



Foto: V. Emersleben

Stand Januar 2018

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **3. Quartal 2017**

S-Bahn Berlin GmbH

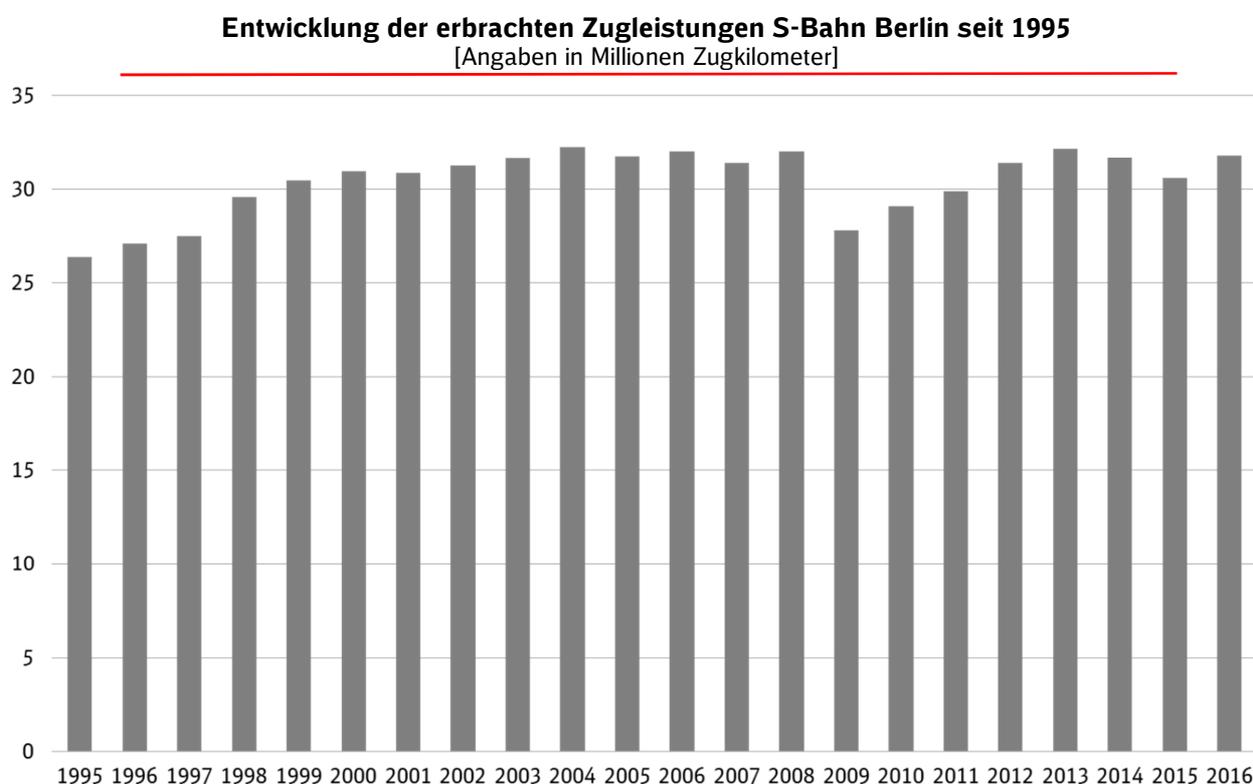
Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

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 98,5 Prozent im Fahrplan vorgesehen (Berlin: 98,3 Prozent; Brandenburg: 100 Prozent). Die zusätzlichen Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten auf den Linien S1 (Zehlendorf – Potsdamer Platz) und S5 (Mahlsdorf – Lichtenberg) sollten nach den Sommerferien ab Anfang September wieder zum Einsatz kommen. In Abstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg wurde deren Wiedereinsatz aber zu Gunsten eines verlässlichen Gesamtangebotes vorübergehend ausgesetzt.

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.

