfahrstellen (38,9 %) aus der 30. Ausgabe 2006 sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 enthalten.

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 wieder zu finden 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.

**91<sup>6</sup>** der 208 Langsamfahrstellen (43,8 %) aus der 30. Kw. 2006 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

<sup>3</sup> [www.privatbahnen.com/pdf/080811+La-StellenBericht+MITTE+2004+bis+2007.pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/080811+La-StellenBericht+MITTE+2004+bis+2007.pdf)

<sup>4</sup>  $10 + 80 (= 90) - 1 = 89$

<sup>5</sup>  $80 + 9 (= 89) - 2 = 87$

<sup>6</sup>  $16 + 81 (= 97) - 6 = 91$

#### 4.2. Der Vergleich 2007/2008 zeigt folgende Ergebnisse:

19 der 178 Langsamfahrstellen (10,7 %) aus der 30. Ausgabe 2007 sind in den Buchfahrplänen für 2008 wieder zu finden, ohne dass ihnen abgeholfen wurde. Sie sind in der Tabelle grau unterlegt und ebenfalls in Anlage 2 zusammengefasst.

75 der 178 Langsamfahrstellen (42,1 %) aus der 30. Ausgabe 2007 sind auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2007 enthalten. Sie sind in der Tabelle farbig unterlegt.

Beide Bereiche überlappen sich jedoch, da 9 Langsamfahrstellen (5,1 %) sowohl in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode 2008 als auch im La-Heft der 30. Ausgabe 2008 wieder zu finden sind (Doppelzählung). Darunter sind wiederum die beiden Einträge für den Abschnitt Assenheim – Nidderau der Strecke 26, die nun schon zum dritten Mal in den Buchfahrplan übernommen wurden und trotzdem auch in der La des Folgejahres auftauchen.

85<sup>7</sup> der 178 Langsamfahrstellen (47,8 %) aus der 30. Ausgabe 2007 sind also nicht beseitigt, sondern in den Buchfahrplan oder in die La-Hefte des Folgejahres übernommen worden.

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

	Gesamtanzahl La-Stellen	davon (in Prozent):			Gesamt
		in Buchfpl des Folgejahres	in La des Folgejahres	./ Doppelzählung	
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	10,7	42,1	5,1	47,8
30. Ausgabe 2008	154	offen	offen	offen	offen

### 5. Alter der Langsamfahrstellen

5.1. Die Altersstrukturen für die 30. Kw 2005, die 30. Ausgabe 2006 und die 30. Ausgabe 2007 wurden bereits veröffentlicht - siehe dazu Anlage 4.

5.2. Die Altersstruktur für die 30. Ausgabe 2008 stellt sich wie folgt dar:

Alter in Monaten:	< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	24 ≤ 36	36 ≤ 48	> 48	Summe:
Anzahl	14 (9,1%)	17 (11,0 %)	21 (13,6 %)	24 (15,6 %)	28 (18,2 %)	14 (9,1 %)	17 (11,0 %)	19 (12,4 %)	154 (100,0 %)
Länge	32,4 km (33,4 %)	15,3 km (15,8 %)	7,3 km (7,5 %)	10,0 km (10,3 %)	12,1 km (12,5 %)	7,5 km (7,7 %)	4,9 km (5,0 %)	7,6 km (7,8 %)	97,1 km (100,0 %)

<sup>7</sup> 19 + 75 (= 94) – 9 = 85

Ein Vergleich der Altersstruktur mit den anderen La-Bereichen für die Jahre 2005 bzw. 2006 bis 2008 kann Anlage 4 entnommen werden.

### 5.3. Langzeitbetrachtung

Durch die Auswertung von La-Heften aus nunmehr fünf Jahren konnte eine zusätzliche Alterskategorie „älter als vier 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 694 im Gesamtzeitraum seit Sommer 2004 erstmals ermittelten Einträgen sind 180 (25,9 %) in mindestens zwei der ausgewerteten La-Hefte enthalten. Davon sind

99 (14,2 %) von 694 in genau zwei,  
37 (5,3 %) in genau drei,  
28 (4,0 %) in genau vier und  
16 (2,3 %) in allen fünf Ausgaben zu finden.

Letztere sind also mindestens 48 Monate alt. Demgegenüber tauchen 514 Einträge (74,1 % von 694) in nur je einer der fünf La-Ausgaben auf.

