



Foto: Jet-Foto Kranert

Stand November 2015

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **3. Quartal 2015**

S-Bahn Berlin GmbH

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

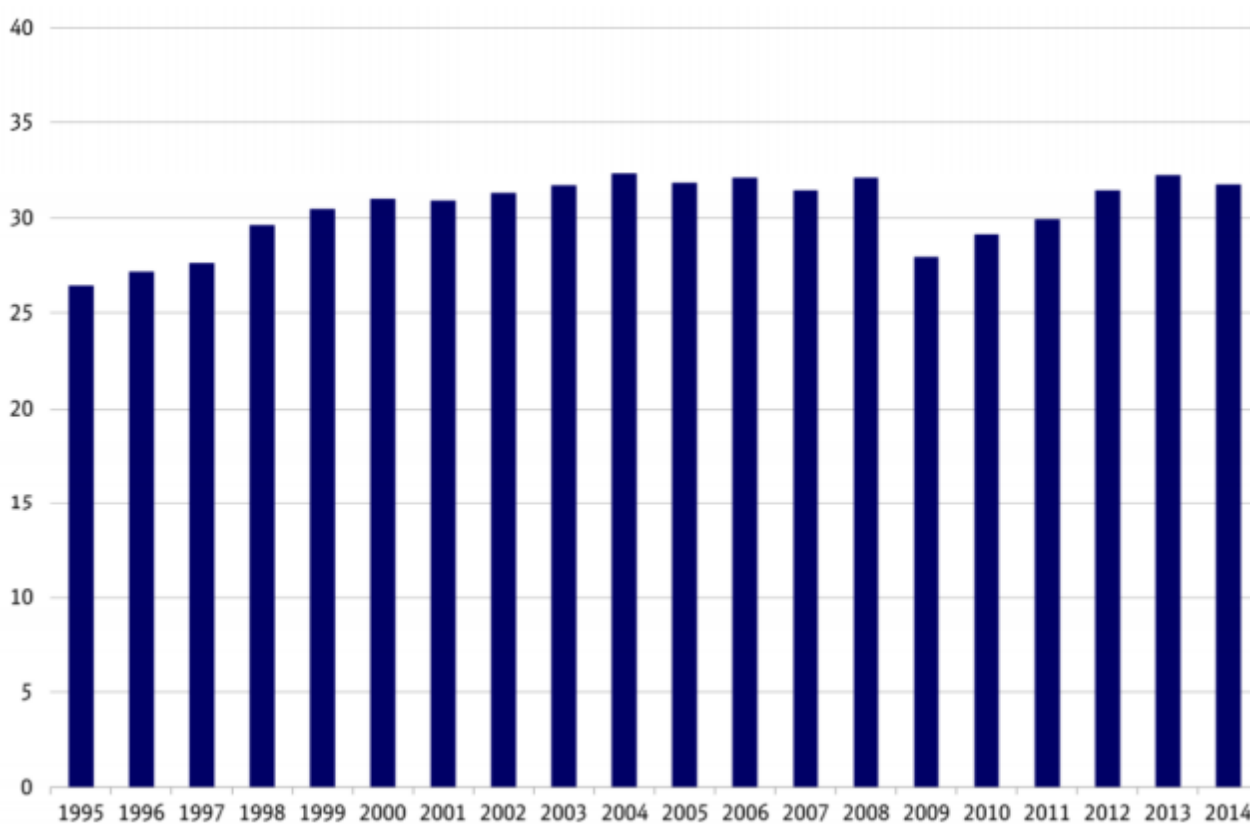
10115 Berlin

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 Zugkilometer als 2008 vorgesehen, da die Länder Berlin und Brandenburg zusätzliche Zugkilometer, z.B. auf der Stadtbahn oder durch eine Taktverdichtung zwischen Lichterfelde Süd und Teltow Stadt bestellt haben.

Als Folge der umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL wird aber für das Jahr 2015, wie auch schon 2014, ein geringerer Wert der erbrachten Zugleistung erwartet als im Jahr 2013.