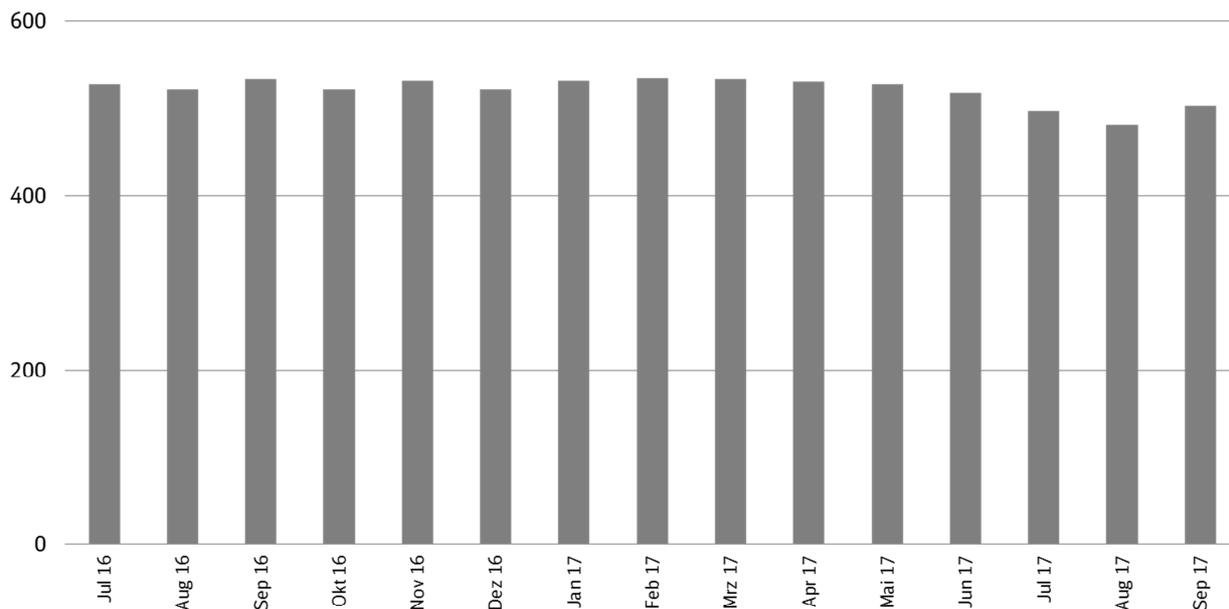


Mit dem im aktuellen Fahrplan vorgesehenen Einsatz von Viertelzügen erbringt die S-Bahn Berlin 97,9 Prozent (Berlin: 97,7 Prozent, Brandenburg: 100 Prozent) der Anforderungen an die Zugstärke aus den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages. Dieser festgelegte Fahrzeugspitzenbedarf 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 dritten Quartal 2017 zu einem durchschnittlichen Erfüllungsgrad von 96,9 Prozent. Damit wurde der Wert von 98,5 Prozent aus dem zweiten Quartal 2017 leicht verfehlt. Der Spitzenwert von 99,7 Prozent aus dem dritten Quartal 2016 konnte ebenfalls nicht erreicht werden.

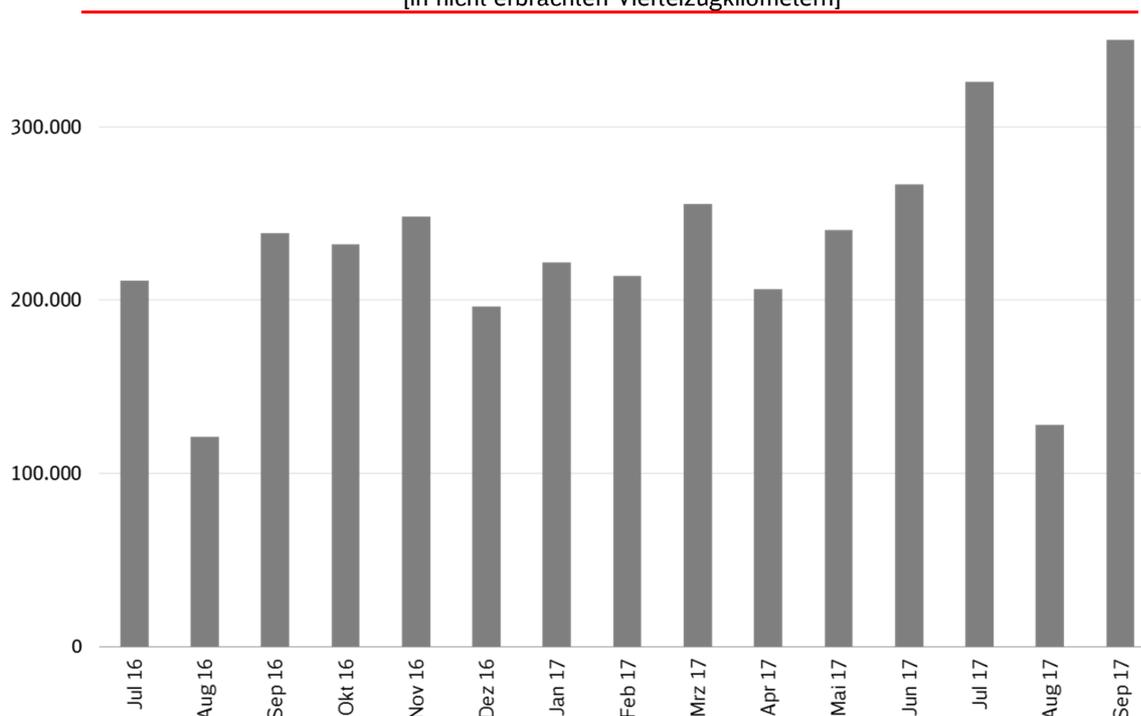
¹ Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer
Aktuelles Leistungsvermögen S-Bahn Berlin 3/2017

