



Foto: Günter Jazbec

Stand: 01.11.2013

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **3. Quartal 2013**

S-Bahn Berlin GmbH

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

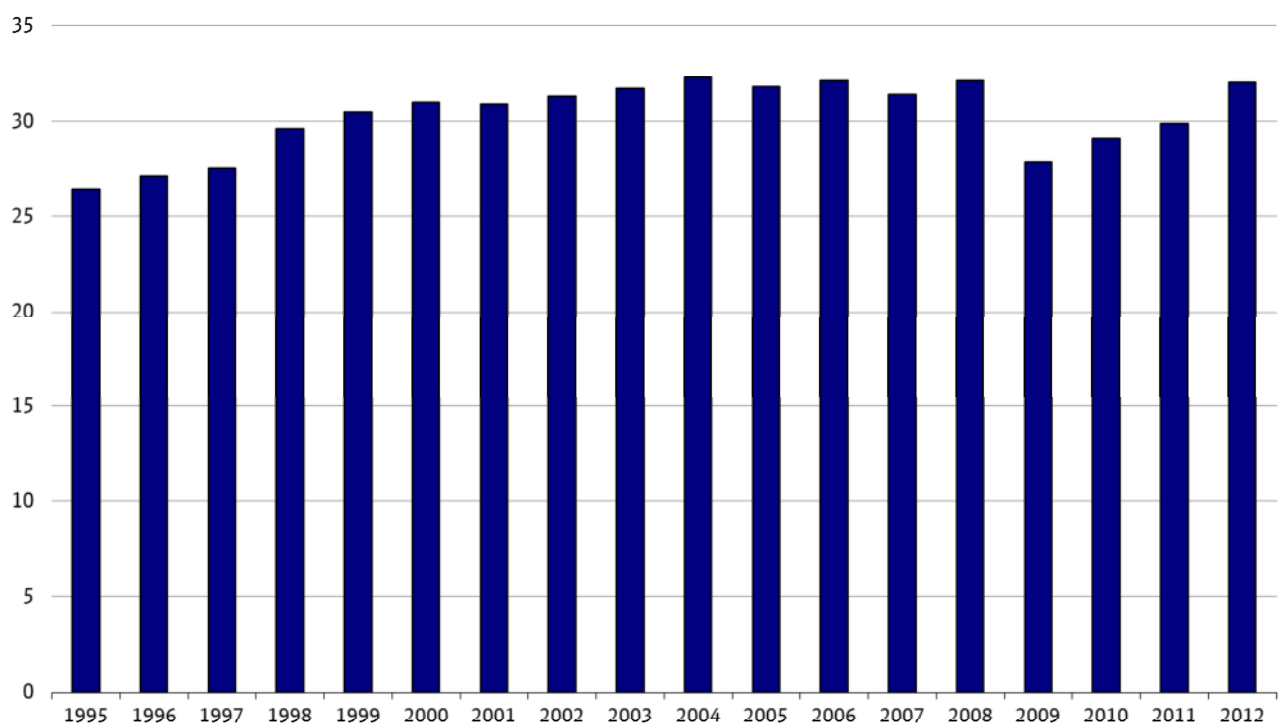
10115 Berlin

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin

1 Betriebsleistung und Zuglängen

Bis auf die fehlenden Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 während der Hauptverkehrszeiten erbringt die S-Bahn Berlin fahrplanmäßig das bestellte Verkehrsangebot. Gemessen an der Zugleistung (in Zugkilometern) beträgt der Erfüllungsgrad damit 99,3% (Berlin: 99,2%, Brandenburg: 100,0%). Wegen der von den Ländern bestellten Mehrleistungen (vor allem auf der Stadtbahn und der 10-Minuten-Takt nach Teltow Stadt) ist die Betriebsleistung der S-Bahn Berlin heute höher als vor der Krise.