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



Mit dem im aktuellen Fahrplan vorgesehenen Einsatz von Viertelzügen erbringt die S-Bahn Berlin 97,3 Prozent (Berlin: 96,9 Prozent, Brandenburg: 100 Prozent) der Anforderungen an die Zugstärke aus den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages. Dieser festgelegte Fahrzeugspitzenbedarf von 562 Viertelzügen ist wegen dauerhaft notwendiger Zusatzarbeiten und -fristen kaum zu erreichen, jedoch selbstverständlich Grundlage der Verkehrsvertragsabrechnung durch die Länder.

Der tatsächliche werktägliche Einsatz von Viertelzügen im Vergleich mit dem im Fahrplan vorgegebenen führte im dritten Quartal 2015 zu einem durchschnittlichen Erfüllungsgrad von 97,7 Pro-

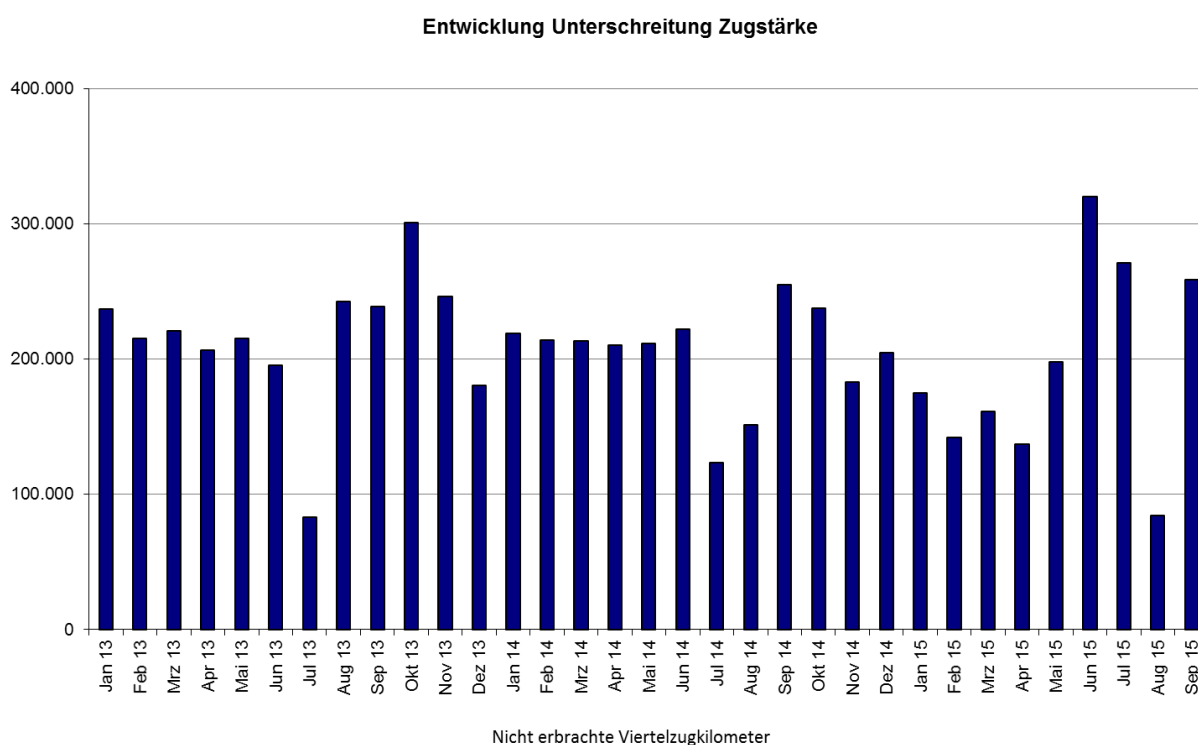
¹ Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer

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

zent. Damit wurde der Wert aus dem zweiten Quartal exakt wiederholt. Der Wert von 98,9 Prozent aus dem dritten Quartal 2014 konnte jedoch nicht ganz erreicht werden.

Im Monat Juli beliefen sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer (Vzkm) auf 271.019, im August auf 84.114 und im September auf 258.929. Im Durchschnitt wurden im dritten Quartal 2015 pro Monat 204.688 Vzkm nicht erbracht. Gegenüber dem dritten Quartal 2014 haben sich die nicht erbrachten Vzkm damit um 4,66 Prozent erhöht. Wesentlicher Grund hierfür ist insbesondere die weiterhin eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit der Baureihe 480. Um aufgrund dessen so wenig wie möglich Fahrten ausfallen zu lassen, wurden die fehlenden Kapazitäten über abweichende Zugstärken kompensiert. Im August wurden aufgrund der Sommerferien und des entsprechenden Ferienfahrplans weniger Viertelzüge benötigt.