Innerhalb der Kategorie „zwei Ausgaben“ entfallen

41 (41,4 %) von 99 auf die Jahre 2004 und 2005,  
14 (14,1 %) auf die Jahre 2005 und 2006,  
15 (15,2 %) auf die Jahre 2006 und 2007 sowie die verbleibenden  
29 (29,3 %) auf die Jahre 2007 und 2008.

Innerhalb der Kategorie „drei Ausgaben“ entfallen

14 (37,8 %) von 37 auf die Jahre 2004-2006,  
9 (24,4 %) auf die Jahre 2005-2007 und die verbleibenden  
14 (37,8 %) auf die Jahre 2006-2008.

Innerhalb der Kategorie „vier Ausgaben“ entfallen

12 (42,9 %) von 28 auf die Jahre 2004-2007 und  
16 (57,1 %) auf die Jahre 2006-2008.

## 6. Fazit

Nach fünfjährigem Untersuchungszeitraum ist aktuell sowohl hinsichtlich Anzahl (seit 2005) als auch Gesamtlänge (seit 2006) der Langsamfahrstellen ein weiterer Rückgang zu verzeichnen. Verglichen mit dem Vorjahr hat sich dieser bei der Anzahl etwas verlangsamt („nur“ noch - 9,6 statt - 13,9 %), bei der Gesamtlänge jedoch von - 18,4 auf - 24,4 % verstärkt. Infolge dieser Entwicklung liegen Anzahl als auch Gesamtlänge jetzt deutlich unter den Werten des ersten Erhebungsjahres 2004.

Es bleibt der schon 2007 entstandene Eindruck, daß die Kritik an der Infrastrukturinstandhaltungsstrategie der DB Netz AG nicht ganz ohne Folgen geblieben ist. Eine ge-

nauere Beurteilung ist aber weiterhin nicht möglich. Zwar werden, was als Schritt in die richtige Richtung zu werten ist, nunmehr wieder verstärkt Gründe für die Einrichtung von LaStellen angegeben, doch erscheint dies nach wie vor nicht konsequent genug. Schließlich ist es nicht nachvollziehbar, warum bezogen auf die Gesamtlänge 2008 trotz des allgemeinen Rückgangs der LaStellen etwa bei den ausgewiesenen Oberbaumängeln der Anteil nur noch bei 2,5 km liegen soll, nachdem er 2004 53,1 km betragen hatte.

Negativ ins Auge fallend ist, daß der Anteil der LaStellen, die durch Übernahme in den Buchfahrplan administrativ beseitigt wurden, erneut (von 7,7 auf 10,7 %) angestiegen ist. Auch die Quote der LaStellen, die man im La-Heft des Folgejahres wieder findet, ist seit Beginn der Untersuchungen kontinuierlich von 32,5 über 36,5 und 38,9 % auf jetzt 42,1 % gestiegen.

Bei der Entwicklung der Altersstruktur ist wie schon seit 2005 weiterhin kein eindeutiger Trend erkennbar. Dabei ist zu berücksichtigen, daß für den Vergleich mit dem Vorjahr immer die beiden höchsten Altersklassen zusammengerechnet werden müssen, da mit jedem Jahr eine neue Kategorie am oberen Ende hinzukommt. So liegt der Anteil bei Anzahl und Länge in der obersten Altersklasse in der Größenordnung von 2007. Bezüglich ihrer Gesamtlänge ist der Anteil der Einträge, die jünger als drei Monate sind, noch deutlicher ausgeprägt als 2007.

Der zahlenmäßige 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.

## Anlage 1:

### Auswertung nach Anzahl und Schadensarten

	27. Kw 2004		30. Kw 2005		30. Aug 2006		30. Aug 2007		30. Aug 2008	
	Anzahl	Gesamt- länge	Anzahl	Gesamt- länge	Anzahl	Gesamt- länge	Anzahl	Gesamt- länge	Anzahl	Gesamt- länge
wegen ausgewiesener Oberbauschäden („O“)	79	53,1 km	2	37,0 km	2	37,0 km	0	0,0 km	11	2,5 km
wegen ausgewiesener Unterbauschäden („U“)	6	1,3 km	0	0,0 km	0	0,0 km	0	0,0 km	9	2,7 km
wegen ausgewiesener Brückenschäden („B“)	22	4,4 km	0	0,0 km	0	0,0 km	1	0,1 km	24	4,5 km
wegen ausgewiesener sicherungst. Mängel („S“)	19	4,0 km	1	0,6 km	0	0,0 km	1	0,1 km	5	4,0 km
ohne jegliche Angaben zu den Ursachen („?“)	120	75,2 km	216	121,5 km	206	116,0 km	114	90,4 km	97	79,3 km
wegen nicht näher genannter, aber wahrscheinlicher Infrastrukturmängel („m“)	nicht ermittelt						62	34,1 km	8	4,1 km
<b>Summe:</b>	<b>246</b>	<b>138,0 km</b>	<b>219</b>	<b>159,1 km</b>	<b>208</b>	<b>153,0 km</b>	<b>178</b>	<b>124,7 km</b>	<b>154</b>	<b>97,1 km</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr:</b>	-	-	- 11,0 %	+ 15,3 %	- 5,0 %	- 3,8 %	- 13,9 %	- 18,4 %	- 9,6 %	- 24,4 %

