



Foto: V. Emersleben

Stand August 2017

# Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **2. Quartal 2017**

---

S-Bahn Berlin GmbH

---

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

---

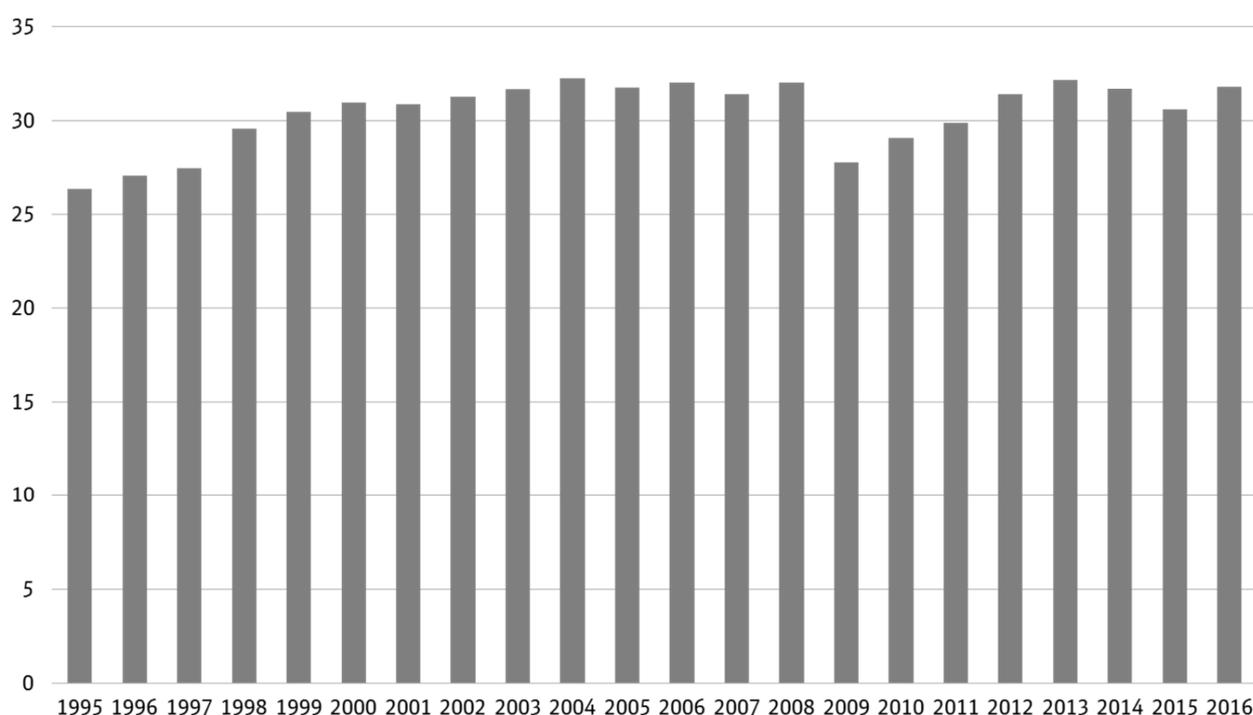
10115 Berlin

---

# 1 Betriebsleistung und Zuglängen

Die S-Bahn Berlin konnte im Jahr 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 Zugleistung<sup>1</sup> 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 folgenden Grafik 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 Zugleistungen<sup>1</sup> S-Bahn Berlin seit 1995**  
[Angaben in Millionen Zugkilometer]