Grafik 1: Entwicklung der erbrachten Zugleistungen S-Bahn Berlin seit 1995 (Angaben in Millionen Zugkilometer)

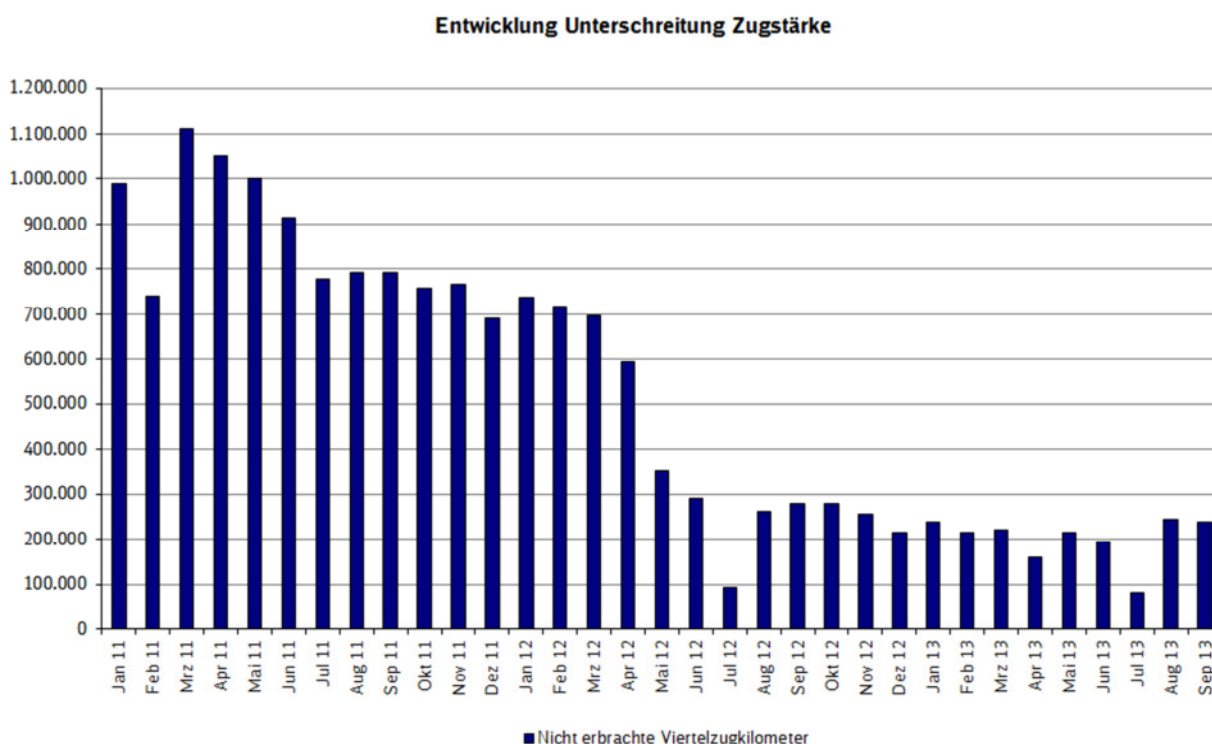


Im dritten Quartal 2013 wurden insbesondere während der Sommerferien zahlreiche Baumaßnahmen im gesamten S-Bahnnetz erfolgreich durchgeführt. Zu den großen Baumaßnahmen, die mit nicht unerheblichen Einschränkungen für die Fahrgäste verbunden waren, zählten die Grunderneuerung auf dem Südring zwischen Bundesplatz und Südkreuz, die Grunderneuerung auf der Linie S1 zwischen Schönholz und Frohnau, die Errichtung eines Blindenleitsystems im S-Bahnhof Zoologischer Garten sowie die Ende September begonnenen Grunderneuerungen auf der Linie S2 zwischen Priesterweg und Marienfelde und auf der Linie S5 zwischen Fredersdorf und Strausberg. Durch die mit hohen Investitionen verbundene Umsetzung dieser Baumaßnahmen wird die Qualität der Infrastruktur für die S-Bahn Berlin deutlich verbessert.