## Anlage 2:

**Langsamfahrstellen aus der 30. Ausgabe 2007, die im Buchfahrplan für 2008 wieder zu finden sind**

Str.-Nr	La-Strecke	Ort	Länge in km	V <sub>ist</sub> in km/h	Grund	Anm.
14a	Linke Rheinstrecke	Ko-Lützel - Koblenz Hbf	1,5	120	offen	
15b	Ffm Hbf - Biblis - Mannheim Hbf	Biblis	1,0	140 <sup>*/**</sup>	offen	
16a	Ffm Hbf - Ff-Höchst - Abzw Kostheim - Wiesbaden Hbf/Ost Gbf	Üst Frz - Bft Ff-Höchst Pbf	0,2	70*	offen	
16b		Hochheim - Flörsheim	0,6	50	offen	
		Bft Ff-Höchst Pbf - Üst Frz	0,2	70*	offen	
21a	Ffm Hbf - Darmstadt Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld - Heidelberg Hbf	Da-Arheilgen - Darmstadt Hbf	0,4	120	offen	
23b	Ffm Hbf - Ffm Süd - Offenbach (M) Hbf - Hanau Hbf - Fulda - Bebra - (- Göttingen)	Hünfeld	0,4	100**	offen	
		Bft Offenbach Pbf	0,6	150 <sup>*/**</sup>	offen	
26a	Friedberg (Hess) - Hanau Hbf	Assenheim - Nidderau	0,6	50**	offen	
26b		Nidderau - Assenheim	0,6	50**	offen	
34b	Mainz-Bischofsheim Pbf/Gbf - Groß Gerau - Abzw Eichmühle/Gr. Gerau-Dornberg - Abzw Stockschnaise - Darmstadt Hbf/Darmstadt-Kranichstein	Groß Gerau	0,5	120 <sup>*/**</sup>	offen	
61a	(Siegen-Weidenau/Siegen -) Haiger - Wetzlar - Gießen	Haiger	0,2	70	offen	
63a	Betzdorf (Sieg) - Haiger	Wahlbach Hp - Burbach	0,1	20	offen	
213b	Schifferstadt - Germersheim - Wörth - Lauterbourg	Berg (Pf) Hp - Hagenbach Hp	0,6	90*	offen	
508b	Trier Hbf - Ehrang - Cochem - Koblenz Hbf	Ehrang	0,2	50 <sup>*/**</sup>	offen	
511a	Trier Hbf - Karthaus - Perl - Bundesgrenze - Apach	Wellen (Mosel) - Wincheringen	4,5	110	offen	
516a	Saarbrücken - Lebach	Lebach	0,6	40 <sup>*/**</sup>	offen	
543a	Hochspeyer - Bad Münster am Stein - Bad Kreuznach - Gau Algesheim - Mainz	Bft Hochspeyer Nord	0,1	60	offen	
544a	Hochspeyer Nord - Hochspeyer Ost	Bft Hochspeyer Nord	0,1	60	offen	

Gesamtzahl: 19

\* mit leicht veränderter Kilometrierung und/oder Geschwindigkeit eingegangen

\*\* trotzdem auch in La 30. Ausgabe 2008

### **Anlage 3:**

**Langsamfahrstellen aus der La 48. Ausgabe 2007, deren Gültigkeit lt. Angabe genau mit dem Fahrplanwechsel am 09.12.07 endete**

**(entfällt)**

## 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						
	Länge							
Ost (31. Ausg. 2006)	Anzahl							
	Länge							
Südost (26. Ausg. 2006)	Anzahl							
	Länge							
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 %)		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 %)		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 %)		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 %)		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 %)		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 %)
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 %)

