



Foto: Bartłomiej Banaszak

Stand Mai 2015

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **1. Quartal 2015**

S-Bahn Berlin GmbH

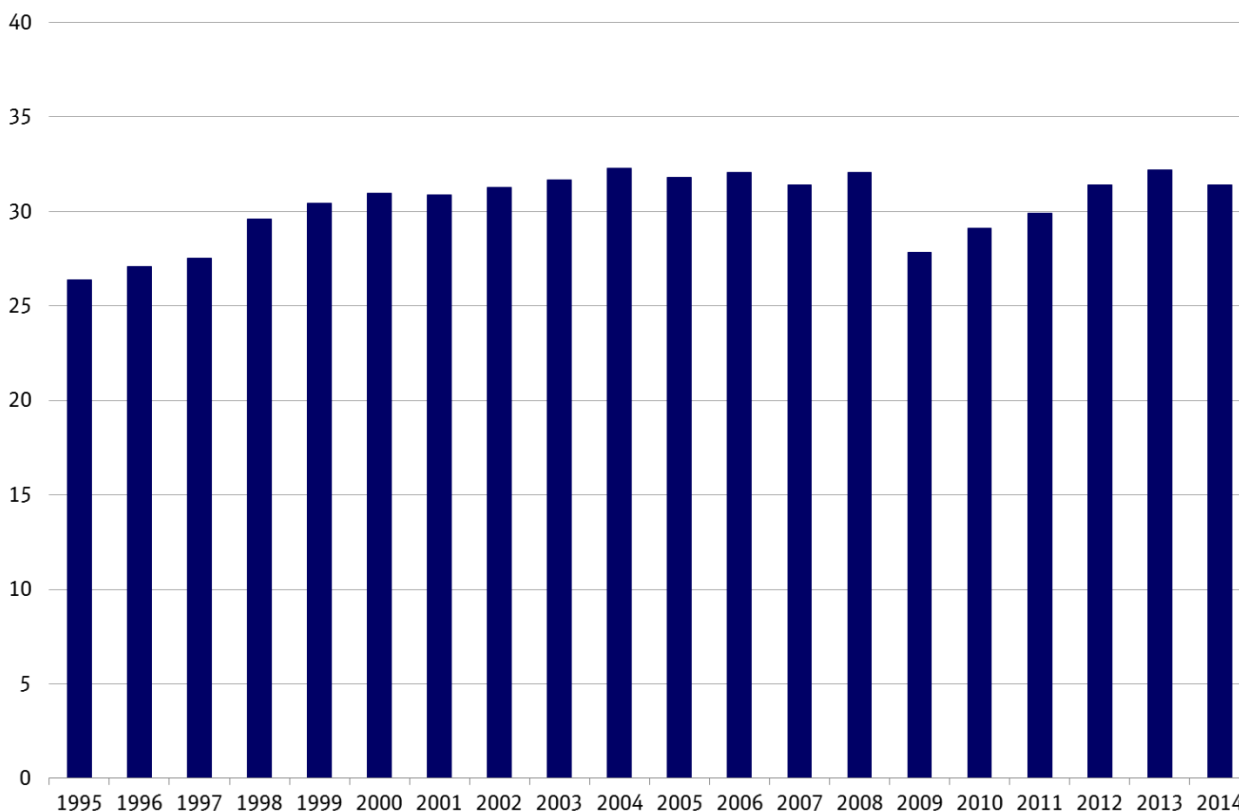
Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

10115 Berlin

1 Betriebsleistung und Zuglängen

Die S-Bahn Berlin erbringt fahrplanmäßig das bestellte Verkehrsangebot bis auf einzelne fehlende Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeiten auf den Linien S1 und S5. Gemessen an der von den Ländern bestellten Zugleistung¹ sind 99,3 Prozent im Fahrplan vorgesehen (Berlin: 99,2 Prozent; Brandenburg: 100 Prozent). Insgesamt sind im Fahrplan der S-Bahn Berlin heute mehr Zugleistungen als 2008 vorgesehen, da die Länder Berlin und Brandenburg zusätzliche Zugleistungen, z.B. auf der Stadtbahn oder durch eine Taktverdichtung zwischen Lichterfelde Süd und Teltow Stadt, bestellt haben.

