

Foto: D. Ulrich

Stand Februar 2017

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **4. Quartal 2016**

S-Bahn Berlin GmbH

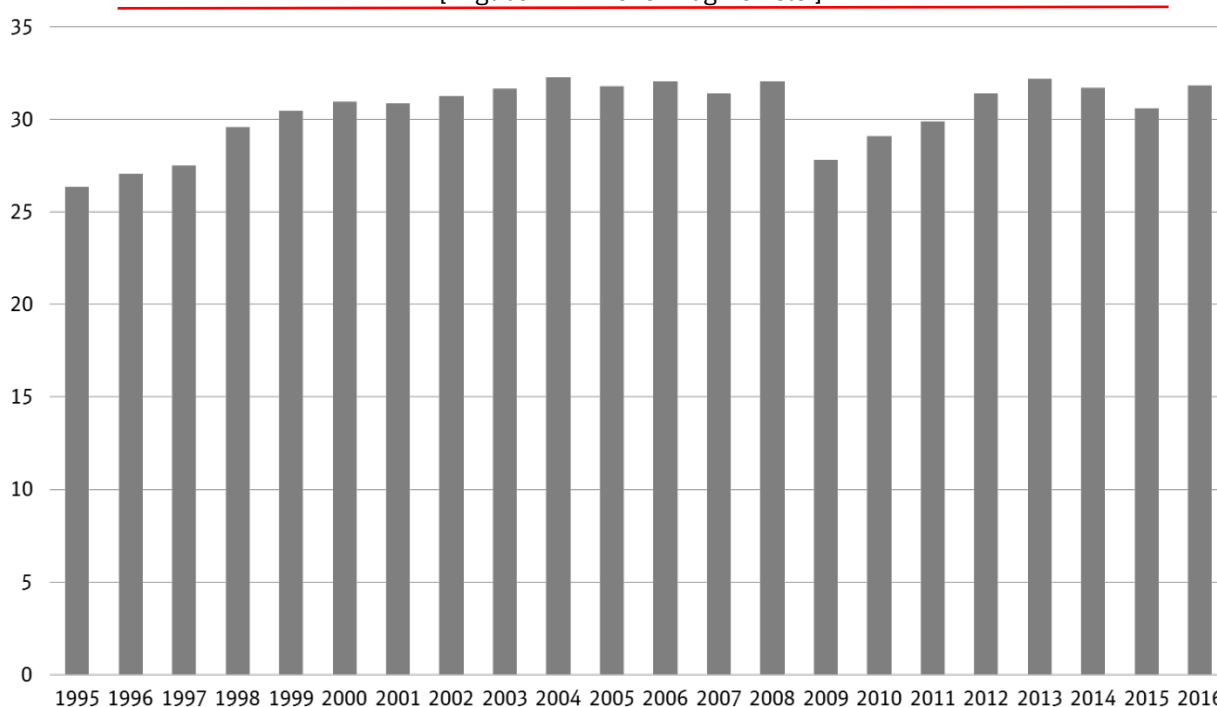
Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

10115 Berlin

1 Betriebsleistung und Zuglängen

Die S-Bahn Berlin konnte im Herbst 2016 mit der Wiedereinführung von Verstärkerzügen auf der Linie S1 das Angebot für die Kunden weiter verbessern. Bis auf einzelne fehlende Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeiten auf der Linie S5 umfasst damit der Fahrplan vollständig das bestellte Verkehrsangebot. Gemessen an der von den Ländern bestellten Zugleistung¹ sind 99,8 Prozent im Fahrplan vorgesehen (Berlin: 99,8 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. In der Grafik 1 ist die Entwicklung der tatsächlich erbrachten Zugkilometer dargestellt. Diese war insbesondere in den Jahren 2014 und 2015 durch Zugausfälle in Folge von Streiks beeinträchtigt.