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 Juli auf 326.422 Vzkm, im August auf 128.072 Vzkm und im September auf 395.982 Vzkm. Insgesamt wurde im dritten Quartal 2017 eine Summe von 850.476 Vzkm nicht erbracht. Gegenüber dem zweiten Quartal 2017 stieg die Summe der nicht erbrachten Vzkm damit um etwa 16 Prozent an. Im Vergleich zum dritten Quartal 2016 kam es zu einer noch deutlicheren Verschlechterung um etwa ein Drittel.

Entwicklung Unterschreitung Soll-Zugstärke
[in nicht erbrachten Viertelzugkilometern]



Die Fahrzeugverfügbarkeit der S-Bahn ist zurzeit weiterhin angespannt. Der Engpass ist maßgeblich durch den großen Radsatztausch (Räder und Achsen) bei den 500 Fahrzeugen der Baureihe 481 entstanden. Hier führten erhebliche Verzögerungen bei der Ersatzteilbeschaffung dazu, dass trotz umfangreich eingebauter Zeitpuffer zwischenzeitlich bis zu 30 Viertelzüge im Betrieb nicht eingesetzt werden konnten.

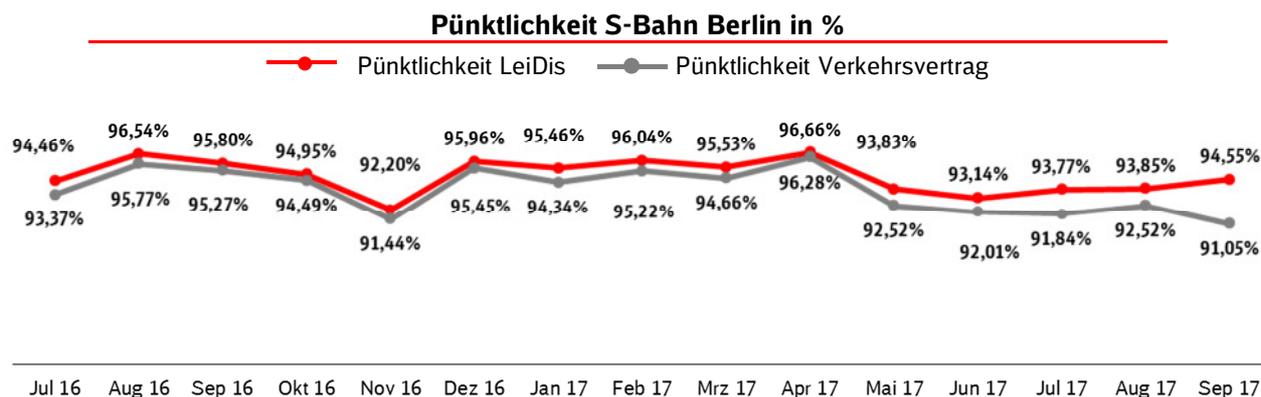
Zudem läuft noch bis 2019 das umfangreiche Programm zur Ertüchtigung der Altfahrzeuge der Baureihen 480 und 485. Ende des Jahres 2017 werden 60 von 70 Viertelzügen der BR 480 umgerüstet sein. Die restlichen zehn Fahrzeuge werden im ersten Quartal 2018 umgerüstet werden. Hinsichtlich der Ertüchtigung der Altfahrzeuge der Baureihe 485 wird der Musterumbau eines Fahrzeuges noch in 2017 durchgeführt, der Serienumbau wird bis Ende 2019 erfolgen.

Für die komplette Flotte der Baureihe 481 ist darüber hinaus ein umfassendes Programm zur Erhöhung der Langlebigkeit aufgelegt worden, damit diese relativ modernen Fahrzeuge noch weitere ca. 10 Jahre zuverlässig fahren können. Unter anderem wird die Sanierung von Baugruppen bzw. der Austausch von Komponenten durchgeführt (Wagenkasten, Laufwerk, Inneneinrichtung, Leittechnik, Energieversorgung). Dafür baut die S-Bahn zusätzliche Personal- und Werkstattkapazitäten auf.