Grafik 1: Entwicklung der erbrachten Zugleistungen² S-Bahn Berlin seit 1995 (Angaben in Millionen Zugkilometer)

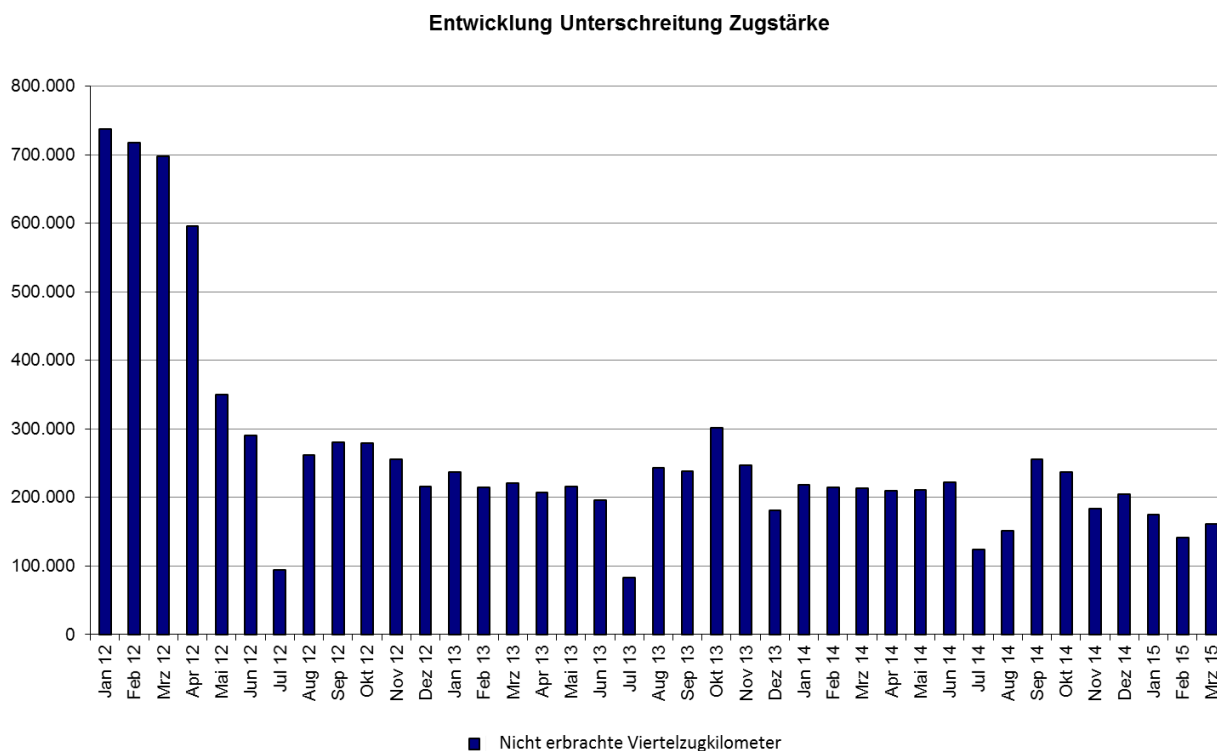


Bei der Zugstärke, der Länge der eingesetzten Züge, konnte die S-Bahn Berlin im ersten Quartal 2015 das zuletzt erreichte hohe Niveau noch weiter verbessern. Im ersten Quartal 2015 beliefen sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer auf durchschnittlich 159.338 pro Monat. Im Vergleich zum ersten Quartal 2014 konnte dieser Wert damit um mehr als ein Viertel gesenkt werden. Gemessen an den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages mit höheren Anforderungen an die Zugstärke (maximal 562 Viertelzüge) beträgt die Erfüllungsquote 97,3 Prozent (Berlin: 96,9 Prozent, Brandenburg: 100 Prozent). Der im Änderungsvertrag festgelegte Fahrzeugspitzenbedarf von 562 Viertelzügen ist wegen dauerhaft notwendiger Zusatzarbeiten und -fristen kaum zu erreichen, jedoch selbstverständlich Grundlage der Verkehrsvertragsabrechnung durch die Länder.