Auch bei der Zugstärke, also der Länge der eingesetzten Züge, konnte die S-Bahn Berlin das hohe Niveau des 2. Quartals 2013 halten und sich im Vergleich zum Vorjahr erheblich verbessern. Gemessen an den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages mit höheren Anforderungen an die Zugstärken (562 Viertelzüge) beträgt die Erfüllungsquote 97,3% (Berlin: 96,9%, Brandenburg: 100,0%). Dieser gegenüber dem Vorkrisenniveau von 546 Viertelzügen im Spitzenbedarf erhöhte Soll-Spitzenbedarf von 562 Viertelzügen ist wegen dauerhaft notwendiger Zusatzarbeiten und -fristen kaum zu erreichen, ist jedoch selbstverständlich Grundlage der Verkehrsvertragsabrechnung durch die Länder.

Im dritten Quartal beliefen sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer auf durchschnittlich 188.188 und liegen damit 11 Prozent unter dem Vorjahreswert (212.222).

Grafik 2: Unterschreitung der Soll-Zugstärken S-Bahn Berlin (Angaben in nicht erbrachte Viertelzugkilometer)

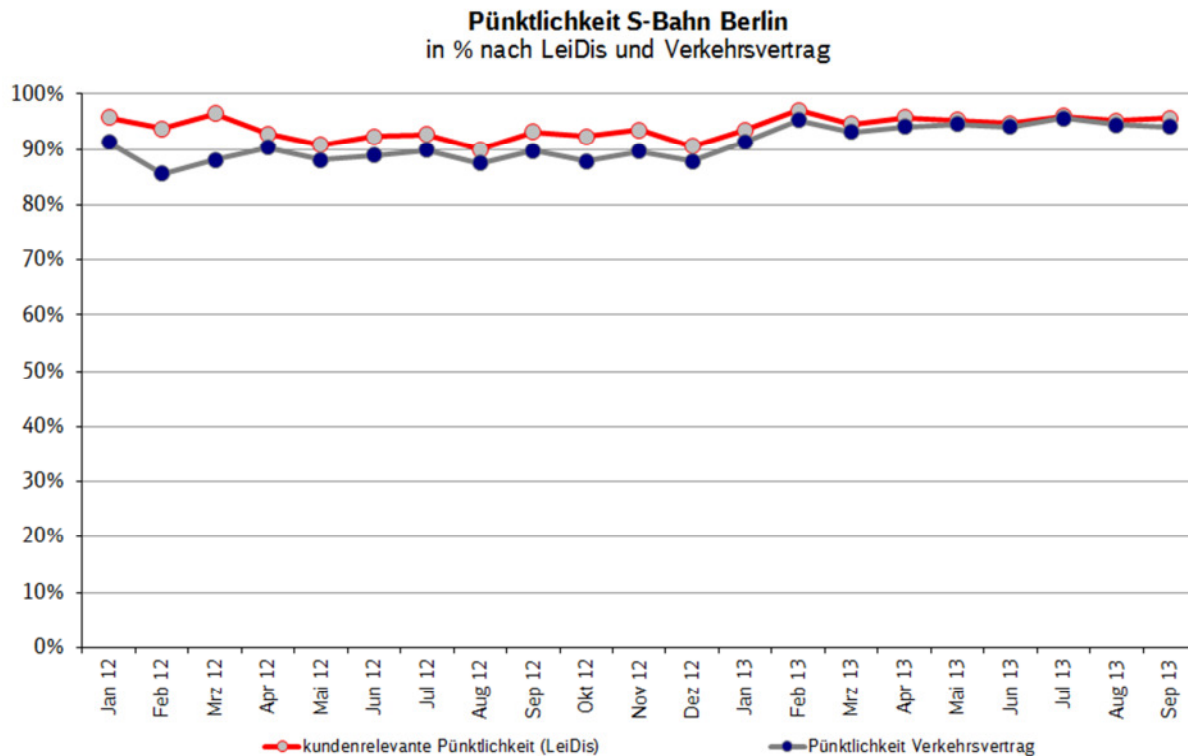


2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit der S-Bahn Berlin hat sich im Vergleich zum Vorjahr erheblich verbessert, ist aber auch aus Sicht der S-Bahn Berlin noch immer nicht zufriedenstellend, da der verkehrsvertraglich vereinbarte Zielwert von 96% noch nicht wieder erreicht wurde. Im Juli 2013 lag die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag bei 95,71%, im August 2013 bei 94,48% und im Monat September bei 94,11%. Der gute Wert im Juli 2013 ist darauf zurückzuführen, dass