Entwicklung der erbrachten Zugleistungen¹ S-Bahn Berlin seit 1995
[Angaben in Millionen Zugkilometer]

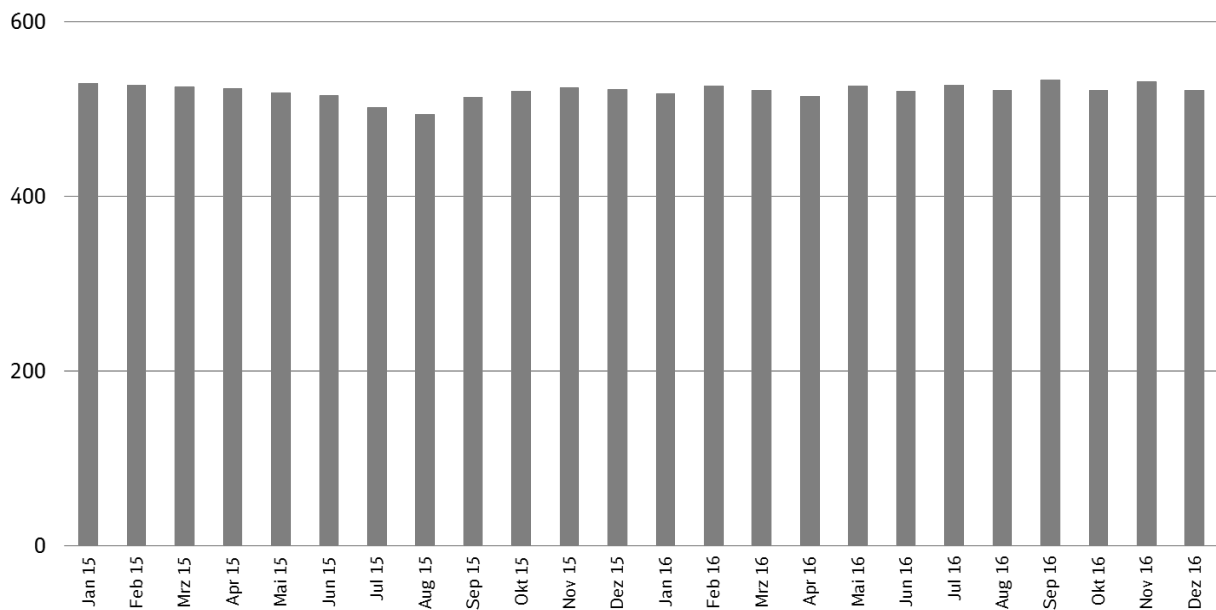


Mit dem im aktuellen Fahrplan vorgesehenen Einsatz von Viertelzügen erbringt die S-Bahn Berlin 97,8 Prozent (Berlin: 97,6 Prozent, Brandenburg: 100 Prozent) der Anforderungen an die Zugstärke aus den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages. Dieser festgelegte Fahrzeugspitzenbedarf von 561 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 – erfasst in der morgendlichen Hauptverkehrszeit – führte im Vergleich mit dem im Fahrplan vorgegebenen im vierten Quartal 2016 zu einem durchschnittlichen Erfüllungsgrad von 99,3 Prozent. Eine Bestätigung des Spitzenwertes von 99,7 Prozent aus dem dritten Quartal 2016 wurde damit nur knapp verfehlt. Der Durchschnittswert von 98,8 Prozent aus dem vierten Quartal 2015 konnte hingegen deutlich übertroffen werden.

