

Langsamfahrstellen Monitoring ausgewählter Strecken der DB Netz AG

1. Ziel und Methodik der Untersuchung

Das Netzwerk Privatbahnen e. V. (NP) veröffentlicht seit 2005 eine jährliche Übersicht zur Langsamfahrstellensituation in allen fünf Regionalbereichen der DB Netz AG. Diese geben einerseits einen kompletten Überblick über fast das gesamte Netz der DB, bilden aber andererseits immer nur die Situation zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt (i. d. R. die 30. Kalenderwoche) ab, wobei auch das Mindestalter des jeweiligen Eintrags erfasst wird.

Daraus resultierte der Wunsch, von der jährlichen „Momentaufnahme“ im Sommer abzurücken und statt dessen zu einer kontinuierlichen Datenerfassung der La-Stellen über einen längeren Zeitraum zu kommen, um nicht zuletzt die Aktivitäten des Infrastrukturbetreibers zur Beseitigung von Mängelstellen besser verfolgen zu können.

Um den Aufwand zu begrenzen, sind in die Betrachtungen sich nur sechs ausgewählte Strecken aus drei Regionalbereichen einbezogen, von denen bekannt ist, daß es sich bei ihnen in punkto Instandhaltung um Problemfälle handelt. Die Erhebungen beschränken sich ferner auf ein Vierwochenintervall, von dem nur in Ausnahmefällen abgewichen wird. Zur Auswertung, die auf jener der Jahresübersichten basiert, wurden mit der wöchentlich erscheinenden „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“ (La) ausschließlich DB-Unterlagen herangezogen.¹

2. Die beobachteten Strecken

Die folgenden Strecken wurden in das Monitoring einbezogen. Als Streckenbezeichnung dienen jeweils die betreffende La-Ausgabe (Nord, Ost, Südost, Mitte, Süd) und die La-Streckenummer:

Nord 50

Oberhausen Hbf Obn – Recklinghausen Ost – Lünen Süd – Hamm Pbf (81 km)

Zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn am Nordrand des Ruhrgebietes, früher großenteils auch im Personenverkehr betrieben, heute bis auf einen kurzen Abschnitt im Westteil aber nur noch dem Güterverkehr dienend.

¹ Die kompletten Untersuchungsergebnisse werden in einer Excel-Tabelle für jede Strecke in weitestmöglicher Anlehnung an die eingangs erwähnten La-Jahresberichte erfasst. Es werden nur Einträge 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. Auch Einträge, die sich nicht auf die durchgehenden Hauptgleise beziehen, werden nur einmal gezählt; auch dann, wenn sie für beide Fahrtrichtungen angegeben sind.

Als Ergänzung der Tabellen dient je eine Spalte pro La-Ausgabe, in der das Vorhandensein des betreffenden Eintrags durch ein Kreuz gekennzeichnet ist. Aus deren Anzahl und der in der La vorhandenen Angabe zum Zeitpunkt der Einrichtung der La-Stelle (bzw. deren letzter Änderung) läßt sich das (Mindest-)Alter des Eintrags in KW berechnen. Dabei tritt eine Ungenauigkeit in der Größenordnung des Vierwochenrhythmus der Erhebung auf, denn das Außerkrafttreten der Einträge (Spalte „bis“) kann nur dann genau angegeben werden, wenn es in einer der ausgewerteten La's explizit angegeben ist. Dann ist genau dieses Datum in der Spalte eingetragen. Bei den meisten La-Stellen (in der Spalte mit Fragezeichen) ist deren Außerkrafttreten, außer das es zwischen der letzten La-Ausgabe mit und der ersten ohne Kreuz liegt, jedoch nicht genau bestimmbar.

Nord 170**Minden – Hamm Rbf (G-Bahn) (111 km)**

Nur dem Güterverkehr dienend, wie schon dem Streckennamen zu entnehmen ist und direkte Fortsetzung von Strecke Nord 50. Es handelt sich hierbei um nicht um eine separate Strecke, sondern um das Gütergleispaar der im genannten Abschnitt viergleisig ausgebauten Magistrale Hannover – Ruhrgebiet.