¹ Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer

² nur Zugleistung auf der Schiene, ohne anrechenbare Leistungen des Ersatzverkehrs

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



2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

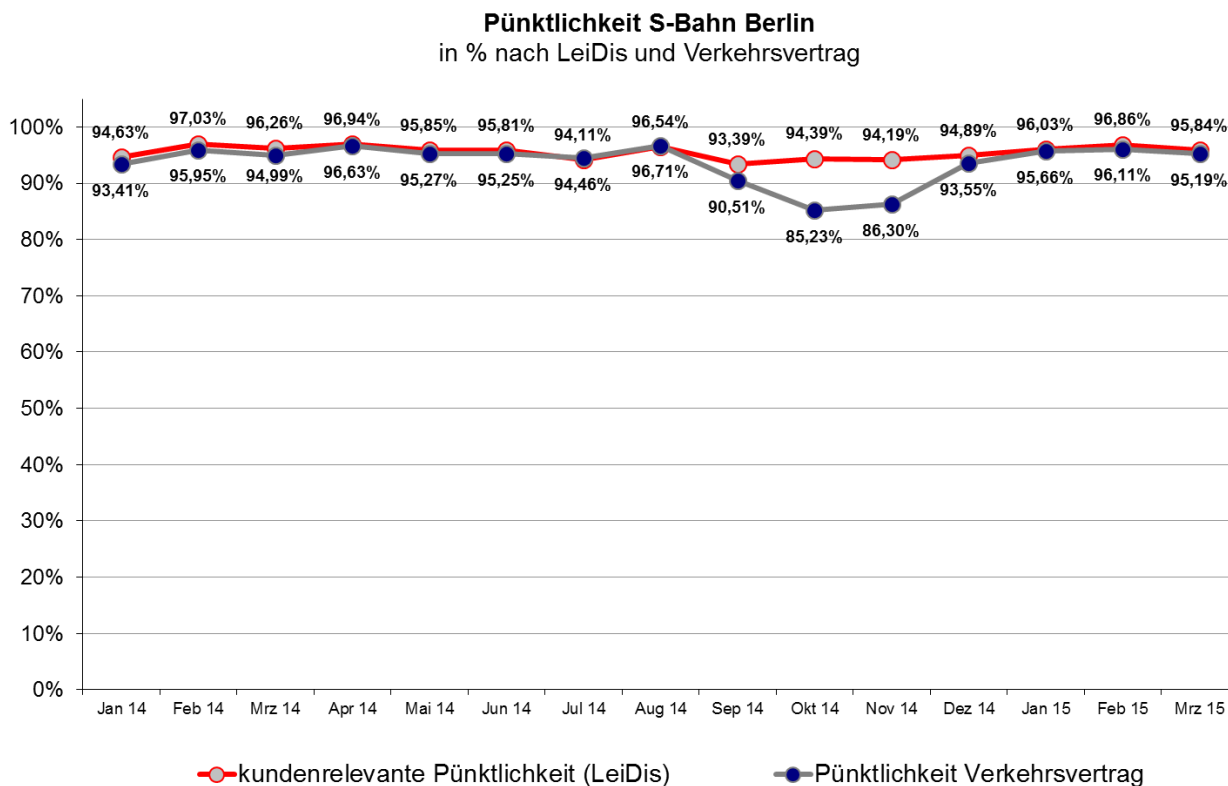
Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag³ der S-Bahn Berlin hat sich im ersten Quartal 2015 im Vergleich zum ersten Quartal 2014 um durchschnittlich rund einen Prozentpunkt verbessert. Im Januar 2015 lag die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag bei 95,66 Prozent. Im Februar 2015 wurde der vertragliche Zielwert von 96 Prozent mit 96,11 Prozent übertroffen. Im März 2015 lag die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit bei 95,19 Prozent. Die Gründe für die anhaltende Verfehlung des Zielwertes sind vielschichtig. So verringern die vom Land Berlin bestellten, von der S-Bahn Berlin jedoch mangels Fahrzeugen nicht angebotenen Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 (55 von rund 3.000 Fahrten an Werktagen außer Samstagen) die monatliche Pünktlichkeit um etwa 1,2 Prozentpunkte. Mit rund einem Prozentpunkt wirken sich in der Regel pro Monat Infrastrukturstörungen auf die Pünktlichkeit aus, die gemäß des Verkehrsvertrages der S-Bahn Berlin angelastet werden. Den größten Einfluss auf die Pünktlichkeit machen jedoch weiterhin die von der S-Bahn Berlin selbst verursachten Verspätungen und Zugausfälle aus.

Die S-Bahn Berlin verfolgt weiterhin das Ziel, das verkehrsvertraglich vereinbarte Niveau von mindestens 96 Prozent bei der Pünktlichkeit dauerhaft zu erreichen. Mit verschiedenen Maßnahmen konnte die monatliche Pünktlichkeit in den vergangenen Monaten verbessert werden. Bei-

³ 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 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 am Endbahnhof unpünktlichen sowie ausgefallenen Züge 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 (aus dem System LeiDis) wird hingegen anders gemessen. Hier wird die Pünktlichkeitsabweichung über den gesamten Zuglauf an jedem Verkehrshalt gemessen, unabhängig von der Verspätungsursache. Zugausfälle gehen dagegen nicht in die Ermittlung der Pünktlichkeit ein.

spielsweise wurde im derzeit gültigen Fahrplan 2015 ein Trassentausch der Linien S1 und S2 im Nord-Süd-System in Richtung Norden umgesetzt, der nun für bessere Anschlüsse und pünktlichere Züge dieser Linien sorgen soll.