2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag² der S-Bahn Berlin hat sich im dritten Quartal 2017 mit 91,81 Prozent im Vergleich zum zweiten Quartal 2017 (93,60 Prozent) um knapp zwei Prozentpunkte verschlechtert. Im Vergleich zum dritten Quartal 2016 (94,81 Prozent) ist ebenfalls eine Verschlechterung festzustellen.

Im Monat Juli 2017 betrug die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit 91,84 Prozent, im August 2017 92,52 Prozent und im September wurde ein Wert von 91,05 Prozent erreicht. Damit wurde in allen Monaten des dritten Quartals der im Verkehrsvertrag vorgegebene Zielwert von 96 Prozent verfehlt.



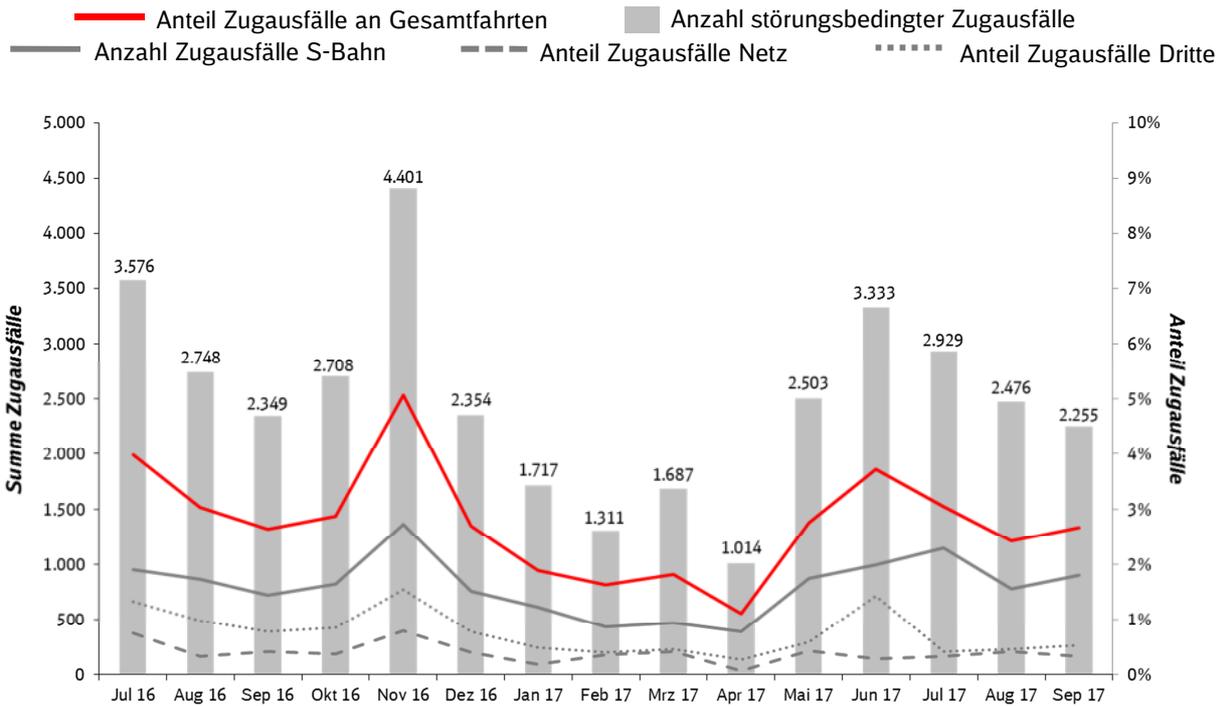
Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (aus dem System LeiDis) betrug im dritten Quartal 2017 im Mittel 94,06 Prozent (Juli: 93,77 Prozent, August: 93,85 Prozent, September: 94,55 Prozent). Damit lag diese Kennzahl etwa anderthalb Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau (95,60 Prozent im dritten Quartal 2016). Der durchschnittliche Wert des zweiten Quartals 2017 von 94,54 Prozent wurde ebenfalls um etwa einen halben Prozentpunkt unterschritten.

Mit dem Nichteinsatz der HVZ-Verstärker geht auch eine Verschlechterung der verkehrsvertraglichen Pünktlichkeit einher, da im aktuellen Verkehrsvertrag ausgefallene Züge auch als unpünktlich gelten. Mit Stand Oktober 2017 waren insgesamt rund 53% aller Störungen im Jahr 2017 EVU-verursacht. Dieser hohe Anteil der durch die S-Bahn selbst verursachten Störungen erklärt sich im Wesentlichen aus der fehlenden Fahrzeugverfügbarkeit und Folgeeffekten aus Störungen.