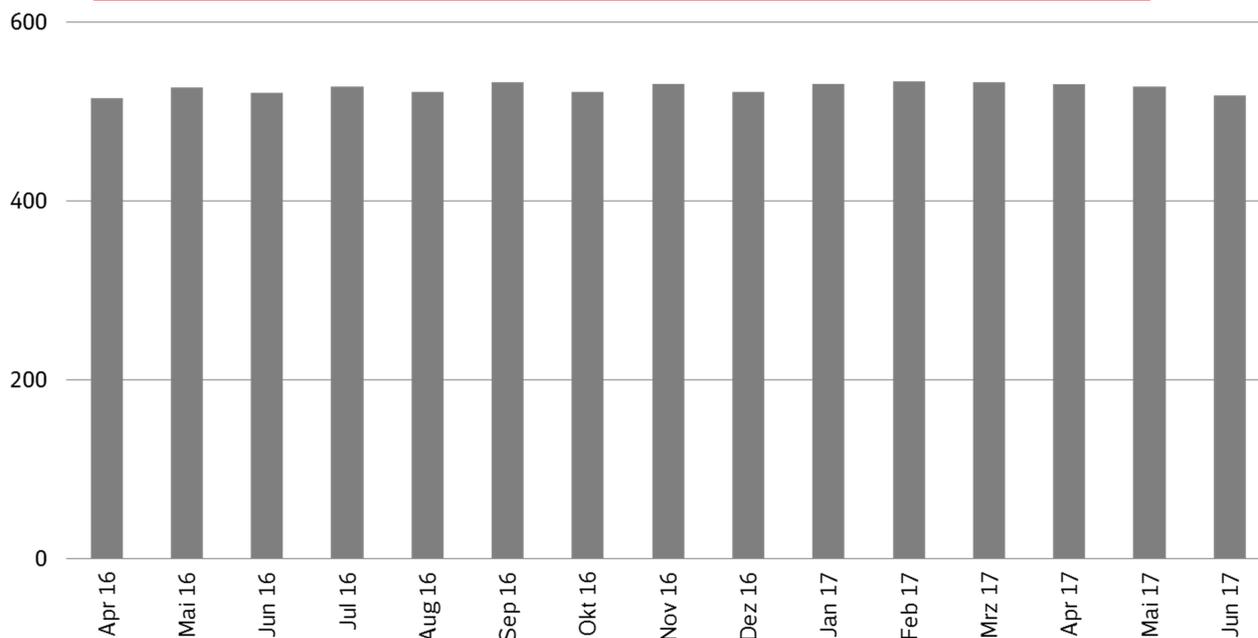


Mit dem im aktuellen Fahrplan vorgesehenen Einsatz von Viertelzügen erbringt die S-Bahn Berlin 97,8 Prozent (Berlin: 97,6 Prozent, Brandenburg: 100 Prozent) der Anforderungen an die Zugstärke aus den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages. Dieser festgelegte Fahrzeugspitzenbedarf 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 Einsatz im zweiten Quartal 2017 zu einem durchschnittlichen Erfüllungsgrad von 98,5 Prozent. Damit wurde der Wert von 99,4 Prozent aus dem ersten Quartal 2017 leicht verfehlt. Der Spitzenwert von 99,5 Prozent aus dem zweiten Quartal 2016 konnte ebenfalls nicht erreicht werden.

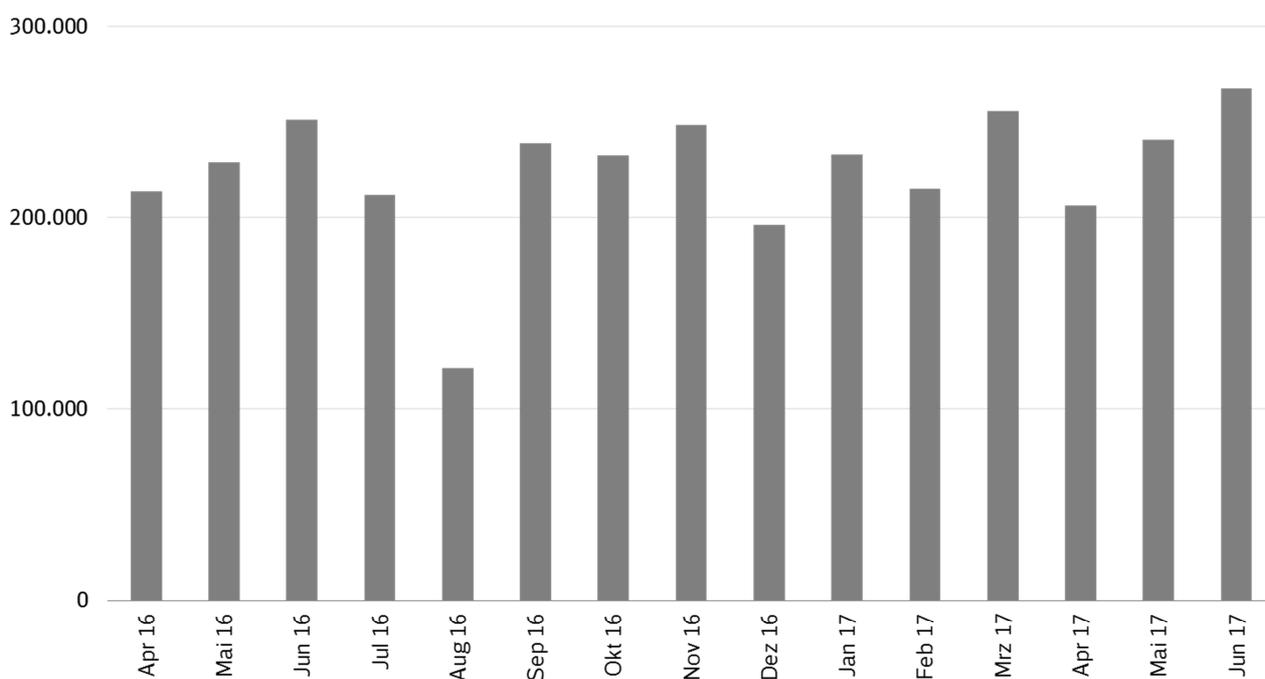
<sup>1</sup> Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer  
Aktuelles Leistungsvermögen S-Bahn Berlin 2/2017