Die beiden „Nord“-Strecken dienen bis auf die genannte Ausnahme ausschließlich dem Güterverkehr und nicht den reisezeitempfindlichen Personenzügen. Dies legte den Schluß nahe, daß hier möglicherweise besonders viele Langsamfahrstellen anzutreffen seien. Die Strecke 170 war in der NP-Jahresübersicht 2005 durch auffällig viele Einträge infolge von Oberbaumängeln aufgefallen.

Südost 270**Halle (Saale) Hbf – Blankenheim (Kr. Sgh) – Nordhausen – Eichenberg (171 km)**

Halle-Kasseler Bahn, zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke mit recht starker Belastung im Güterverkehr, gerade auch im Hinblick auf die Funktion als Alternativroute zur Ost-West-Magistrale über Erfurt. Nach einem kurzen InterRegio-Intermezzo 1993/94 ist der RE Halle-Kassel heute das hochwertigste Produkt im Personenverkehr auf dieser Strecke.

Die Halle-Kasseler Bahn ist im 130 km langen Abschnitt östlich des in Nordthüringen gelegenen Abzweigs zum Werkbahnhof Deuna für ihren teils schlechten Zustand bekannt, so daß hier eine große Zahl von La-Stellen zu erwarten war. Westlich des genannten Abzweigs gilt dies nicht, da hier die Strecke einhergehend mit dem 1990-94 vorgenommenen zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung komplett erneuert wurde. Von Plänen zur grundhaften Sanierung des Streckenostteils ist nichts bekannt - Bauarbeiten finden nur punktuell statt, wie z. B. die Erneuerung eines völlig maroden Güterzuggleises im Bahnhof Bleicherode Ost. Die beabsichtigte Ausstattung dieses Abschnittes mit ESTW wird in kleinen Schritten vorangetrieben. Sie äußerte sich bislang z. B. in der Spurplanrationalisierung des Bahnhofs Sangerhausen.

Südost 630**Leipzig Hbf – Altenburg – Abzw Werdau – Bogendreieck (Neumarker Spitze) (81 km)**

Nordast der Sachsenmagistrale, zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke mit nicht unbedeutender Belastung im Güterverkehr. Nach Einstellung der IR-Linie Berlin – Leipzig – Hof – München vor Jahren ist auch hier der RE mit den Linien Leipzig – Zwickau und Leipzig – Hof/Adorf das hochwertigste Produkt im Personenverkehr.

Die Strecke Leipzig – Werdau ist der mangels Fernverkehrsaussichten vernachlässigte Ast der Sachsenmagistrale, der sich infrastrukturell vielerorts noch im Vorwendezustand befindet. Lediglich der südlichste Teil Crimmitschau – Werdau (9 km) wurde in den Neunziger Jahren saniert, an des ESTW Werdau angebunden und oberbaumäßig für 160 km/h hergerichtet. Wegen des nicht stattfindenden weiteren Streckenausbaus erschien es interessant zu verfolgen, inwieweit es DB Netz wenigstens gelingt, die bislang möglichen 120 km/h zu gewährleisten.

Mitte 14**Köln Hbf – Remagen – Koblenz Hbf – Mainz Hbf – Kelsterbach – Fernbahn – Abzw Ff Schwanheim – Frankfurt/Main Hbf (223 km)**

Linke Rheinstrecke, zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn mit starkem Güterverkehr (z. B. ARA-Häfen – Italien). Vom ehemals komplett über diese Route laufenden hochwertigen Fernverkehr Ruhrgebiet – Rhein/Main fährt heute der zum ICE aufgewertete Teil über die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main, während auf der viel „langsameren“ Altstrecke am linken Rheinufer nur noch lokbespannte IC anzutreffen sind.