Der Anteil störungsbedingter Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Juli bei 3,0 Prozent, im August bei 2,4 Prozent und im September bei 2,7 Prozent. Damit erhöhte sich der Anteil störungsbedingter Zugausfälle leicht gegenüber dem zweiten Quartal 2017 durchschnittlich von 2,5 Prozent auf 2,7 Prozent. Im Vergleich zum dritten Quartal 2016 (durchschnittlich 3,2 Prozent) konnte jedoch ein leichtes Absinken verzeichnet werden.

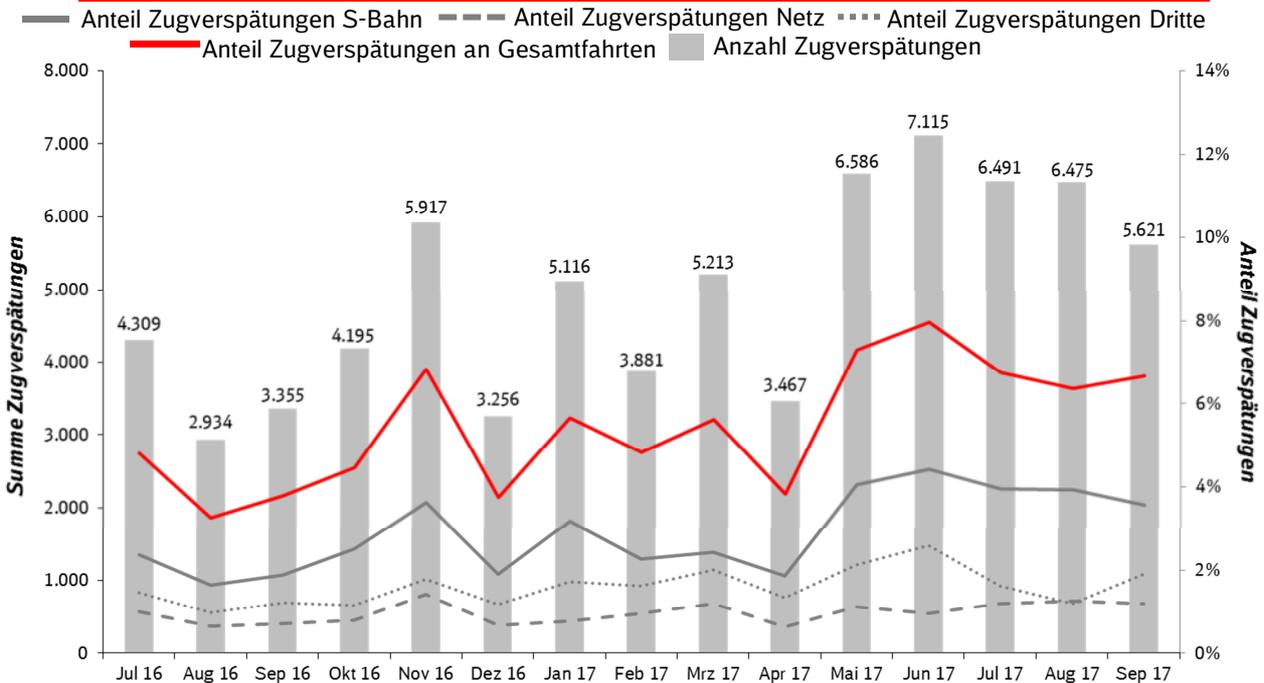
² Es lassen sich zwei Pünktlichkeitswerte unterscheiden, einerseits die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag und andererseits die vom Fahrgast wahrgenommene Zuglaufpünktlichkeit. Die Züge gelten bei der S-Bahn Berlin als unpünktlich, wenn sie mehr als 3:59 Minuten vom Fahrplan abweichen (bundesweit liegt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



Der Anteil der Zugverspätungen an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Juli bei 6,8 Prozent, im August bei 6,4 Prozent und im September bei 6,7 Prozent. Gegenüber dem zweiten Quartal 2017 steigt die Quote der Zugverspätungen leicht von durchschnittlich 6,4 Prozent auf 6,6 Prozent. Der Vergleich zum dritten Quartal 2016 (im Durchschnitt 3,9 Prozent) zeigt eine Verschlechterung: hier stieg der Anteil der Zugverspätungen um etwa zweieinhalb Prozentpunkte an.