**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 Monat April auf 206.302 Vzkm, im Mai auf 240.387 Vzkm und im Juni auf 267.255 Vzkm. Insgesamt wurde im zweiten Quartal 2017 eine Summe von 713.943 Vzkm nicht erbracht. Gegenüber dem ersten Quartal 2017 stieg die Summe der nicht erbrachten Vzkm damit um knapp anderthalb Prozent leicht an. Im Vergleich zum zweiten Quartal 2016 kam es ebenfalls zu einer leichten Verschlechterung um knapp drei Prozent.

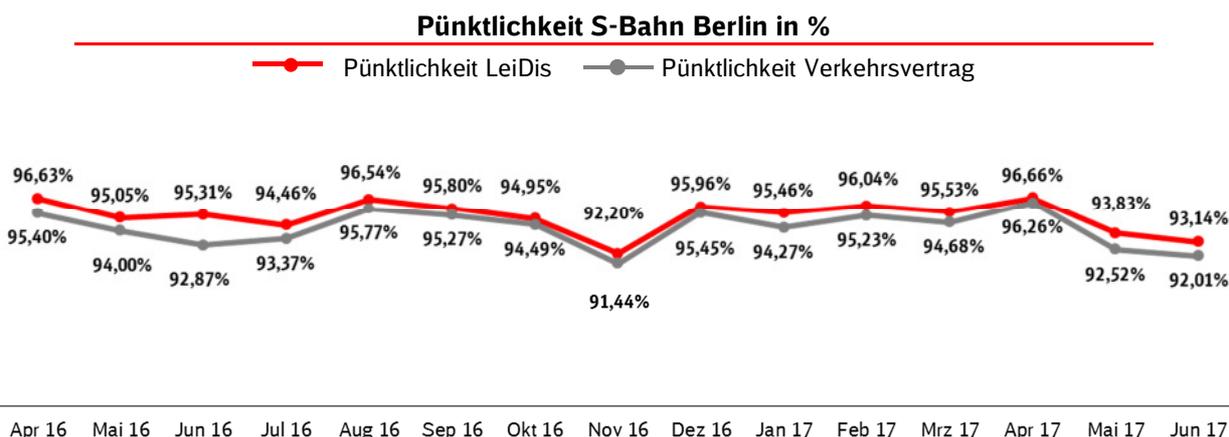
**Entwicklung Unterschreitung Soll-Zugstärke**  
[in nicht erbrachten Viertelzugkilometern]



## 2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag<sup>2</sup> der S-Bahn Berlin hat sich im zweiten Quartal 2017 mit 93,58 Prozent im Vergleich zum ersten Quartal 2017 (94,71 Prozent) um etwa einen Prozentpunkt leicht verschlechtert. Im Vergleich zum zweiten Quartal 2016 (94,09 Prozent) ist ebenfalls eine leichte Verschlechterung festzustellen.