Mitte 16

Köln Hbf – Köln-Deutz – Troisdorf – Wiesbaden – Ff-Höchst – Abzw Mainzer Landstraße – Frankfurt/Main Hbf (226 km)

Rechte Rheinstrecke, zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn, das räumlichen Pendant zur Strecke Mitte 14. Traditionell fahren hier so gut wie keine hochwertige Fernzüge, da die aufkommensstarken Orte fast alle linksrheinisch gelegen sind. Es dominieren der Nah- und der Güterverkehr.

Die beiden Rheinstrecken sind, insbesondere die rechte (weil ohne hochwertigen Fernverkehr), für ihre teils problematische La-Stellensituation bekannt, was gerade auch eine Umfrage unter den NP-Mitgliedern im Vorfeld dieser Studie bestätigte.

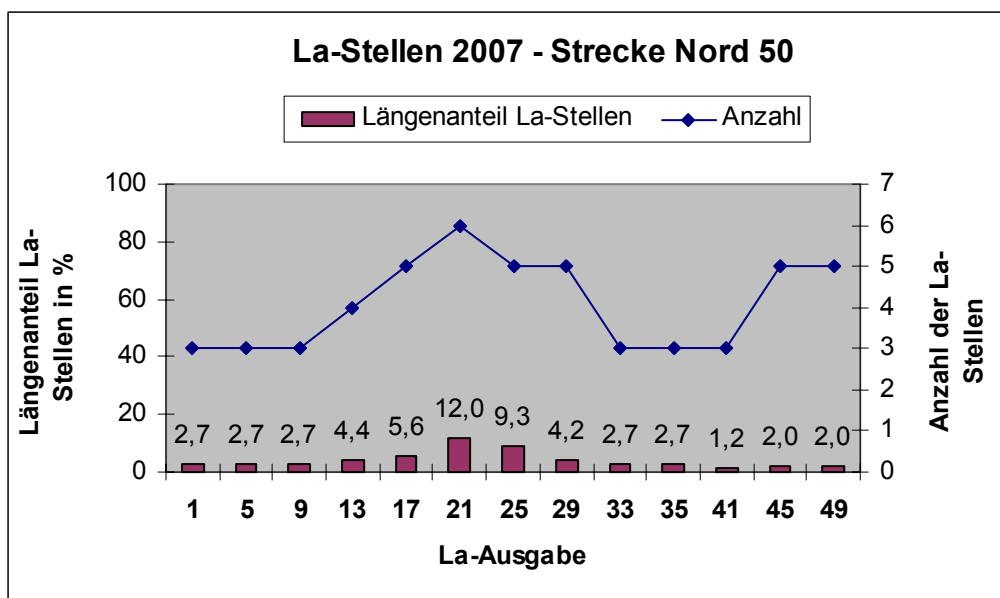
Grundsätzlich gilt natürlich auch für die anderen Strecken, daß sie schon allein durch die laufend erstellten Jahresübersichten zur La-Stellensituation ins Blickfeld geraten sind.

3. Untersuchungsergebnisse

3.1. Ergebnisse zu den einzelnen Strecken

Nord 50

Die Anzahl der La-Stellen liegt im Beobachtungszeitraum zwischen drei und sechs. Deren Gesamtlänge schwankt zwischen 1,0 und 9,7 km bzw. 1,2 % und 12,0 % der Streckenlänge. Beim letztmaligen Auftreten war der älteste Eintrag seit mindestens 71 Wochen vorhanden.