Zugverspätungen S-Bahn Berlin



3 Besonderheiten

3.1 Mehr Sicherheit bei der S-Bahn Berlin

Um das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu verbessern, hatte die S-Bahn bereits im November 2016 ein Maßnahmenpaket geschnürt, bei dem „Mensch und Technik Hand in Hand“ gehen. Das zunächst nur bis zum 01. April 2017 angelegte Pilotprojekt wurde erfolgreich durchgeführt, sodass mit dem Senat vereinbart wurde, die Maßnahme fortzuführen.

Zu den bisher eingesetzten 500 Sicherheitskräften der Bahn kamen zwei neue Teams hinzu: die Einsatzgruppe Hausrecht und die Einsatzgruppe Nachtverkehr. Sie ergänzen die Tätigkeit der bis zu 74 Security-Mitarbeiter, die pro Schicht in den S-Bahnen und auf Bahnhöfen neben der Bundespolizei unterwegs sind. Die Einsatzgruppe Hausrecht besteht aus vier Sicherheitskräften und agiert tagsüber sowohl in Uniform als auch in Zivil. Sie stellt unter anderem Hausverbote für bettelnde Musiker aus.

Die Einsatzgruppe Nachtverkehr besteht aus sechs Mitarbeitern. Das Team ist vermehrt auf Linien unterwegs, auf denen vor allem alkoholisierte Jugendliche in der Vergangenheit unangenehm aufgefallen sind. Zudem wird die Gruppe an Veranstaltungs-Hotspots im S-Bahn-Netz eingesetzt.

Doch es wird nicht nur auf mehr Manpower gesetzt, sondern auch auf Technik: Durch zusätzlichen Technikeinsatz, wie beispielsweise Wärme- und Trittschallsensoren, kann frühzeitig erkannt werden, wo ein unberechtigter Zutritt in Werk- und Abstellanlagen erfolgt. Damit können unter anderem Graffiti-Straftaten verhindert und Festnahmen von Sprayern unterstützt werden. Auch so genannte Body-Cams, eine von Sicherheitskräften sichtbar getragene Videokamera, haben sich im Pilotzeitraum bewährt. Sie sollen schon bald zur Dokumentation von Vorfällen dauerhaft eingesetzt werden.

3.2 Reaktivierung Werk Friedrichsfelde abgeschlossen

Nach sechs Jahren und mit Gesamtkosten von etwa 22,5 Millionen Euro konnte im Sommer die Reaktivierung des Werks Friedrichsfelde vollständig abgeschlossen werden. Die 80 Mitarbeiter des Werks, die vorwiegend für die Instandhaltung der Baureihe 481 zuständig sind, können „ihr“ Werk wieder voll und ganz nutzen.

Das Werk hat eine bewegte Geschichte hinter sich: Am 1. Mai 1903 wurde es als Wagenwerk und Rundschuppen für die damalige S-Bahn eröffnet, die noch mit Dampf betrieben war. Die Triebwagenhalle war wesentlich kleiner, doch sie ist im Zuge des Werkausbaus und der Elektrifizierung immer weiter verlängert worden. Die Rundhalle allerdings gibt es nicht mehr, hier befinden sich nun Gleisanlagen.

Das hohe Alter der Gebäude bot bei der Sanierung einige Herausforderungen: so stehen beispielsweise die Kran- und die Triebwagenhalle unter Denkmalschutz und dürfen äußerlich nicht verändert werden – auch nicht in ihrer Größe. Sie sind nach umfangreichen inneren Bauarbeiten fertiggestellt und technisch auf dem neuesten Stand.

In den Kran- und Triebwagenhallen wurde eine neue Elektrik installiert; die LED-Beleuchtung bietet sowohl an der Decke als auch in den Arbeitsgruben ein angenehmes Arbeitslicht.

In der Kranhalle wurde nicht nur das Holzdachgebälk stabilisiert, sondern auch die Dachrinnenentwässerung erneuert. Die Arbeitsgruben wurden abgerissen und neu aufgebaut, der Fußboden komplett betoniert und mit einer Kunstharzschicht überzogen. Unter dem Fußboden wurde die Entwässerungsanlage erneuert. Die Kranhalle verfügt nun außerdem über eine neue moderne Hebebockanlage.

Unter der Triebwagenhalle wurden auch die Abwasserkanäle saniert. Dazu wurden vorhandene Rohre intensiv gereinigt und – wenn ein Defekt bestand – Innenrohre gesetzt. Nun wird das Abwasser vom Regenwasser getrennt aufgefangen. In der neuen Emulsionsspaltanlage wird das Abwasser gefiltert, Schmutzpartikel werden aufgefangen. Auch eine Rauchabzugsanlage wurde eingebaut, um die modernen Brandschutzanforderungen zu erfüllen.