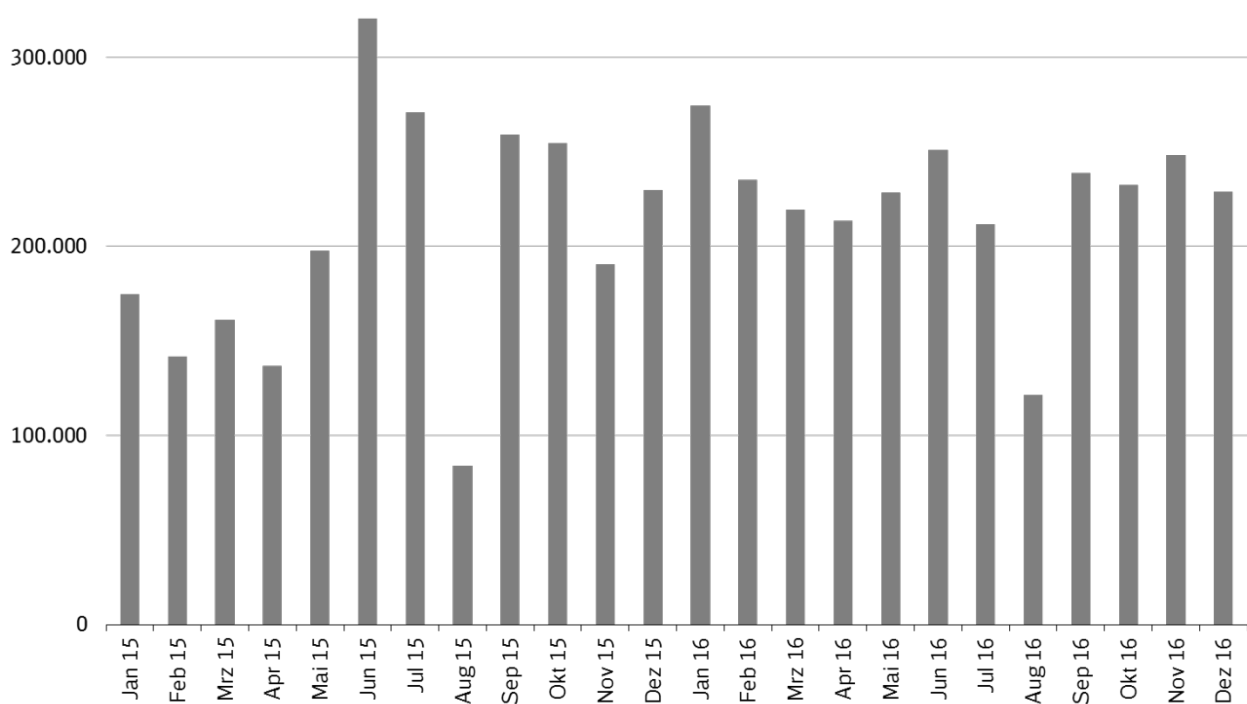
¹ Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer
Aktuelles Leistungsvermögen S-Bahn Berlin 4/2016

Entwicklung der Viertelzüge im Linieneinsatz
[monatlicher Mittelwert der werktäglich per 07 Uhr verfügbaren Viertelzüge]



Eine weitere Kennzahl ist die Anzahl der nicht erbrachten Viertelzugkilometer (Vzkm): deren Summe belief sich im gesamten Monat Oktober auf 232.313, im November auf 248.211 und im Dezember auf 228.749. Im Durchschnitt wurden im vierten Quartal 2016 pro Monat 236.424 Vzkm nicht erbracht. Gegenüber dem vierten Quartal 2015 haben sich die nicht erbrachten Vzkm damit um etwa 5 Prozent erhöht.

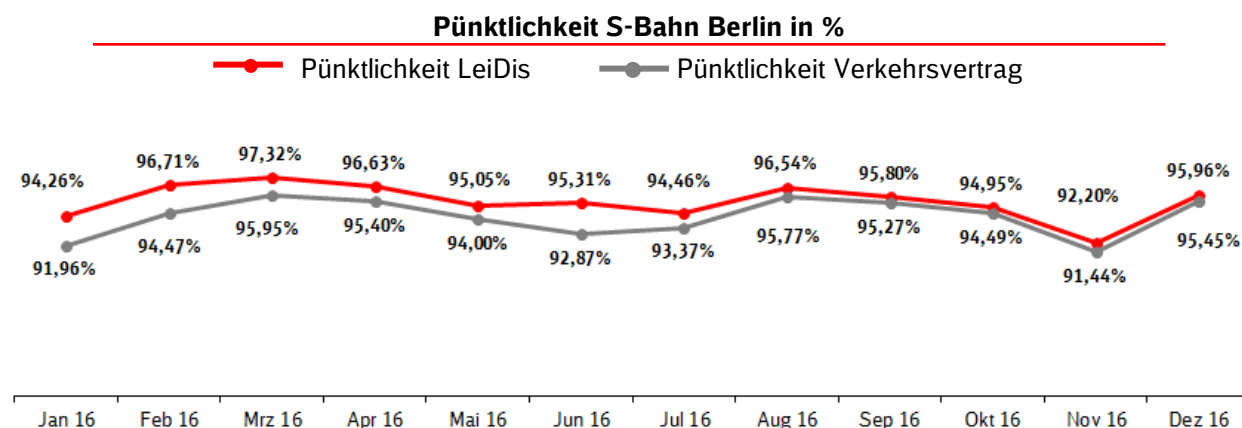
Entwicklung Unterschreitung Soll-Zugstärke
[in nicht erbrachten Viertelzugkilometern]



2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag² der S-Bahn Berlin hat sich im vierten Quartal 2016 mit 93,79 Prozent im Vergleich zum dritten Quartal 2016 (94,81 Prozent) um etwa einen Prozentpunkt verschlechtert. Eine leichte Verbesserung um 0,2 Prozentpunkte kann im Vergleich mit dem vierten Quartal 2015 festgestellt werden.