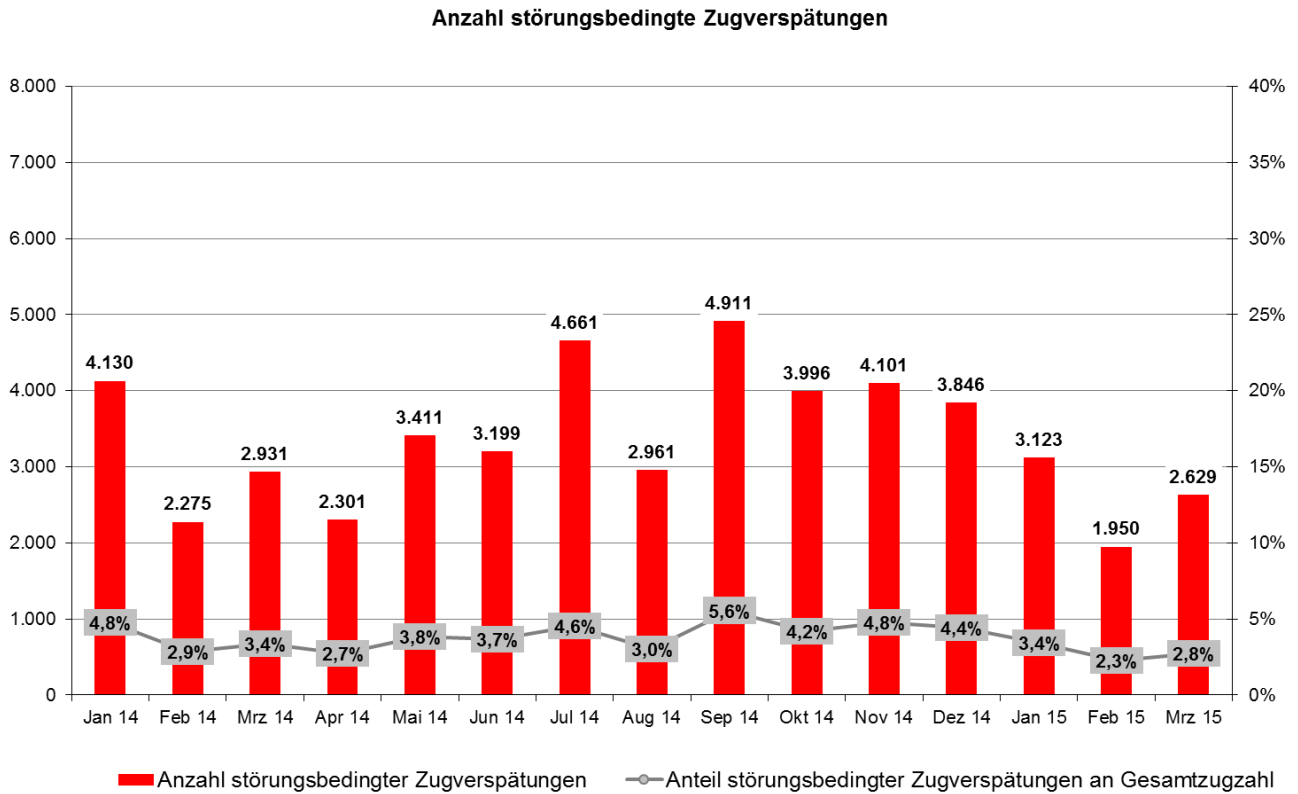
Grafik 3: Entwicklung der Pünktlichkeit S-Bahn Berlin



Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (aus dem System LeiDis) betrug im ersten Quartal 2015 im Mittel 96,24 Prozent (Januar: 96,03 Prozent, Februar: 96,86 Prozent, März: 95,84 Prozent). Damit hat sich diese Kennzahl im Vergleich zum ersten Quartal 2014 (95,97 Prozent) um 0,27 Prozentpunkte verbessert. Noch stärker fiel die Verbesserung gegenüber dem vierten Quartal 2014 (94,49 Prozent) um 1,75 Prozentpunkte aus.