Im Monat April 2017 betrug die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit 96,26 Prozent und übertraf damit den im Verkehrsvertrag vereinbarten Zielwert von 96 Prozent. Im Mai (92,52 Prozent) und im Juni (92,01 Prozent) wurde dieser wichtige Zielwert hingegen deutlich verfehlt.



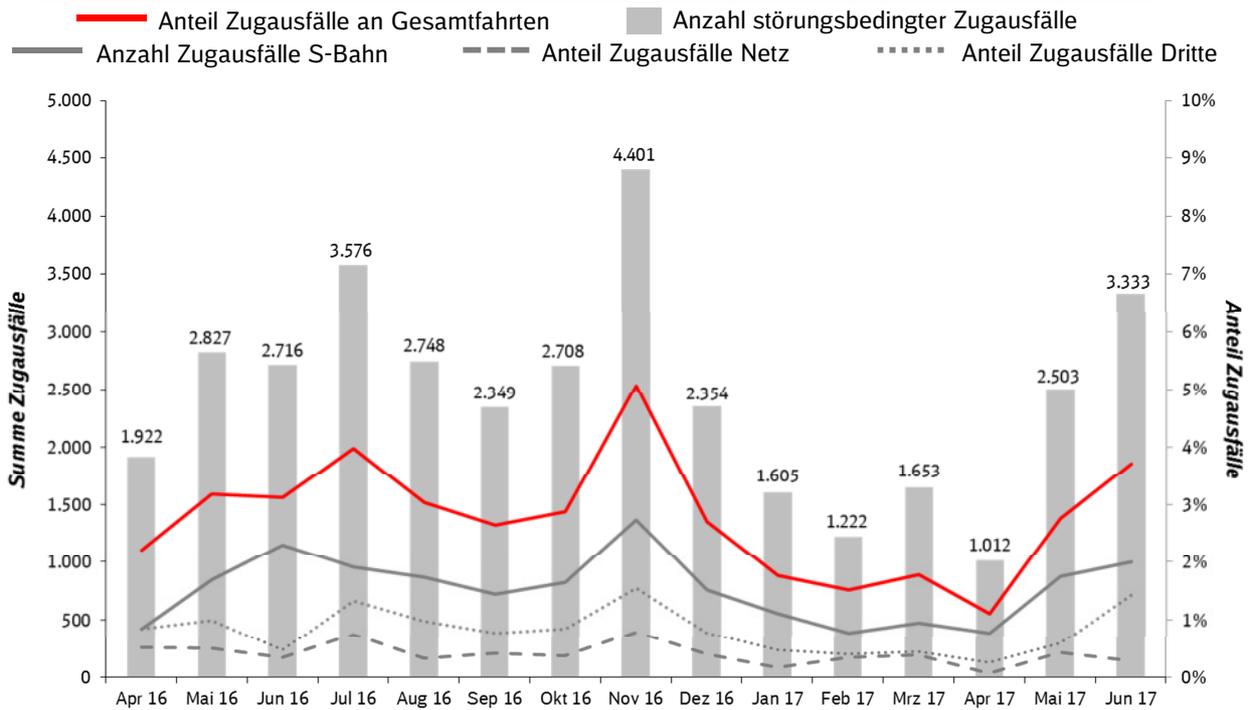
Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (aus dem System LeiDis) betrug im zweiten Quartal 2017 im Mittel 94,53 Prozent (April: 96,66 Prozent, Mai: 93,83 Prozent, Juni: 93,14 Prozent). Damit lag diese Kennzahl etwa einen Prozentpunkt unter dem Vorjahresniveau (95,66 Prozent im zweiten Quartal 2016). Der durchschnittliche Wert des ersten Quartals 2017 von 95,67 Prozent wurde ebenfalls um etwa einen Prozentpunkt unterschritten.

Störungsbedingte Verspätungen und Zugausfälle sind auf verschiedene Gründe und Verursacher zurückzuführen. Neben den von der S-Bahn Berlin verursachten Störungen (vor allem im Bereich der Fahrzeuge oder des Personals) treten auch Störungen der Eisenbahninfrastruktur (z.B. an Bahnübergängen, in der Sicherungstechnik oder an Weichen) oder durch Dritte verursachte Störungen auf.