Im Monat Oktober 2016 betrug die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit 94,49 Prozent. Im November sank dieser Wert auf 91,44 Prozent, im Dezember stieg die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit wieder auf 95,45 Prozent. Damit wurde in den drei Monaten des vierten Quartals 2016 jeweils der im Verkehrsvertrag vereinbarte Zielwert von 96 Prozent verfehlt. Durch die Einführung der Verstärkerfahrten auf der Linie S1 im September 2016 verringern nur noch die vom Land Berlin bestellten, von der S-Bahn Berlin jedoch mangels Fahrzeugen nicht angebotenen Verstärkerfahrten der Linie S5 (15 von rund 3.000 Fahrten an Werktagen außer Samstagen) die monatliche Pünktlichkeit um etwa 0,3 Prozentpunkte, was in den obigen Werten Berücksichtigung findet. Mit etwa 1,2 Prozentpunkten wirken sich in der Regel pro Monat Infrastrukturstörungen auf die Pünktlichkeit aus, die gemäß des Verkehrsvertrages der S-Bahn Berlin angelastet werden.

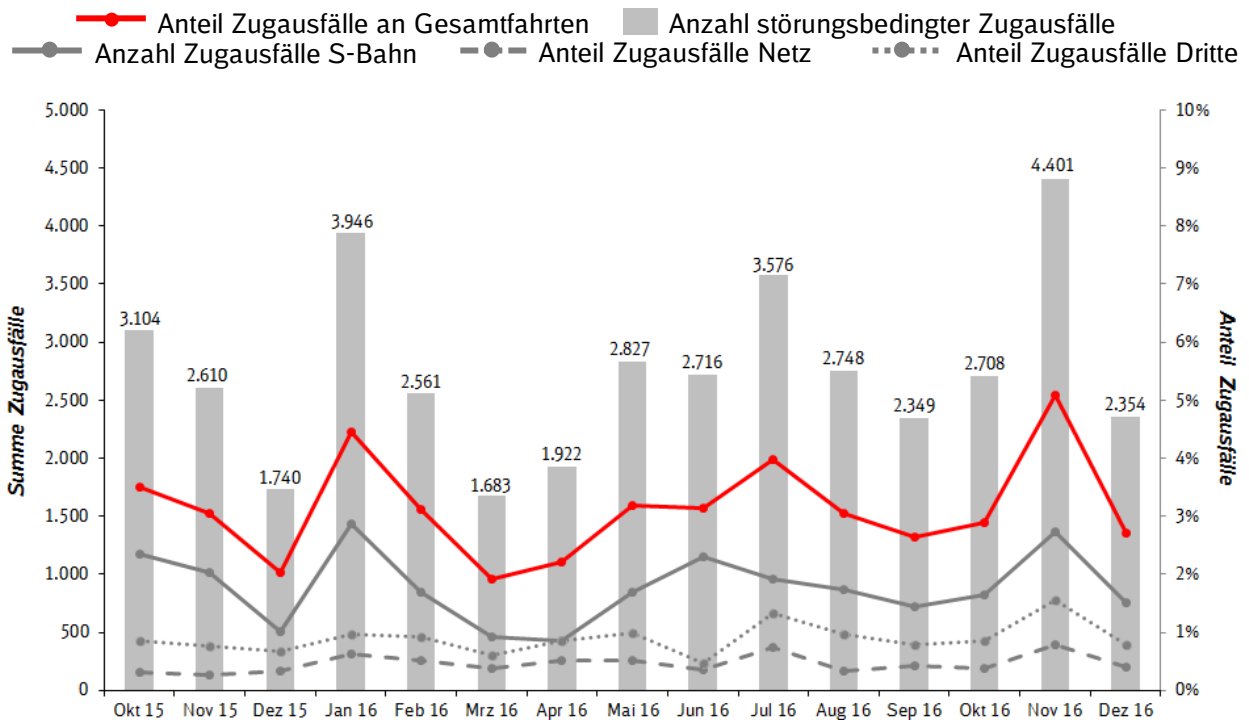


Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (aus dem System LeiDis) betrug im dritten Quartal 2016 im Mittel 94,37 Prozent (Oktober: 94,95 Prozent, November: 92,20 Prozent, Dezember: 95,96 Prozent). Damit lag diese Kennzahl 0,65 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau (95,02 Prozent im vierten Quartal 2015). Der durchschnittliche Wert des dritten Quartals 2016 von 95,60 Prozent wurde ebenfalls um etwa einen Prozentpunkt verfehlt.