Der Anteil störungsbedingter Zugverspätungen an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Januar 2015 bei 3,4 Prozent, im Februar 2015 bei 2,3 Prozent und im März 2015 bei 2,8 Prozent. Damit hat sich der Anteil störungsbedingter Zugverspätungen im Durchschnitt gegenüber dem ersten Quartal 2014 von 3,7 Prozent auf 2,8 Prozent weiter verringert. Im Februar wurde der geringste Anteil der störungsbedingten Zugverspätungen seit 2012 erreicht. Dieser positive Trend lässt sich leider nicht bei den störungsbedingten Zugausfällen feststellen. Ihr Anteil an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Januar und Februar 2015 bei jeweils 1,6 Prozent. Im März 2015 erreichten die störungsbedingten Ausfälle jedoch einen Wert von 3,0 Prozent. Im Durchschnitt sind demnach im ersten Quartal 2015 2,1 Prozent der Zugfahrten störungsbedingt ausgefallen. Gegenüber dem ersten Quartal 2014 mit einem Anteil von 1,7 Prozent stieg damit die Quote der störungsbedingten Zugausfälle leicht an.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin



3 Besonderheiten

3.1 Großbaumaßnahme Nordsüd-S-Bahn-Tunnel-Sperrung

Vom 16. Januar bis 04. Mai 2015 wurden zwischen den Stationen Gesundbrunnen und Yorckstraße/ Großgörschenstraße umfangreiche Bauarbeiten durchgeführt. Bereits während einer zweiwöchigen Sperrung im Herbst 2013 mussten die Schienen im Abschnitt Nordbahnhof – Anhalter Bahnhof getauscht werden. Im diesjährigen, gut drei monatigen Bauabschnitt wurden unter anderem 17 Weichen und zwei Kreuzungen, Gleise, Energiekabel und Stromschienen erneuert. Außerdem erhielt die Strecke das moderne Zugsicherungssystem ZBS, so dass über hundert Fahrsperrungen und ebenso viele Signale ausgebaut und durch die neue Balisentechnik ersetzt wurden. Vor der Wiedereröffnung liefen umfangreiche Prüffahrten, die alle neuen Systeme einem ausgiebigen Belastungstest unterzogen. Auch Bauwerksfugen wurden saniert und abgedichtet. Die Sperrung wurde außerdem genutzt, um Reparatur- und Verschönerungsarbeiten an den Bahnhöfen vorzunehmen.

Als Ersatz waren zwei Buslinien eingerichtet: der SEV Süd führte von Yorckstraße/ Großgörschenstraße nach Friedrichstraße, der SEV Nord hingegen verkehrte von Friedrichstraße über Gesundbrunnen nach Humboldthain.

3.2 Jahrespressegespräch

Am 25. März 2015 hatte die S-Bahn Berlin zum Jahresgespräch ins ehemalige Stellwerk am Nordbahnhof eingeladen. Die dort vorgestellte Bilanz für das Jahr 2014 fiel vor allem positiv aus: Es konnte mit 414 Millionen Fahrgästen ein neuer Beförderungsrekord aufgestellt werden. Auch das Jahresergebnis der S-Bahn Berlin GmbH konnte gesteigert werden. Es liegt für 2014 bei 54,2 Mio. Euro und somit deutlich über dem guten Ergebnis aus 2013 von 43,3 Mio. Euro und demnach bereits das zweite Jahr in Folge deutlich im Plus.

Ebenfalls sehr erfreulich war im November 2014 das zweitbeste Ergebnis bei der Kundenzufriedenheitsbefragung seit Beginn der Erhebung 1996. Ein Grund hierfür ist auch, dass sich die S-Bahn Berlin an die veränderten Informationsbedürfnisse der Kunden anpasst und diese besonders auf mobilen Wegen und mit Echtzeitdaten erfüllt.

Als betrieblicher Exkurs wurde das Projekt Betriebsqualität vorgestellt, welches die Auswirkungen bereits kleinster Störfaktoren auf die Pünktlichkeit des gesamten S-Bahn Netzes untersucht. Das Ziel des Projektes ist, die Pünktlichkeit mindestens auf die verkehrsvertragliche Marke von 96 Prozent zu steigern. In 2014 wurde bereits eine Steigerung von 93,46 Prozent auf 94,58 Prozent⁴ erzielt werden.

⁴ Effekte durch Streiks der GDL im Herbst 2014 unberücksichtigt