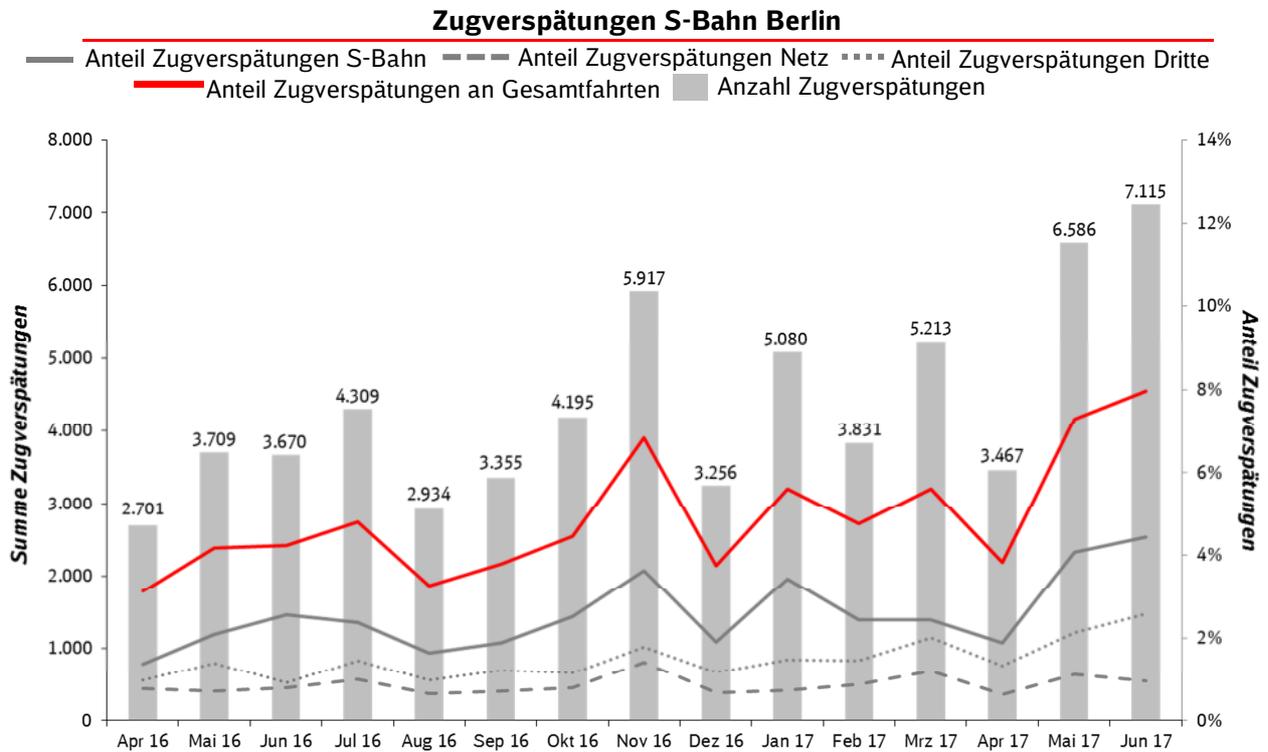
Der Anteil störungsbedingter Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im April bei 1,1 Prozent, im Mai bei 2,8 Prozent und im Juni bei 3,7 Prozent. Damit erhöhte sich der Anteil störungsbedingter Zugausfälle leicht gegenüber dem ersten Quartal 2017 durchschnittlich von 1,7 Prozent auf 2,5 Prozent. Im Vergleich zum zweiten Quartal 2016 (durchschnittlich 2,8 Prozent) konnte jedoch ein leichtes Absinken verzeichnet werden.

<sup>2</sup> 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



Der Anteil der Zugverspätungen an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im April bei 3,8 Prozent, im Mai bei 7,3 Prozent und im Juni bei 8,0 Prozent. Gegenüber dem ersten Quartal 2017 steigt die Quote der Zugverspätungen leicht von durchschnittlich 5,4 Prozent auf 6,4 Prozent. Der Vergleich zum zweiten Quartal 2016 (im Durchschnitt 3,8 Prozent) zeigt ebenfalls eine Verschlechterung: hier stieg der Anteil der Zugverspätungen um etwa zweieinhalb Prozentpunkte an.