Der Anteil störungsbedingter Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Oktober bei 2,9 Prozent, im November bei 5,1 Prozent und im Dezember bei 2,7 Prozent. Damit erhöhte sich der Anteil störungsbedingter Zugausfälle gegenüber dem dritten Quartal 2016 durchschnittlich von 3,2 Prozent auf 3,6 Prozent.

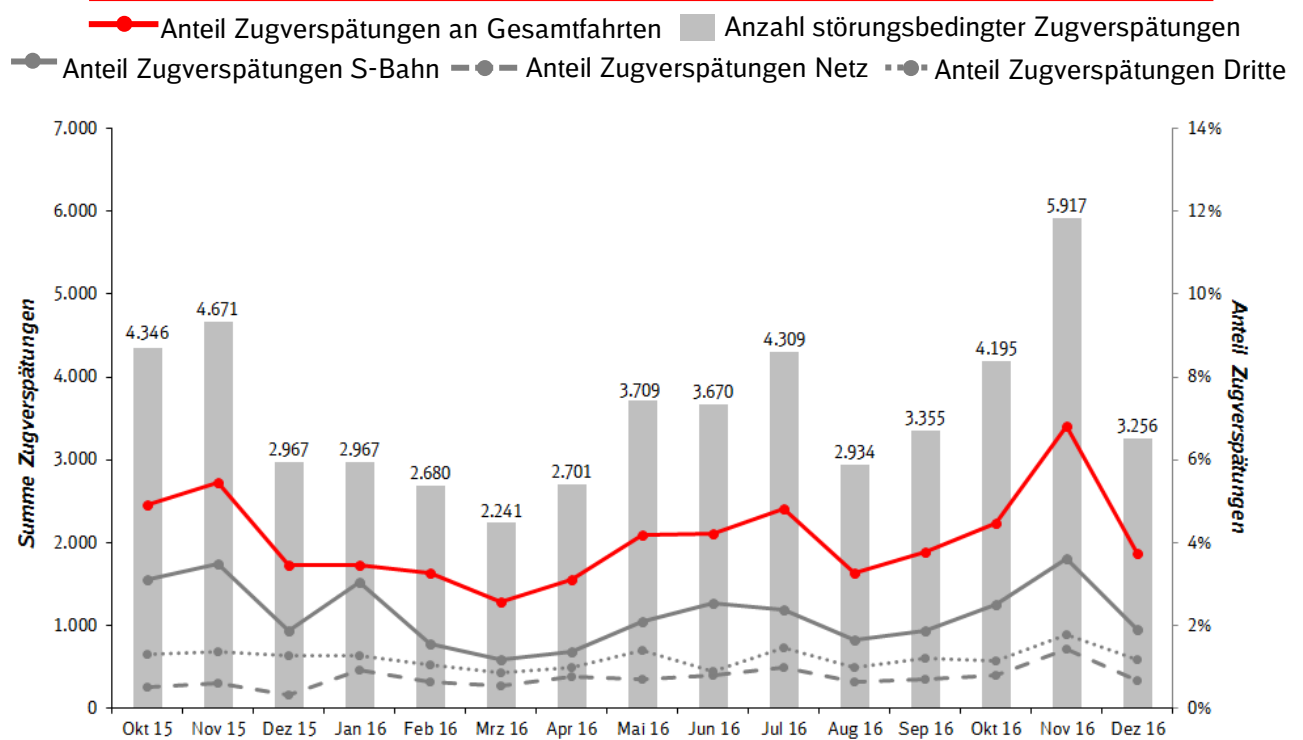
² Es lassen sich zwei Pünktlichkeitswerte unterscheiden, einerseits die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag und andererseits die vom Fahrgast wahrgenommene Zuglaufpünktlichkeit. Die Züge gelten bei der S-Bahn Berlin als unpünktlich, wenn sie mehr als 3:59 Minuten vom Fahrplan abweichen (bundesweit liegt 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.