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



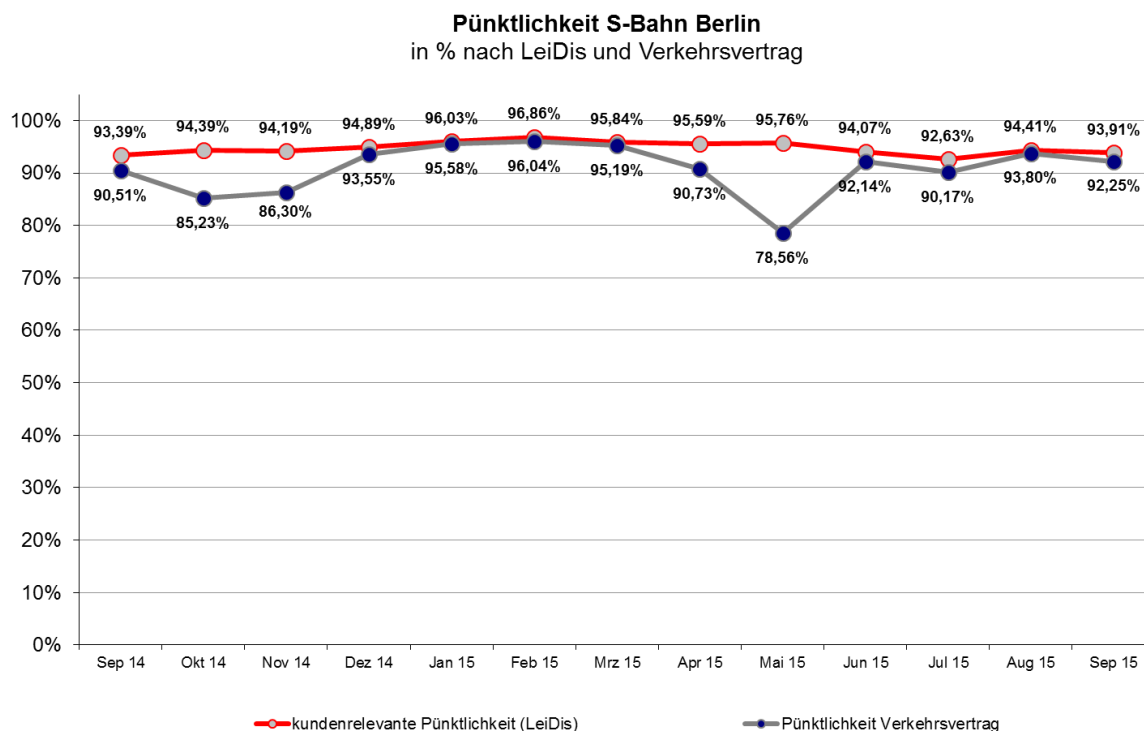
2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag³ der S-Bahn Berlin hat sich im dritten Quartal 2015 mit 92,07% im Vergleich zum streikbelasteten zweiten Quartal 2015 (87,14 Prozent) um knapp fünf Prozentpunkte verbessert. Im Monat Juli betrug die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit 90,17 Pro-

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 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 (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.

zent. Auch im August mit 93,80 Prozent und im September mit 92,25 Prozent wurde jeweils der im Verkehrsvertrag vereinbarte Zielwert von 96 Prozent verfehlt. 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) verringern weiterhin die monatliche Pünktlichkeit um etwa 1,2 Prozentpunkte, was in den obigen Werten Berücksichtigung findet. 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.