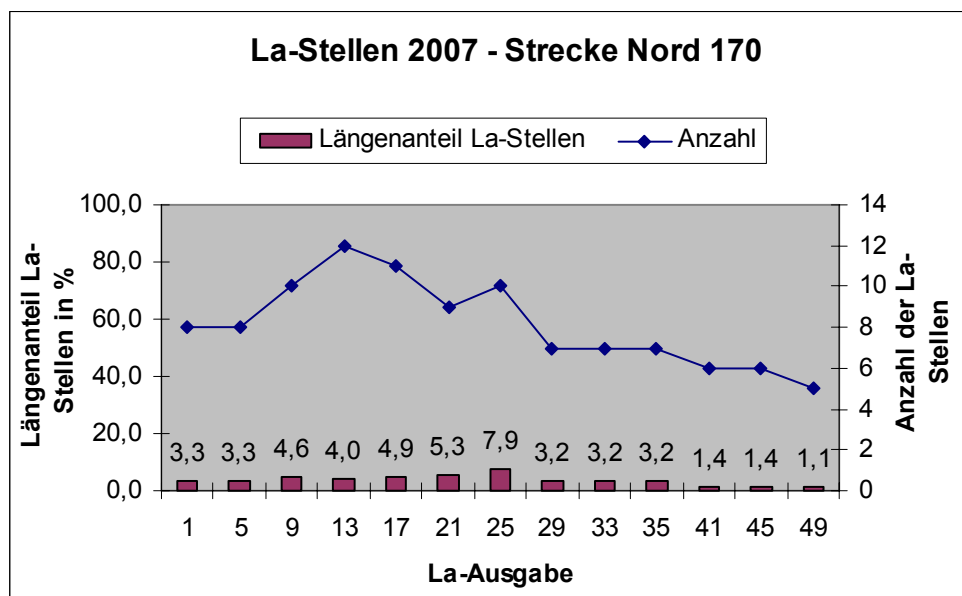


Insgesamt zeigen sich keine allzu großen Auffälligkeiten. Sowohl die Anzahl der La-Stellen als auch deren Gesamtlänge ist gering und erreicht nur in den Ausgaben 21 und 25 signifikante Werte.

Nord 170

Die Anzahl der La-Stellen liegt im Beobachtungszeitraum zwischen fünf und zwölf. Deren Gesamtlänge schwankt zwischen 1,2 und 8,8 km bzw. 1,1 % und 7,9 % der Streckenlänge.

Beim letztmaligen Auftreten war der älteste Eintrag für durchgehende Hauptgleise seit mindestens 55 Wochen vorhanden, für nicht durchgehende Hauptgleise seit 232 Wochen.



Das Resümee entspricht demjenigen der Strecke 50; die größere Zahl der La-Stellen muß vor dem Hintergrund der größeren Streckenlänge gesehen werden.

Für beide Nord-Strecken gilt, dass seit 2005 die Zahl der La-Einträge deutlich zurückgegangen ist, wie das Beispiel der Strecke 170 (Fahrtrichtung Minden) zeigt:

30. KW 2005: 11 La-Stellen mit einer Gesamtlänge von 11,5 km

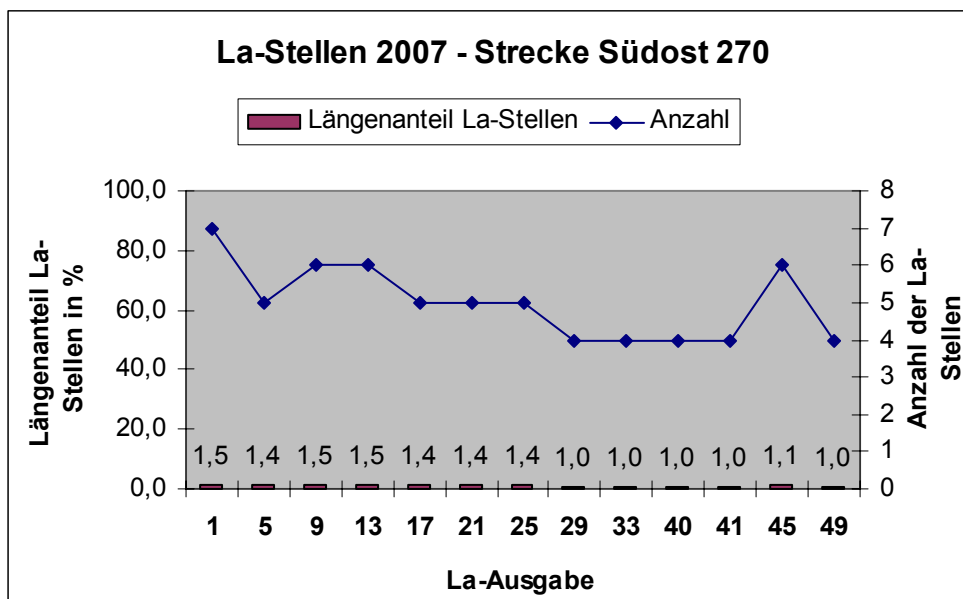
30. Ausgabe 2006: 7 La-Stellen mit einer Gesamtlänge von 8,1 km