in den Sommerferien die bislang noch nicht wieder angebotenen Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 nicht bestellt sind und deshalb nicht als Zugausfälle in die Berechnung der verkehrsvertraglichen Pünktlichkeit eingehen. Im Jahresmittel hat sich die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit, wobei auch ausfallende Zugfahrten als unpünktliche Zugfahrten berücksichtigt werden, von 88,81% in 2012 auf 94,13% in 2013 (per 30.09.2013) erheblich verbessert. Mit Maßnahmen im Bereich der Fahrzeug-

technik, der Fahrplangestaltung und Infrastruktur soll die Pünktlichkeit weiter stabilisiert und der verkehrsvertragliche Zielwert erreicht werden.

Grafik 3: Entwicklung der Pünktlichkeit¹ S-Bahn Berlin



Der Anteil der störungsbedingten Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Juli 2013 bei 1,3%, im August 2013 bei 1,5% und im September 2013 bei 1,4%. Damit hat sich der Anteil störungsbedingter Zugausfälle gegenüber dem Vorjahresquartal von 3,1% auf 1,4% mehr als halbiert.

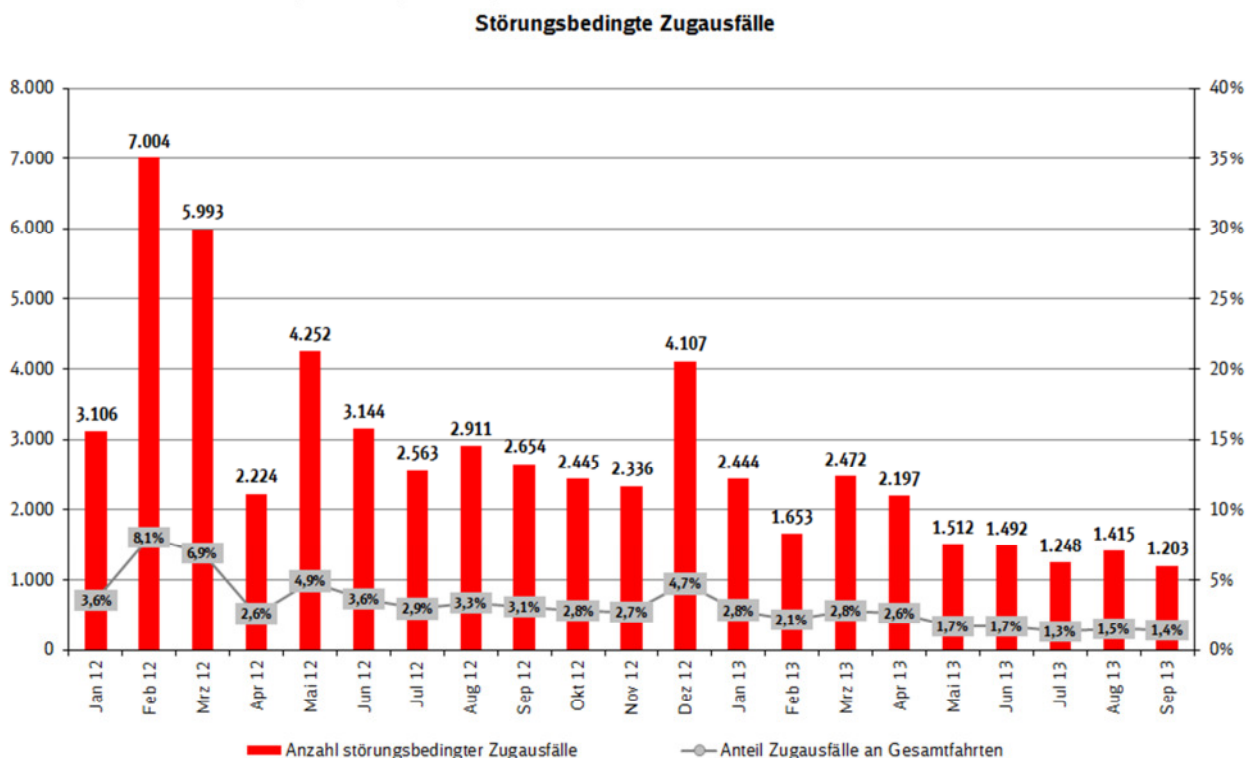
Im Juli 2013 starteten erneut weitere Grundlehrgänge für Triebfahrzeugführer, obwohl sich die personelle Situation bei den Triebfahrzeugführern bereits stabilisiert und damit die Personallücke geschlossen hat. Zu Zugausfällen wegen fehlenden Triebfahrzeugführern kommt es nur noch selten. Dies ist dann möglich, wenn Triebfahrzeugführer sehr kurzfristig ausfallen und in der Kürze der Zeit keine Bereitschaft als Ersatz zum Einsatz kommen kann.