## 3 Besonderheiten

---

### 3.1 Fit für den Weiterbetrieb – die Baureihen 480 und 485 werden ertüchtigt

Die neuen S-Bahn-Züge für die Ringbahn sind bereits bestellt. Eingesetzt werden die ersten Exemplare mit Beginn des Jahres 2021. Damit bis dahin die Bestandsfahrzeuge zuverlässig laufen, bekommen die noch im Einsatz befindlichen älteren S-Bahn-Baureihen 480 und 485 eine umfassende Aufarbeitung. Ein „50-Maßnahmen-Paket“ macht die Fahrzeuge fit für ihren weiteren Einsatz bis zum Jahr 2023. Die so genannten Ertüchtigungsmaßnahmen sieht eine Vereinbarung der Länder Berlin und Brandenburg mit der S-Bahn Berlin vor, die Teil des ab Dezember 2017 geltenden neuen Verkehrsvertrags für das Teilnetz Ring/Südost ist.

Über einen Zeitraum von vier Jahren investieren die Aufgabenträger rund 150 Millionen Euro in die Ertüchtigung von 70 Viertelzügen der Baureihe 480 und 80 Viertelzügen der Baureihe 485. Sie folgen damit der Empfehlung eines gemeinsam von den Ländern und der S-Bahn eingesetzten Expertenkreises, der bereits im Jahr 2013 die Stabilisierung der Fahrzeuge als technisch und finanziell sinnvoll bewertet hat. Die Arbeiten finden weitgehend im S-Bahn-eigenen Werk für die schwere Instandhaltung in Berlin-Schöneweide statt.

Wenngleich erst mit den Neufahrzeugen eine höherwertige Ausstattung, inklusive Klimatisierung der Fahrgasträume und Videoüberwachung, zur Verfügung steht, betrachten die Partner die vereinbarte Übergangslösung dennoch als sinnvoll. Die zusätzlichen Kosten für das „50-Maßnahmen-Paket“ und die weitere Instandhaltung dieser Fahrzeuge werden durch die entsprechend spätere Inbetriebnahme von Neufahrzeugen mit ihren vergleichsweise hohen Beschaffungs- und Abschreibungskosten kompensiert.

Für die Kunden der Berliner S-Bahn sind die meisten Ergebnisse aus dem „50-Maßnahmen-Paket“ für die Baureihen 480 und 485 kaum sichtbar, da sie im und unterhalb des Wagenkastens durchgeführt werden. Eine grundlegende Erneuerung der Fahrzeuge im Fahrgastraum ist aufgrund des überschaubaren weiteren Einsatzzeitraums nicht vorgesehen. Die Instandsetzung grundlegender Funktionen und erforderliche Schönheitsreparaturen werden im Rahmen der Hauptuntersuchung aber selbstverständlich durchgeführt.

Noch bis Ende 2023 werden die Fahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt. Mit der Umrüstung der letzten Streckenabschnitte von der mechanischen Fahrsperrung auf das neue elektronische Zug- sicherungssystem S-Bahn (ZBS) endet dann die Einsatzzeit der letzten Altbaufahrzeuge der Baureihen 480 und 485.

---

### 3.2 Qualitätsoffensive Zukunft Bahn – Ringbahn PLUS Berlin

Anfang Mai stellte die S-Bahn Berlin gemeinsam mit der DB Netz AG die Qualitätsoffensive Ringbahn PLUS vor, mit der Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit besonders auf der Ringbahn, gebündelt werden sollen.

Eine Strecke wie der Berliner S-Bahn-Ring, ohne Endstationen und mit zahlreichen ein- und ausfädelnden Linien, ist extrem anfällig für Störungen. Die daraus resultierenden Auswirkungen sind gravierender als anderswo. In einem Dreijahresprogramm ist nun in Kooperation der S-Bahn Berlin mit der DB Netz AG ein vielfältiges Paket geschnürt worden, das die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verbessern soll. Das Hauptaugenmerk liegt dabei klar auf umfangreichen Verbesserungen der personellen und technischen Ausstattungen. Personell wird weiter auf die vermehrte Ausbildung von Triebfahrzeugführern gesetzt. Zudem wird eine zusätzliche Disponentenstelle für die Ringbahn in der S-Bahn-Leitstelle geschaffen. Auch der Weiterbetrieb der

Altbaureihen samt des „50-Maßnahmen-Paket“, die Beschaffung von Neufahrzeugen und der Ausbau des mobilen Streckenservices sollen die Pünktlichkeit verbessern. Ein weiterer Fokus liegt auf einer Verbesserung der Fahrgastinformation in Störungsfällen und beim Störungsmanagement.