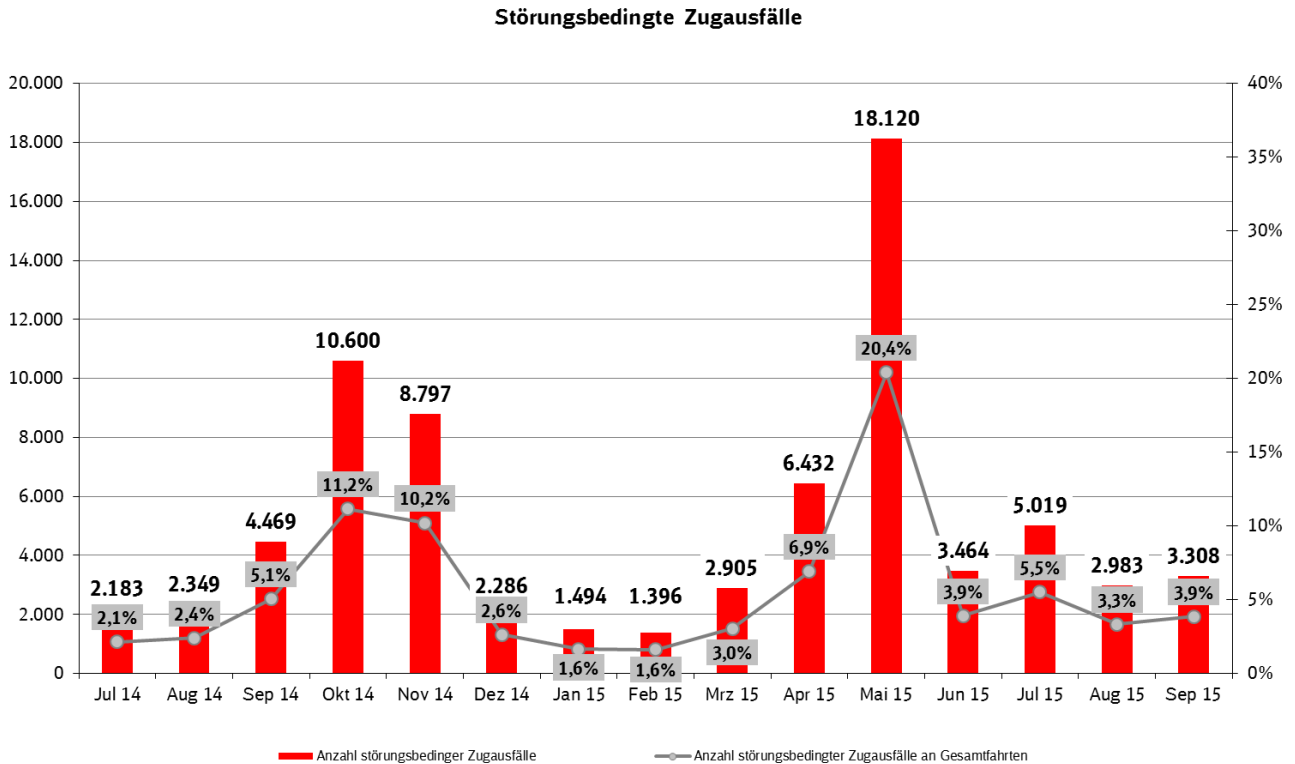
Grafik 3: Entwicklung der Pünktlichkeit S-Bahn Berlin



Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (aus dem System LeiDis) betrug im dritten Quartal 2015 im Mittel 93,65 Prozent (Juli: 92,63 Prozent, August: 94,41 Prozent, September: 93,91 Prozent). Damit lag diese Kennzahl etwa einen Prozentpunkt unter Vorjahresniveau (94,68 Prozent im dritten Quartal 2014). Der durchschnittliche Wert des zweiten Quartals 2015 (95,14 Prozent) wurde um etwa anderthalb Prozentpunkte unterschritten.

Der Anteil störungsbedingter Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Juli bei 5,5 Prozent, im August bei 3,3 Prozent und im September 3,9 Prozent. Damit hat sich der Anteil störungsbedingter Zugausfälle gegenüber dem dritten Quartal 2014 durchschnittlich von 3,2 Prozent auf 4,2 Prozent erhöht. Einen ähnlichen Trend gab es bei den störungsbedingten Zugverspätungen. Ihr Anteil an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Juli bei 6,0 Prozent, im August bei 4,7 Prozent und im September bei 5,2 Prozent. Gegenüber dem dritten Quartal 2014 stieg die Quote der störungsbedingten Zugausfälle von durchschnittlich 4,4 Prozent auf 5,3 Prozent.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin



3 Besonderheiten

3.1 Sanierung der Drehgestellrahmen der BR480 auf gutem Weg

Weiterhin sind die Risse am Längsträger des Drehgestellrahmens der Baureihe 480 bzw. deren Beseitigung ein Grund für die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit. Die Sanierung in Kooperation mit dem Bombardier Werk in Siegen läuft auf Hochtouren. Es verlassen pro Woche planmäßig vier Drehgestellrahmen das Werk Schöneweide in das ca. 600km entfernte Bombardier-Werk in Siegen. Dort wird der Längsanschlag entfernt, der die Ursache für die Risse darstellt. Nach der Sanierung werden ebenfalls vier Drehgestellrahmen wieder ins Werk Schöneweide geliefert, wo zunächst die Drehgestelle wieder zusammengebaut und geprüft werden, bevor diese in den Wagenkasten montiert werden können.