**Altersstruktur der LaStellen im Vergleich aller Bereiche für 2008:**

Mindestalter in Monaten:		< 1	1 ≤ 3	3 ≤ 6	6 ≤ 12	12 ≤ 24	24 ≤ 36	≥ 36/ 36 ≤ 48	> 48	Summe:
Mitte (30. Ausg. 2008)	Anzahl	14 (9,1 %)	17 (11,0 %)	21 (13,6 %)	24 (15,6 %)	28 (18,2 %)	14 (9,1 %)	17 (11,0 %)	19 (12,4 %)	154 (100,0 %)
	Länge	32,4 km (33,4 %)	15,3 km (15,8 %)	7,3 km (7,5 %)	10,0 km (10,3 %)	12,1 km (12,5 %)	7,5 km (7,7 %)	4,9 km (5,0 %)	7,6 km (7,8 %)	97,1 km (100,0 %)
Nord (30. Ausg. 2008)	Anzahl	22 (7,6 %)	35 (12,0 %)	31 (10,7 %)	44 (15,1 %)	64 (22,0 %)	34 (11,7 %)	20 (6,8 %)	41 (14,1 %)	291 (100,0 %)
	Länge	43,7 km (16,8 %)	34,2 km (13,1 %)	21,0 km (8,1 %)	36,6 km (14,1 %)	36,7 km (14,1 %)	15,1 km (5,8 %)	19,6 km (7,5 %)	53,2 km (20,5 %)	260,1 km (100,0 %)
Ost (30. Ausg. 2008)	Anzahl	7 (7,5 %)	7 (7,5 %)	2 (2,2 %)	27 (29,0 %)	23 (24,7 %)	6 (6,5 %)	21 (22,6 %)	nicht ermittelt	93 (100,0 %)
	Länge	13,0 km (19,1 %)	15,7 km (23,0 %)	1,1 km (1,6 %)	7,2 km (10,5 %)	16,3 km (23,8 %)	1,8 km (2,6 %)	13,3 km (19,4 %)		68,4 km (100,0 %)
Südost (30. Ausg. 2008)	Anzahl	2 (1,3 %)	15 (10,0 %)	12 (8,0 %)	23 (15,3 %)	21 (14,0 %)	15 (10,0 %)	62 (41,4 %)		150 (100,0 %)
	Länge	2,0 km (2,8 %)	8,1 km (11,3 %)	7,4 km (10,3 %)	9,6 km (13,4 %)	10,6 km (14,8 %)	4,5 km (6,3 %)	29,3 km (41,1 %)		71,5 km (100,0 %)
Süd (30. Ausg. 2008)	Anzahl	29 (12,0 %)	27 (11,3 %)	38 (15,8 %)	30 (12,5 %)	45 (18,8 %)	30 (12,5 %)	16 (6,7 %)	25 (10,4 %)	240 (100,0 %)
	Länge	43,4 km (19,3 %)	21,7 km (9,6 %)	36,7 km (16,2 %)	25,6 km (11,3 %)	29,5 km (13,1 %)	14,7 km (6,4 %)	23,0 km (10,2 %)	31,3 km (13,9 %)	225,9 km (100,0 %)

## Anlage 5:

### Anteil der Langsamfahrstellen in den nicht durchgehenden Hauptgleisen<sup>8</sup>

Langsamfahrstellen, die nicht in durchgehenden Hauptgleisen gelegen sind					
	Nord	Ost	Südost	Süd	Mitte
<b>2004:</b>	-	-	-	15 von 266 (5,6 %)	<b>15 von 246 (6,1 %)</b>
<b>2005:</b>	26 von 343 (7,6 %)	36 von 147 (24,5 %)	124 von 313 (39,6 %)	23 von 353 (6,5 %)	<b>9 von 219 (4,1 %)</b>
<b>2006:</b>	25 von 351 (7,1 %)	39 von 136 (28,7 %)	114 von 253 (45,1 %)	18 von 365 (4,9 %)	<b>7 von 208 (3,4 %)</b>
<b>2007:</b>	23 von 319 (7,2 %)	30 von 126 (23,8 %)	88 von 209 (42,1 %)	13 von 320 (4,1 %)	<b>7 von 178 (3,9 %)</b>
<b>2008:</b>	16 von 291 (5,5 %)	20 von 93 (21,5 %)	73 von 150 (48,7 %)	12 von 240 (5,0 %)	<b>11 von 154 (7,1 %)</b>

<sup>8</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.