30. Ausgabe 2007 3 La-Stellen mit einer Gesamtlänge von 2,5 km

Da, wie die NP-Jahresübersichten zeigen, auch keinerlei Mängelstellen in die Buchfahrpläne aufgenommen wurde, kann für beide Strecken eine Verbesserung des Infrastrukturzustandes konstatiert werden.

Südost 270

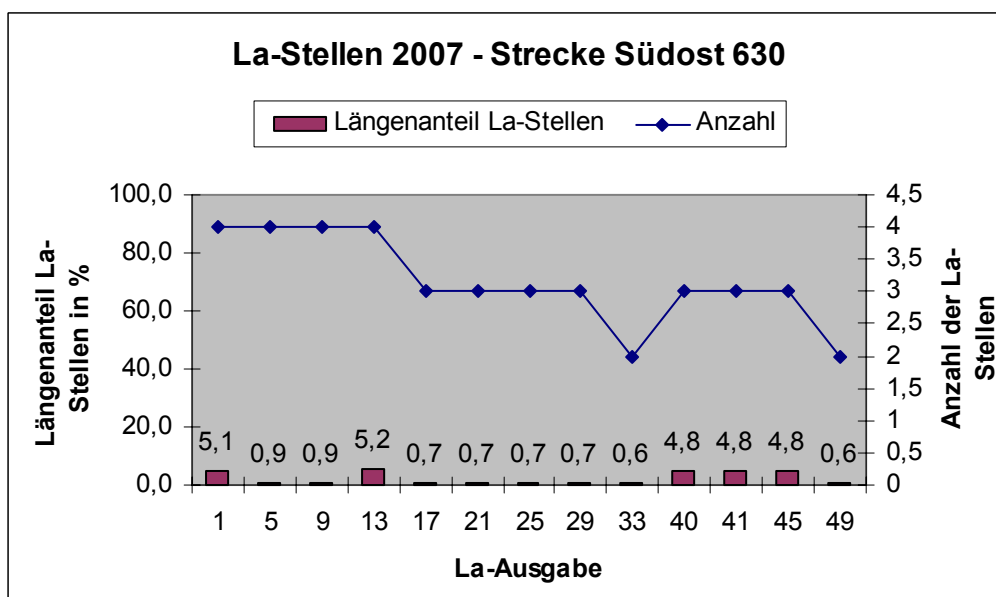
Die Anzahl der La-Stellen liegt im Beobachtungszeitraum zwischen vier und sieben. Deren Gesamtlänge schwankt zwischen 1,7 und 2,6 km bzw. 1,0 % bzw. 1,5 % der Streckenlänge. Beim letztmaligen Auftreten war der älteste Eintrag für durchgehende Hauptgleise seit mindestens 95 Wochen vorhanden, für nicht durchgehende Hauptgleise seit 112 Wochen.



Die auffällig geringe Zahl der La-Einträge wirkt insoweit irreführend, als die vorhandenen Mängelstellen i. d. R. bereits in den Buchfahrplan übernommen wurden. Der Bereich Eisleben z. B. ist seit Jahren eine fast elf Kilometer lange Langsamfahrstelle. Zum Beweis dient ein Auszug aus dem Buchfahrplan (Ersatzfahrplan 598, gültig ab 10.12.06): km 19,3-20,9: 70 km/h, km 27,8-31,0: 50 km/h, km 31,0-36,7: 70 km/h, km 36,7-38,6: 50 km/h, km 42,5-43,8: 60 km/h, km 52,9-53,1: 40 km/h, km 58,5-59,8: 30 km/h, km 65,3-66,6: 30 km/h, km 90,2-90,5: 50 km/h, 97,3-97,6: 50 km/h (Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im hier in Rede stehenden Streckenostteil beträgt 100 km/h).