Die Arbeitsprozesse vor Ort in Berlin und in Kooperation mit dem Bombardier-Werk in Siegen haben sich gut eingespielt. Im Durchschnitt verlässt ein Fahrzeug mit vier sanierten Drehgestellen pro Woche das Werk Schöneweide. Die angestrebte weitere Beschleunigung der Abarbeitung auf sechs Drehgestellrahmen pro Woche erwies sich trotz aller Anstrengungen als nicht erreichbar. Die noch zu bearbeitenden Drehgestellrahmen werden sukzessive weiter saniert, sodass Ende des dritten Quartals 2016 alle Fahrzeuge der BR 480 mit sanierten Drehgestellrahmen auf der Schiene zurück sein sollen.

3.2 Langlebigkeitsuntersuchungen BR 481

Als Voraussetzung für die Verhandlung eines Übergangsvertrages für die Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn, musste sich die S-Bahn einen Überblick verschaffen, ob die Fahrzeuge der Baureihe 481 in ihrer Grundstruktur noch einen längerfristigen Einsatz zulassen. Um den ersten Schritt dieser Langlebigkeitsuntersuchung durchführen zu können, wurden fünf Viertelzüge im dritten Quartal 2015 teilweise bis auf den Rohbau zurückgebaut. Während an den Fahrzeugen gearbeitet wird, entsteht zudem eine dreidimensionale Konstruktionszeichnung des Fahrzeugs. Sie enthält den aktuellen Stand der Technik und kann künftig für das technische Fahrzeugmanagement eingesetzt werden. Das Team aus verschiedensten Gewerken begann mit dem „Entblättern“ der Züge, hat alle Einbauten wie Sitze oder Verkleidungen entfernt, um unter anderem die Schweißnähte zu begutachten und vor allem im Bereich der Langträger, der Fenster und Türen sowie unter dem Führerstand auf Korrosion und Verformung zu untersuchen. Innerhalb von nur 20 Tagen wurden die Züge komplett zurückgebaut. Im Ergebnis stehen die 481er-Wagenkästen gut da und lassen einen längerfristigen Einsatz dieser Baureihe zu. Auch die Erfahrungen aus vergangenen Unfallinstandsetzungen sind in die Bewertung eingeflossen und bestätigen das Zwischenergebnis.

Im zweiten Teil der Untersuchung werden der Zustand und die Instandhaltungsstrategie der Komponenten und Fahrzeugsysteme bewertet. Sind grundsätzliche Anpassungen der Technik erforderlich, und wann muss die Komponente ersetzt werden? Dafür werden die über 2.000 Baugruppen des Fahrzeugs in einer strukturierten Arbeitsübersicht zusammengefasst und mit Kollegen aus der Praxis systematisch bewertet. Mit dem abschließenden Bericht wird sich zeigen, was in den nächsten Jahren an den Zügen getan werden muss, damit sie weiterhin einsatzbereit und zuverlässig bleiben. Dieser wird bis zum Jahresende erstellt.

3.3 Baumaßnahmen im Sommer

Über die Berliner Sommerferien wurden notwendige Grunderneuerungen im Berliner S-Bahn-Netz vorgenommen. Insgesamt fanden die Baumaßnahmen auf vier Streckenabschnitten statt. Dreimal ging es hierbei um die Grunderneuerung der Infrastruktur. Diese umfasste den Austausch von Gleisen und Weichen, die Reinigung des Schotterbetts und die Erneuerung der Stromschienen über die die Züge ihren Fahrstrom beziehen.