Störungsbedingte Zugausfälle S-Bahn Berlin



Bei den störungsbedingten Zugverspätungen zeichnet sich eine ähnliche Entwicklung ab: Ihr Anteil an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Oktober bei 4,5 Prozent, im November bei 6,8 Prozent und im Dezember bei 3,7 Prozent. Gegenüber dem dritten Quartal 2016 steigt die Quote der störungsbedingten Zugausfälle von durchschnittlich 3,9 Prozent auf 5,0 Prozent leicht an. Auch im Vergleich zum vierten Quartal 2015 ist ein geringfügiger Anstieg der störungsbedingten Zugverspätungen um 0,4 Prozentpunkte zu verzeichnen.

Störungsbedingte Zugverspätungen S-Bahn Berlin



Störungsbedingte Verspätungen und Zugausfälle sind auf verschiedene Gründe und Verursacher zurückzuführen. Neben den von der S-Bahn Berlin verursachten Störungen (vor allem im Bereich des Personals und der Fahrzeuge) treten auch Störungen der Eisenbahninfrastruktur (z.B. an Bahnübergängen, in der Sicherungstechnik oder an Weichen) oder durch Dritte verursachte Störungen auf. Die von der S-Bahn verursachten Zugausfälle und Zugverspätungen sind zwar eine Hauptursache, an der wir unvermindert arbeiten. Kontinuierlich ansteigend sind aber seit Jahren die von Dritten verursachten Störungen. Zum einen gibt es durch die Verschärfung der Sicherheitslage seit 2014 einen deutlich sensibleren Umgang mit nicht zuordenbaren Gegenständen, zum anderen steigen die kurzen Betriebsunterbrechungen durch Notarzteinsätze stark an.

Maßgeblich für die unbefriedigende Entwicklung der Zugausfälle und Zugverspätungen im vierten Quartal 2016 war in erster Linie das Störungsgeschehen im November 2016. Während im Oktober 2016 und Dezember 2016 7,3 Prozent bzw. 6,4 Prozent der Zugfahrten ausgefallen oder verspätet waren, betrug diese Quote im November 2016 11,9 Prozent. Außergewöhnlich stark wirkten sich im November 2016 durch Dritte verursachte Störungen aus. Unter anderem waren die Tage während des Besuchs des amerikanischen Präsidenten Barack Obama in Berlin durch zahlreiche behördliche Eingriffe geprägt. Die zeitweise Sperrung von Strecken und S-Bahnhöfen und angeordnete Fahrten mit Schrittgeschwindigkeit brachten die Fahrpläne gehörig durcheinander. Wegen der hohen Zugdichte und der Besonderheit des Ringverkehrs ist es nach solchen Großstörungen gerade auf dem Ring erst nach mehreren Stunden wieder möglich, pünktlich nach regulärem Fahrplan zu verkehren. Die Ausfall- und Verspätungsquote der S-Bahn ist auch deshalb so hoch, weil diese Nachwirkungen von Störungen nach Beendigung der eigentlichen Störung der S-Bahn zugerechnet werden.

3 Besonderheiten

3.1 1:1-Wagenmodell der neuen S-Bahn Fahrzeuggeneration

Die neue S-Bahn für Berlin und Brandenburg zeigt Gesicht und Farbe. Nur zehn Monate nach der Bestellung einer neuen Fahrzeuggeneration beim Herstellerkonsortium Siemens/Stadler präsentierte die S-Bahn-Berlin Anfang Oktober im Werk Schöneeweide ein begehbare Wagenmodell im Maßstab 1:1. So wurden das künftige Außendesign mit Frontpartie und Seitenansicht sowie den Innenraum realistisch erlebbar. Türbereiche und Fahrgastraum sind komplett gestaltet und bereits mit wichtigen Funktionalitäten ausgestattet.

Während der Wagenkasten des Modells aus Holz gefertigt ist, sind im Innenraum weitgehend Originalteile verbaut. Dazu gehören Sitze, Haltestangen, Beleuchtung und Fußböden. Einzelne Türen sind voll funktionsfähig und mit den erforderlichen akustischen und visuellen Signalen ausgestattet. Andere Funktionen, wie Anzeiger zur Fahrgastinformation, Sprechstellen zum S-Bahn-Personal und die Klimaanlage werden modellhaft dargestellt.