Südost 630

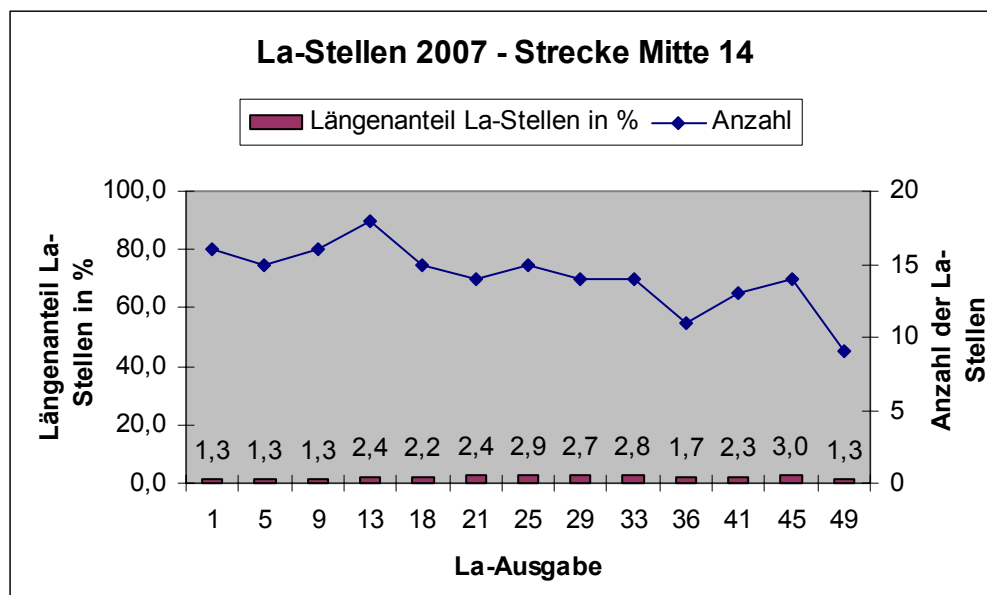
Die Anzahl der La-Stellen liegt im Beobachtungszeitraum zwischen zwei und vier. Deren Gesamtlänge schwankt zwischen 0,5 und 4,1 km bzw. 0,6 % bzw. 5,1 % der Streckenlänge. Beim letztmaligen Auftreten war der älteste Eintrag für durchgehende Hauptgleise seit mindestens 10 Wochen vorhanden, für nicht durchgehende Hauptgleise seit 207 Wochen.



Das Resümee nur auf die La-Einträge bezogen ist in gleicher Weise wie für die Halle-Kasseler Bahn zu ziehen. Der Eintrag für Böhlen – Neukieritzsch ist zudem, wie auch in der Tabelle vermerkt, auf die Erneuerung des Gegengleises zurückzuführen, womit eine längere 70 km/h-La-Stelle beseitigt wurde. Weitere Bauarbeiten größeren Umfangs hat es 2007 auf dieser Strecke nicht gegeben. Die Mängelstellen sind wie bei Strecke 270 statt in der La im Buchfahrplan zu finden.

Mitte 14

Die Anzahl der La-Stellen liegt im Beobachtungszeitraum zwischen neun und 18. Deren Gesamtlänge schwankt zwischen 2,8 und 6,4 km bzw. 1,3 % bzw. 2,9 % der Streckenlänge. Beim letztmaligen Auftreten war der älteste Eintrag für durchgehende Hauptgleise seit mindestens 281 (!) Wochen vorhanden, der einzige für nicht durchgehende Hauptgleise seit 26 Wochen.



Die im Vergleich mit den vorangegangenen Strecken deutlich größere Anzahl der La-Stellen ist im Zusammenhang mit der deutlich größeren Streckenlänge zu sehen. Sieben Einträge sind über das ganze Jahr durchlaufende „Evergreens“, von denen selbst der jüngste (Bacharach) bei Jahresbeginn schon elf Monate alt war.