Um die modernen Brandschutzaufgaben hinsichtlich der nötigen Fluchtwege in der Triebwagenhalle zu erfüllen, wurden die Gleise am Ostende untertunnelt. Spezielle klappbare Treppenkonstruktionen am Ost- und am Westende waren notwendig, um Fluchtweglängen zu erfüllen. Die alten seitlichen Heizrohre wurden demontiert und die Gruben mit einer elektrischen Fußbodenheizung ausgestattet.

Die neue Außenreinigungsanlage befindet sich am östlichen Ende des Werkgeländes und läuft unter Vollast. Die Anlage ist mit besonders leistungsfähigen Heizlüftern auch in der Lage, vereiste Züge schnell abzutauen.

3.3 Pilotprojekt WhatsApp: DB Reinigungsteam unterwegs

Auf den Ringlinien S41 und S42 startete Anfang Juli das neue Reinigungskonzept. Dieses Pilotprojekt bindet Fahrgäste aktiv mit ein, denn WhatsApp-User können unter der Rufnummer 0157 92362836 Verschmutzungen auf Bahnsteigen und in Zügen unmittelbar melden, sei es als Textmeldung, Sprachnachricht oder Foto. Diese Nachrichten gehen beim Berliner Team von DB Dialog ein, das sich um die Beseitigung kümmert, indem es die Unterwegsreiniger von DB Services zum „Problemfall“ lotst.

Bereits seit einigen Monaten lief erfolgreich das WhatsApp-Projekt der Deutschen Bahn zur Verbesserung der Sauberkeit auf den Berliner Bahnhöfen Südkreuz, Hauptbahnhof und Ostbahnhof sowie an den Hauptbahnhöfen Hannover und Hamburg. Die dort gesammelten Erfahrungen werden nun auf die weiteren Ringbahnhöfe und die S-Bahnzüge übertragen. Im April 2017 entstand das Projektteam, dem DB Dialog, DB Services, DB Station&Service, DB System und S-Bahn Berlin angehören. Es wurden Meldewege der Schnittstellen in die verschiedenen Unternehmensbereiche festgelegt und abgestimmt, wie die Kommunikation mit den Fahrgästen läuft. Die ausführlichen Vorbereitungen haben sich gelohnt: Die S-Bahn Berlin ist das erste Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, das dieses Angebot auch auf die Züge anwendet.

Die Informationen der Kunden sind von hoher Qualität, hauptsächlich werden gravierende Verunreinigungen und ausgelaufene Flüssigkeiten gemeldet. Bereits vor der nächsten turnusmäßigen Reinigung, oftmals schon nach 20 Minuten, ist dann ein Unterwegsreiniger vor Ort und kann die Verschmutzung beseitigen und so weiteren Fahrgästen die meist unappetitliche Begegnung ersparen. Sobald das Problem behoben ist, geht eine Meldung an den Kunden, wenn er dies gewünscht hat. Zudem erhält er die Möglichkeit, die allgemeine Sauberkeit der Züge und Stationen nach dem Schulnotensystem zu bewerten.

Als weiterer Vorteil hat sich erwiesen, dass Meldungen von Beschädigungen an Zügen, wie beispielsweise Graffiti, sofort über die Leitstelle Plus in die Werke weitergeleitet werden können. Hier wird die Behebung des Problems – je nach Dringlichkeit – gleich veranlasst oder bei der nächsten Instandhaltung eingeplant. Auch Schäden an Stationen, beispielsweise undichte Stellen an Bahnhofsdächern, die beim letzten Sturm mit Starkregen entstanden, wurden umgehend behoben.

3.4 Neue Verbindungen möglich nach Umbau des Ostkreuz

Von Erkner, Friedrichshagen, Köpenick und Karlshorst gibt es seit Mitte August 2017 wieder eine direkte S-Bahn-Verbindung in die Berliner City. Die Linie S3 fährt auch tagsüber im Zehn-Minuten-Takt über Alexanderplatz, Hauptbahnhof und Zoo zum Westkreuz. Fünfeinhalb Jahre mussten Pendler aus dem Südosten Berlins baubedingt am Ostkreuz umsteigen und dabei den Bahnsteig wechseln. Nach einjähriger Pause halten erstmals auch wieder S-Bahn-Züge am Bahnhof Rummelsburg.