In einem vierwöchigen Labortest im Oktober mit repräsentativ ausgewählten Fahrgästen sowie Vertretern von Verbänden wurde die zukünftige S-Bahn auf Herz und Nieren getestet. Die Teilnehmer hielten ihre Eindrücke, Wünsche und Bewertungen zu Außen- und Innendesign sowie zu Ausstattung und Funktionalitäten in einem Fragebogen fest. Die Ergebnisse fließen in den weiteren Entwicklungsprozess der neuen Baureihe ein. Über 2.000 Interessierte hatten sich bei der S-Bahn Berlin um eine Teilnahme beworben. Diese Hinweise werden gemeinsam mit den Aufgabenträgern und dem Herstellerkonsortium Siemens/Stadler Pankow beim Bau der Neufahrzeuge berücksichtigt.

Neben der neuen markanten Wagenkastenform präsentiert sich das Modell der künftigen S-Bahn für Berlin und Brandenburg in einer zeitgemäßen Interpretation des klassischen Farbdesigns. Die Farbaufteilung lässt das Fahrzeug höher und luftiger wirken. Stärkere Kontraste machen die Türen für Sehschwache besser erkennbar. Das am Modell dargestellte Farbschema ist Ergebnis einer intensiven Diskussion aller an der Fahrzeugentwicklung Beteiligten - vom Auftraggeber, über das Herstellerkonsortium, Designern, den Ländern Berlin und Brandenburg und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Die Befragungen hatten gezeigt: Das Außendesign kam bei den Fahrgästen gut an. 77 Prozent der Tester sagte es zu, 51 Prozent entschieden sich zudem für die moderne Farbgebung, die auch das Fahrzeugmodell schon aufwies. Ein Thema, das in puncto Außendesign sehr bewegte, war die Frontgestaltung. Deshalb erhält nun auch die Frontpartie einen roten Farbanteil. Das soll den Wiedererkennungseffekt erhöhen und Verschmutzungen weniger sichtbar werden lassen.

Auch für den Innenbereich wurden Entscheidungen getroffen: 70 Prozent der Befragten stimmten dafür, dass im Sitzbereich beidseits horizontale Haltestangen eingebaut werden, dieses klare Votum wird umgesetzt. Bei den Halteschlaufen fiel die Wahl auf die griffigere Variante in der Farbe Anthrazit. Die inneren Türwarnleuchten werden seitlich angebracht, wie eine Tür im Modell es bereits demonstrierte. Einige weitere Vorschläge werden derzeit hinsichtlich der technischen und finanziellen Machbarkeit noch geprüft.

Der Zeitplan von Herstellerkonsortium Siemens/Stadler und S-Bahn Berlin sieht den Abschluss der Konstruktionsphase für die neue S-Bahn-Generation zu Mitte 2017 vor. Anschließend erfolgt die Teilfertigung, Montage, Zulassung und Inbetriebsetzung der Fahrzeuge. Parallel dazu beginnt ab Frühjahr 2019 die technische Erprobung.

Die neuen Züge der Baureihen 483/484 werden im Teilnetz Ring/Südost zum Einsatz kommen. Ab Januar 2021 fahren sie auf der Linie S47 zwischen Südkreuz und Spindlersfeld. Bis zum Jahr 2023 ersetzen die bestellten 85 Vier-Wagen-Einheiten und weitere 21-Zwei-Wagen-Einheiten auf den Linien S46, S8 und den Ringbahnlinien S41/S42 sukzessive die Altbauzüge.

3.2 Neue Waschanlage im Werk Friedrichsfelde eingeweiht

Mit Berlins längster Waschstraße auf 160 Metern Länge setzt die S-Bahn Berlin im Werk Friedrichsfelde neue Maßstäbe bezüglich Funktionalität, Effizienz und Umweltverträglichkeit. Die neue Waschanlage gehört zum Instandhaltungswerk Friedrichsfelde und sorgt dafür, dass die knapp 200 Viertelzüge auf dem Teilnetz Stadtbahn alle 14 Tage ein frisches Aussehen erhalten. Die Baukosten in Höhe von 5,5 Millionen Euro finanzierte die S-Bahn Berlin aus Eigenmitteln. Die Bauzeit betrug zwölf Monate.