Mitte 16

Die Anzahl der La-Stellen auf der rechten Rheinstrecke liegt im Beobachtungszeitraum zwischen 19 und 30. Deren Gesamtlänge schwankt zwischen 5,5 und 15,6 km bzw. 2,4 % bzw. 6,9 % der Streckenlänge. Beim letztmaligen Auftreten war der älteste Eintrag seit mindestens 213 Wochen vorhanden.

In der „Ost“-Ausgabe der 28. Woche 2000 ist indes mit einem expliziten Hinweis auf den mit einer Mängelstelle verbundenen Geschwindigkeitseinbruch ganz genau erklärt, was der schwarze Punkt eigentlich zu bedeuten hat:

FZV	8	mögliche Fahrzeitverluste KZ/GZ in Minuten
●	8	Langsamfahrstellen infolge von Mängeln an Bahnanlagen, die von der Geschwindigkeitskonzeption abweichen. Diese Kennzeichnung dient lediglich der Überwachung und ist für das Zugpersonal ohne Bedeutung.
Wdh Tafel	8	Versional-Wiederholer-Tafel

Bemerkenswert ist auch, daß es in dieser alten La-Ausgabe das Phänomen des „alleinstehenden Punktes“ noch nicht gibt, sondern alle Punkte zusammen mit einer der vier Mängelarten auftreten.

Die o. g. plötzliche „Glasnost-Phase“ von 2007 dauerte jedoch nur einige Wochen, so daß der schwarze Punkt offiziell nur wieder der Statistik dient. In den ausgewerteten La-Ausgaben war der Hinweis auf Infrastrukturmängel enthalten in „Nord“ und „Süd“: 13 und 17; „Mitte“: 13 und 18; „Ost“: 9, 13 und 17 sowie „Südost“: 13 und 16.

Immerhin wird dessenungeachtet aber in „Ost“ und „Südost“ die gewohnte Praxis der genaueren Ursachenangabe der La-Stellen fortgeführt. So kommt das Wort „Oberbaumangel“ in der Südost-Ausgabe 41/2007 123mal vor, in der zeitgleich erschienenen Nord-Ausgabe dagegen überhaupt nicht...

In der La „Mitte“ ist hier weiterhin das schon bekannte Phänomen der scheinbaren „Verjüngung“ von La-Stellen zu beobachten: Bei manchen Einträgen ist mit einem mal die Datumsangabe vorverlegt worden, ohne aber die übrigen Angaben zu ändern. In den Tabellen der zu „Mitte“ gehörenden beiden Rheinstrecken ist dies mit einem Vermerk versehen.

3.3 Fazit

Das Monitoring spiegelt viele der bereits in den Jahresübersichten gewonnenen Erkenntnisse wieder². So sind nur bei den zwei Strecken im Bereich der ehemaligen Reichsbahn auch die nicht durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen in nennenswertem Umfang von den La-Einträgen betroffen. Ebenso gibt es auch nur bei diesen Strecken genauere Angaben (Mängel an Oberbau, Unterbau, Brücken oder sicherungstechnischer Art) zu den Ursachen der La-Stellen. Deutlich wurde auch der unterschiedliche Umgang mit den La-Stellen im Vergleich des ehemaligen DB- und DR-Bereiches: entweder Übernahme in den Buchfahrplan oder Verbleib in der La bis zu mehreren Jahren.

Ein genereller Trend bei der Entwicklung des Infrastrukturzustandes kann aus der Untersuchung nicht entnommen werden, sondern dies muß einzelfallbezogen erfolgen.

Insgesamt erscheint für alle Strecken aber der Schluß angebracht, daß die DB Netz AG bemüht ist, die mangelbedingten Fahrzeitverluste auf einem bestimmten Niveau zu halten und zusätzliche Mängelstellen innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes zu beseitigen.

² http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=22&Itemid=90:

Dossier La-Stellen: http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com_content&task=view&id=28&Itemid=57