Darüber hinaus arbeitet die DB Netz AG konsequent an der Erneuerung der Weichen-, Signal- und Sicherungstechnik. Der Infrastrukturbetreiber hat in den letzten Jahren eine akribische Bestandsaufnahme von Störungsursachen vorgenommen, die nun beseitigt werden sollen. Das Ergebnis der Störungsanalyse teilt sich in vier Infrastruktur- und Maßnahmenblöcke: Erhöhung des Weichenstandards, Verbesserung der Gleisfreimeldung, Kabelerneuerung und in langfristige Maßnahmen. 2016 kam es auf dem Ring zu insgesamt 350 netzbedingten Störungen, die sich auch durch Verspätungsübertragungen auf die weiteren Teilnetze auswirkten. Das selbstgesteckte Ziel ist es, diese bis 2020 auf 190 im Jahr zu reduzieren.

Die unzureichende Infrastruktur am Ring erschwert ein flexibles Eingreifen im Störfall, fehlende Linienendpunkte erschweren den Verspätungsabbau, und Bahnübergänge nebst eingleisigen Abschnitten auf Zulaufstrecken sind neuralgische Punkte. Im Vergleich zu anderen Streckenabschnitten herrscht außerdem eine hohe Auslastung auf dem Ring. Durch diese schwierigen betrieblichen Rahmenbedingungen verursacht der Ring wesentlich die immer noch nicht zufriedenstellende Pünktlichkeit im S-Bahnnetz. Daher konzentrieren sich die pünktlichkeitsverbessernden Maßnahmen auf den Ring. Dafür nehmen die DB Netz AG und die S-Bahn Berlin zusammen zusätzlich vier Millionen Euro in die Hand.

---

### **3.3 Sanierung der Zugbildungsanlage in Friedrichsfelde**

Wo zuvor Gleise lagen, fahren nun Bagger, und es türmen sich Sandberge auf dem Werkgelände Friedrichsfelde auf. Grund ist die Sanierung der Zugbildungsanlage (ZBA). Die Gleisanlage gehört der DB Netz AG und dient dazu, Züge abzustellen oder sie zu Halb-, Dreiviertel- oder Vollzügen zusammenzustellen. Mit den Bauarbeiten wurde bereits im Februar 2017 begonnen. Der Untergrund ist mittlerweile von Schotter befreit, Signale, Stromversorgungsleitungen, Schwellen, Schienen und Weichen sind zurückgebaut.

Die Zuführung zum Werk ist erschwert und erfordert Mitarbeiterflexibilität, da die Züge nun in der Abstellanlage „Hundekehle“ in Grunewald untergebracht werden. Die Gleisanlage wird auch zu einer Zugbehandlungsanlage ausgebaut. So können die Züge während der Abstellung künftig innen gereinigt und kleinere Reparaturen im Innenraum durchgeführt werden. Zusätzliche Rampen ermöglichen den Kollegen einen einfachen Einstieg. Da nach dem jetzigen Regelwerk die Abstände zwischen Abstellgleisen größer sein müssen, entfallen zwei Gleise: Von 3.600 Metern Gleisen werden nur 2.900 Meter wieder aufgebaut. Die Maßnahme soll am 30. Juni 2018 abgeschlossen, ZBA und Werkstatt dann an das neue Elektronische Stellwerk angeschlossen sein.

---

### **3.4 Mobilitätstraining bei der S-Bahn**

Sicher unterwegs mit der S-Bahn Berlin – das war das Motto des Mobilitätstrainings Mitte Mai im Nordbahnhof mit vielen hilfreichen Tipps für blinde, seh- oder gehbehinderte Fahrgäste und deren Begleiter, sowie Senioren.