Im August 2013 startete der zweite von insgesamt drei rund fünfmonatigen Grundlehrgängen zum/ zur Fahrdienstleiter/ in. Insgesamt werden 38 Teilnehmer in 2013/14 ausgebildet. Zudem

¹ Es lassen sich zwei Pünktlichkeitswerte unterscheiden, einerseits die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag und andererseits die vom Fahrgast wahrgenommene Zuglaufpünktlichkeit. Die Züge gelten bei der S-Bahn Berlin bereits als unpünktlich, wenn sie mehr als 3:59 Minuten vom Fahrplan abweichen (bundesweit liegt diese Schwelle zumeist bei 5:59 Minuten). Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag berechnet sich aus dem Verhältnis der Endbahnhof unpünktlichen sowie ausgefallenen Zügen zu allen bestellten Zugfahrten, wobei Züge die aufgrund höherer Gewalt ausfallen oder verspätet sind, nicht berücksichtigt werden. Es handelt sich somit um eine kombinierte Kennzahl für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (LeiDis-Pünktlichkeit) wird hingegen anders gemessen. Hier wird die Pünktlichkeitsabweichung über den gesamten Zuglauf an jedem Verkehrshalt gemessen, unabhängig von der Verspätungsursache. Zugausfälle gehen dagegen nicht die Ermittlung der Pünktlichkeit ein.

werden vier Weiterbildungslehrgänge zum/ zur Fahrdienstleiter/ in für elektronische Stellwerke mit 24 Mitarbeitern durchgeführt.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin



3 Besonderheiten

3.1 Erhöhte S-Bahn-Kapazitäten bei Sonderveranstaltungen

Aufgrund zahlreicher Großveranstaltungen am Wochenende vom 9. bis 11. August 2013 erweiterte die S-Bahn Berlin ihr Fahrtenangebot durch zahlreiche Sonderzüge und setzte mehr Vollzüge ein. Großveranstaltungen wie die Konzerte der „Toten Hosen“ und der „Ärzte“ auf dem Tempelhofer Feld mit bis zu 50.000 Besuchern, ein Beachvolleyball-Turnier in der Waldbühne sowie das Bundesligaspiel zwischen Hertha BSC und Eintracht Frankfurt erforderten einen hohen logistischen Aufwand. So waren viele Aufsichten außerplanmäßig im Einsatz und bis zu 34 zusätzliche Schichten bei den Triebfahrzeugführern zu besetzen. Die Reisendenlenkung haben rund 60 Sicherheitskräfte von DB Sicherheit aktiv unterstützt. Ebenso mussten die Züge häufiger gereinigt werden. Der Zusatzverkehr wurde reibungslos abgewickelt.