Der Bahnhof Ostkreuz und die angrenzenden Streckenabschnitte werden seit 2006 weitgehend unter laufendem Betrieb umgebaut und modernisiert. Seit dem 21. August fahren die S-Bahn-Züge über neue Brücken, Gleise und Weichen. Zugleich geht ein neues elektronisches Zugsicherungssystem in Betrieb. In Ostkreuz und Warschauer Straße halten die Züge der Stadtbahnlinien an neuen Bahnsteigen. Noch bis Ende 2018 laufen Restarbeiten. Der neue Bahnsteig an der Warschauer Straße ist durch die Baustelle des neuen Empfangsgebäudes erreichbar.

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie S3 nach Westkreuz endet die Linie S75 von Wartenberg am Ostbahnhof. Zur Weiterfahrt Richtung Innenstadt kann in Ostkreuz und Warschauer Straße bahnsteiggleich umgestiegen werden. Wegen der noch laufenden Arbeiten kann der Zehn-Minuten-Takt dieser Linie bis Herbst nächsten Jahres außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur zwischen Wartenberg und Lichtenberg angeboten werden.

Die Stadtbahn wird bis zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember von den Linien S3, S5 und S7 bedient. Es fahren – wie bisher auch – sechs Züge pro Richtung innerhalb von 20 Minuten.

Mit Inbetriebnahme der neuen Südkurve zwischen Treptower Park und Warschauer Straße wird dann die Direktverbindung zwischen Flughafen Schönefeld und den Bahnhöfen auf der Stadtbahn wiederhergestellt.

3.5 Projekt Langlebigkeit für die Fahrzeuge der Baureihe 481

Zwischen 1996 und 2004 wurden insgesamt 500 Viertelzüge der Baureihe (BR) 481 geliefert. Einige von ihnen sind demnach bereits 20 Jahre im Einsatz. Um die Züge fit für die Zukunft zu machen und weiterhin zuverlässig nutzen zu können, gibt es nun eine Verjüngungskur, bei der 90 verschiedene Themen angepackt werden. Ein Merkmal, das den Fahrgästen gleich ins Auge fallen wird: die BR 481 wird ab 2019 mit neuen, blauen Polstersitzen ausgestattet. So werden die Züge der Innenausstattung der künftigen BR483/484 angepasst.

Nach einer Anfrage der Länder Berlin und Brandenburg, wie lange die Fahrzeuge der BR 481 wirtschaftlich und zuverlässig einsetzbar seien, wurde ein Fahrzeug komplett untersucht. Jede der 300 einzelnen Fahrzeugbaugruppen wurde unter die Lupe genommen und analysiert. Abschließend wurde bewertet, welcher Handlungsbedarf jeweils besteht. Der Schwerpunkt dieser Untersuchung lag hierbei auf dem beiden wichtigsten Baugruppen: dem Wagenkasten und den Drehgestellen.

Es wurden bei der Untersuchung von insgesamt 20 Fahrzeugen die Fußböden partiell geöffnet und anschließend das Untergestell, insbesondere die Langträger, auf Korrosion hin geprüft. Gefunden wurde die gesamte Bandbreite: von null Korrosion bis hin zu Befunden, die einen grundsätzlichen Handlungsbedarf nach sich ziehen. Die Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass die Fahrzeuge noch bis Anfang der 2030er Jahre zuverlässig laufen können.

Die Drehgestelle werden im Bombardierwerk Siegen umfangreich saniert. Damit wurde bereits begonnen. Im Werk Schöneweide sind ebenfalls einige Arbeiten gestartet: Fensterrahmen werden saniert und Frontmasken neu verklebt. Auch der Übergangsaustausch, die Verbindung der Wagenkästen durch einen neuen Wellenbalg, ist in Arbeit. Zudem wird in den betriebsnahen

Werkstätten die neue GSMR-Funkanlage, die den Bündelfunk ablöst, vorgerüstet und das An-
sagegerät mobilo-classic installiert.

Weitere geplante Maßnahmen ab 2019: bei den Wagenkästen werden alte Sitze demontiert,
der Fußbodenbelag samt Holzfußboden, der durch eingetretene Feuchtigkeit in Mitleidenschaft
gezogen ist, entfernt, der Sickenboden im Eingangsbereich kontrolliert, bei Bedarf herausge-
trennt und neue Bleche eingeschweißt. Langträger werden untersucht, eine Korrossionssanie-
rung ausgeführt und Fensterrahmen saniert. Im Anschluss werden dann neue Fußböden und
neue Fahrzeugübergänge montiert, neue Sitze eingebaut und neue Türen montiert.