Das Angebot richtete sich insbesondere an Fahrgäste, die mehr Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr erlangen wollen. Ein S-Bahn-Zug stand für praktische Übungen im Nordbahnhof bereit. Neben dem Triebfahrzeugführer waren Mitarbeiter des Kundendialogs, mobile Aufsichten und Beschäftigte des VBB-Begleitservice vor Ort, um hilfreich zur Seite zu stehen. Die interessierten

Fahrgäste erhielten dort viele Tipps für eine sichere Fahrt mit der S-Bahn trotz Einschränkungen.

Gleichzeitig bestand die Möglichkeit, sich über die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen und die besten Plätze für das Abstellen des Rollators zu informieren. Die Mitarbeiter der S-Bahn gaben gern Hinweise zur Vorbereitung einer Reise, zur Orientierung auf den Bahnsteigen und erläuterten Hilfsangebote. So sollten Rollstuhlfahrer unbedingt an der Spitze des Zuges einsteigen, damit der Triebfahrzeugführer für den Ein- und Ausstieg eine Rampe als Übergang zwischen Bahnsteig und S-Bahn-Wagen anlegen kann.

---

### **3.5 BVG und S-Bahn Berlin unterstützen Ehrenamtliche - 17.000 kostenfreie Fahrscheine**

Eine erfolgreiche Kooperation wird fortgesetzt: BVG und S-Bahn Berlin stellten Anfang April wieder kostenlose Einzelfahrscheine für ehrenamtlich Tätige zur Verfügung. Um die Arbeit der Ehrenamtlichen noch besser zu unterstützen, erhöhten BVG und S-Bahn Berlin die ursprünglich geplante Anzahl um 3.000 auf nun 17.000 Fahrscheine.

Ein entsprechender Vertrag wurde zwischen der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, der BVG und der S-Bahn Berlin sowie dem Paritätischen Wohlfahrtsverband, Landesverband Berlin e.V. unterzeichnet. Die Unterzeichnung fand im Pflegewohnheim vom Unionhilfswerk „Am Kreuzberg“ statt. Die Koordination der Vergabe übernahm der Paritätische Wohlfahrtsverband Berlin als Kooperationspartner der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales. Die Verteilung der Einzelfahrscheine erfolgt über Stadtteilzentren in den Bezirken.

Die Kooperation zwischen den Partnern besteht bereits seit acht Jahren. Im vergangenen Jahr nutzten 235 Einrichtungen und Träger berlinweit die Möglichkeit, kostenlose Fahrscheine an freiwillig Engagierte zu übergeben. Sie sind u.a. in den Bereichen Jugend, ältere Menschen, Wohnungslose aktiv, arbeiten ehrenamtlich im Museum oder unterstützen Kranke.

---

### **3.6 Obdachlosen neue Perspektiven geben**

In Berlin sind rund 8.000 Menschen obdachlos. Einige von ihnen suchen gerade in den Wintermonaten Schutz und Wärme in den Zügen und Bahnhöfen der Stadt. In Kooperation mit der Berliner Stadtmission geht die S-Bahn Berlin einen unkonventionellen Weg um Obdachlosen zu helfen: Die S-Bahn Berlin finanziert mit 65.000 Euro die Stellen von zwei mobilen Einzelfallhelfern.

Die beiden Sozialarbeiter nehmen Kontakt vor allem mit körperlich schwer gezeichneten und verahrlosten Betroffenen auf, versuchen auf ihre eigene Weise, für jeden Einzelnen einen Weg aus der Obdachlosigkeit zu finden. Die S-Bahn Berlin stand bisher vor der Herausforderung, wie man diesen Menschen helfen kann, damit sie im Abteil nicht zu einer Art Störfaktor werden. Denn Obdachlose, die Schutz oder einfach nur ein trockenes Plätzchen suchen, aus dem Abteil oder dem Bahnhofsgebäude zu verweisen, hat das Problem nur verschoben. Andere Wege als repressive Maßnahmen mussten her - und scheinen nun mit den Einzelfallhelfern gefunden zu sein. Mittlerweile haben die mobilen Einzelfallhelfer schon viel bewegt - und einige Obdachlose auf dem Weg zurück ins Leben und in die Gesellschaft begleitet.

\*\*\*\*\*