Gebaut wurde auf der südlichen Ringbahn zwischen Bundesplatz und Halensee, auf dem Südbahnabschnitt der Linie S2 zwischen Blankenfelde und Lichtenrade und im Norden Berlins zwischen Frohnau und Birkenwerder sowie Mühlenbeck-Mönchmühle und Birkenwerder. Die betreffenden Streckenabschnitte wurden in den Jahren nach der Wende wieder in Betrieb genommen und standen nach über zwei Jahrzehnten dichten S-Bahnbetriebes nun zur Grundinstandsetzung an.

Auf der Linie S5 zwischen Strausberg und Strausberg Nord stand der zweigleisige Ausbau im Bereich Hegermühle im Mittelpunkt. Dieser ermöglicht ab Dezember dieses Jahres den durchgehenden 20-Minuten-Takt bis Strausberg Nord. Weitere Erneuerungsarbeiten an der Infrastruktur wurden mit erledigt. Diese Sperrung dauerte über das Ende der Sommerferien bis Ende September. Wie in den Vorjahren haben wir bei den umfangreichen Bauarbeiten ein besonderes Augenmerk auf die fahrgastfreundliche Gestaltung des Ersatzverkehrs und auf eine umfangreiche Kundeninformation gelegt.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der meisten Baumaßnahmen wurde die S-Bahn vor eine besondere Herausforderung gestellt: mit dem Beginn des neuen Schuljahres begann auch die Sperrung der Regional- und Fernbahngleise im Streckenabschnitt zwischen Berlin Zoologischer Gar-

ten und Berlin Alexanderplatz. Dort wurden im Zeitraum vom 29. August bis zum 1. November 2015 Weichen in den Bahnhöfen Hauptbahnhof, Friedrichstraße, Zoologischer Garten und Charlottenburg erneuert sowie die Schienen zwischen Charlottenburg und Spandau ausgetauscht. Darüber hinaus wurden umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an Eisenbahnüberführungen und der Entwässerung durchgeführt.

Zur Überbrückung des gesperrten Abschnittes zwischen Berlin Zoo und Berlin Alexanderplatz/Ostbahnhof wurden auch die Züge der S-Bahn Berlin rege genutzt. Tagsüber verkehrten zusätzlich zwei Züge pro Stunde und Richtung zwischen Berlin-Charlottenburg und Berlin Ostbahnhof. Das S-Bahn-Angebot erwies sich als ausreichend – auch dank der Findigkeit vieler Berliner Fahrgäste, die sich großräumig andere Fahrtmöglichkeiten im dichten Berliner ÖPNV-Netz gesucht haben.

3.4 Zeig Dein Berlin! – erfolgreiche Tageskartenkampagne

Die Berlinerinnen und Berliner lieben die Sehenswürdigkeiten ihrer Stadt, vor allem den Fernsehturm. Das ist eines der sehenswerten Ergebnisse, das sich aus der Kampagne ergeben hat, mit der die S-Bahn Berlin von Mai bis Ende Juli die Tageskarte unter www.zeigdeinberlin.de großflächig beworben hat. Um Kunden aktiv mit einzubeziehen, wurde das Gewinnspiel „Zeig dein Berlin“ ausgerufen, das die Fahrgäste dazu aufforderte, ihren Berliner Lieblingsort zusammen mit ihrer Tageskartennummer bei Twitter oder Instagram zu posten. Unter allen Teilnehmern wurden sechs Jahreskarten für den Tarifbereich Berlin ABC verlost. In erster Linie wurde die Tageskarten-Kampagne in den digitalen Medien wie Online Bannern, Suchmaschinenmarketing, Facebook oder Twitter präsentiert.

Der Rücklauf zeigte, wie vielfältig die Fahrgäste der S-Bahn Berlin ihre Stadt wahrnehmen. Mehr als 1.200 Teilnehmer haben einen Beitrag geliefert: Neben rund 100 Fotos vom Fernsehturm steht der Berliner Dom ebenfalls hoch im Kurs. Party-Locations, wie der Freischwimmer oder der Club der Visionäre, sind mehrfach dabei. Doch auch zahlreiche ruhige Orte sind zu entdecken, die zum Entspannen im Großstadtdschungel einladen, wie beispielsweise der Müggelsee oder das sogenannte Neu-Venedig an der Müggelspree in Köpenick. Die häufig witzigen oder vielfach künstlerisch ambitionierten Bilder sind unter www.zeigdeinberlin.de zu bewundern.