3.2 Großbaumaßnahmen

Die Bauarbeiten auf dem S-Bahn-Südtring (zwischen Bundesplatz und Südkreuz) wurden planmäßig am 5. August 2013 abgeschlossen, wodurch dieser Streckenabschnitt nun wieder in vollem Umfang zur Verfügung steht. Dabei wurden insgesamt 4,2 Kilometer Gleis erneuert. Auch im Norden Berlins zwischen Schönholz und Waidmannslust verlief die Sanierung der Gleisinfrastruktur.

tur fristgerecht. Vom 27. September bis 14. Oktober 2013 wurde das stadtauswärts führende Gleis zwischen Waidmannslust und Frohnau grunderneuert, nachdem bereits im Sommer das stadteinwärts führende Gleis erneuert worden war. Wie bereits im Sommer wurden die von/ nach Oranienburg verkehrenden Züge der Linie S1 über Blankenburg umgeleitet. In den Sommerferien 2014 soll die nächste Etappe der Grunderneuerung dieser Strecke folgen.

Vom 30. September bis zum 11. November 2013 wird der Streckenabschnitt der Linie S2 zwischen Priesterweg und Attilastraße grunderneuert. Während dieser sechswöchigen Bauarbeiten können die S-Bahn-Züge der S2 vom Norden nur bis Priesterweg bzw. Anhalter Bahnhof und vom Süden nur bis Marienfelde verkehren. Es wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Priesterweg über Südende (S 25) und Attilastraße nach Marienfelde eingerichtet. Die Bauarbeiten sind die Fortsetzung der im Sommer 2012 begonnenen Instandhaltungsmaßnahme, um den Fahrkomfort zu erhöhen.

Der 4,5 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Fredersdorf und Strausberg wurde vom 27. September bis 21. Oktober 2013 grunderneuert. Dabei wurden das Streckengleis und die Stromschienen komplett erneuert. In diesem Zeitraum verkehrten zwischen Fredersdorf und Strausberg Nord Busse statt S-Bahn-Zügen.

3.3 Neue Gleise für Friedrichsfelde

Knapp zehn Jahre nach ihrer Schließung wurde am 4. September 2013 die östliche Außengleisanlage in Friedrichsfelde nach einem kompletten Wiederaufbau mit vorangehender Dekontamination der Fläche wieder eröffnet. Nun werden im nächsten Schritt die Gleisanlagen westlich der Halle grundlegend erneuert.

3.4 Ausbau der Fahrgastinformation – Fahrplanauskunft jetzt in Echtzeit

Die elektronische Fahrplanauskunft der S-Bahn Berlin enthielt bisher nur die laut Fahrplan vorgesehenen Abfahrts- und Ankunftszeiten. Um jederzeit zuverlässig und flexibel eine Fahrt mit der S-Bahn planen zu können, können Fahrgäste nun in Echtzeit minutengenaue Prognosen der Abfahrtszeiten und möglicher Verspätungen sowie Informationen zu Zugausfällen über das Internet unter www.s-bahn-berlin.de, www.bahn.de oder www.vbb.de sowie den VBB Fahrinfo-Apps abrufen. Hierfür stellt erstmals ein großes Berliner Verkehrsunternehmen seinen Kunden umfassende Echtzeitdaten unter Berücksichtigung aller Betriebslagen der S-Bahn Berlin zur Verfügung. In enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) wurde die Fahrplanauskunft mit Echtzeitdaten eingeführt. Zur Sicherstellung eines verbesserten Anschlusses an Umsteigepunkten zwischen Bahn und Bus, übermittelt der VBB über eine Schnittstelle diese Echtzeitdaten an alle Verkehrsunternehmen des Verbundes.

Neu ist auch, dass der Routenplaner bei Zugausfällen und Verspätungen alternative Fahrverbindungen vorschlägt. Über Sensoren an den Stationen wird die tatsächliche Einfahrzeit der Züge gemessen und an das System weitergegeben. Wenn die Betriebssituation sich verändert, fließt dies unmittelbar in die Fahrtempfehlung ein. Da sich dieses Informationssystem derzeit noch in der Testphase befindet, können beispielsweise noch keine Züge dargestellt werden, die außerplanmäßig getauscht werden. Es gilt jedoch, dass jeder angezeigte Zug auch tatsächlich fährt.

Bis zum Ende dieses Jahres soll das Informationssystem auch diese Betriebssituationen korrekt verarbeiten.