Jährlich sind rund 5.000 Waschvorgänge für die Züge der Linien S3, S5, S75 und S9 am Standort Friedrichsfelde vorgesehen. Dabei kann jeweils ein kompletter Vollzug mit acht Wagen behandelt werden. Dank neuester Waschtechnologie dauert die Prozedur im Regelfall nur noch 30 Minuten. Vergleichbare Anlagen benötigen mit rund 60 Minuten die doppelte Zeit. Gewaschen wird in den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden, da die Züge tagsüber im laufenden Betrieb benötigt werden.

Aus Gründen der ökologischen Nachhaltigkeit verfügt die neue Waschstraße über einen geschlossenen Wasserkreislauf, in dem bereits verwendetes Wasser wieder aufbereitet wird. 80 Prozent des Waschwassers verbleiben im Aufbereitungskreislauf und werden mehrfach genutzt. Der Gesamtwasserverbrauch je Vollzugwäsche liegt bei 3.200 Litern. Neu ist der Einsatz eines komplett biologisch abbaubaren Waschmittels, das entsprechend den jeweiligen Anforderungen an Jahreszeit und Verschmutzungsgrad der Züge dosiert wird.

An Wintertagen mit Minusgraden wird die Anlage zur Abtauhalle für S-Bahn-Triebzüge. Vereisungen an den Gerätebehältern unterhalb des Wagenkastens erschwerten bisher die zeitnahe Reparatur elektrischer Fahrzeugkomponenten bei Extremtemperaturen. Mit einer Leistung von 780 Kilowattstunden – das entspricht der Kraft von 650 handelsüblichen Haartrocknern – werden die Züge mit einem 40 Grad Celsius warmen Luftstrom über Heißluftdüsen behandelt und stehen nach etwa 60 Minuten für Instandhaltungsarbeiten zur Verfügung.

Für das Jahr 2019 ist bereits der Bau einer zweiten Anlage auf dem Gelände der S-Bahn-Werkstatt Grünau vorgesehen. Eine entsprechende Ausschreibung ist in der Vorbereitung. Dort erhalten dann auch die neuen S-Bahn-Züge für Berlin und Brandenburg, die ab dem Jahr 2021 im Teilnetz Ring/Südost zum Einsatz kommen, ihre 14-tägliche Wäsche.

3.3 Welt-Aids-Tag: Berlins S-Bahner setzen Zeichen für Solidarität

Wenn jedes Jahr am 1. Dezember rund um den Globus der Welt-Aids-Tag stattfindet, ist auch die S-Bahn Berlin mit von der Partie und zeigt Solidarität mit den von der Immunschwächekrankheit betroffenen Menschen. Bereits zum 30. Mal unterstützten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens 2016 die Berliner Aidshilfe mit einer Sammelaktion. Das Anliegen: Betroffenen helfen, damit sie lebensnotwendige Medikamente erhalten, und ein Zeichen gegen Ausgrenzung und Stigmatisierung setzen.

Erstmals fand die Aktion in den Zügen einer ganzen Linie statt. Von 11 bis 17 Uhr waren mobile Teams auf der Linie S45 zwischen Südkreuz – Neukölln – Schöneweide und Flughafen Schönefeld unterwegs, um noch mehr Menschen für das Thema zu sensibilisieren und die Spendensumme zu erhöhen. Zeitgleich informierten Mitglieder der Berliner Aidshilfe auf dem Ringbahn-

steig des Bahnhofs Südkreuz über ihre Arbeit sowie über Ursachen und Folgen der Immunschwächekrankheit.

3.4 Zusätzliche Fahrten zu Weihnachtsfest und Jahreswechsel

Rund um die Feiertage waren viele zusätzliche Fahrgäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Die S-Bahn Berlin stellte sich auf die veränderte Nachfrage ein und bot an sechs Tagen einen 24-Stunden-Betrieb an. Partygänger und Nachtschwärmer freuten sich über erheblich mehr Fahrten in den Nächten und zum Jahreswechsel. Vom 23. Dezember, 4 Uhr, bis 27. Dezember, 1.30 Uhr, waren Berlins S-Bahn-Züge rund um die Uhr im Einsatz.

Über den Jahreswechsel bestand wie auch in den Vorjahren ein durchgehender Nachtverkehr im 20-Minuten-Takt, der auf zahlreichen Streckenabschnitten bis zum Neujahrsmorgen auf einen Zehn-Minuten-Abstand verdichtet wurde. Zusätzliche Züge verkehrten auf den Ringbahnlinien S41/S42 und Teilabschnitten der Linien S1, S2, S3, S5, S7 und S75.
