

Stand: Januar 2013

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin Quartalsbericht 4. Quartal 2012

S-Bahn Berlin GmbH

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

1015 Berlin

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin

1 Betriebsleistung und Zuglängen

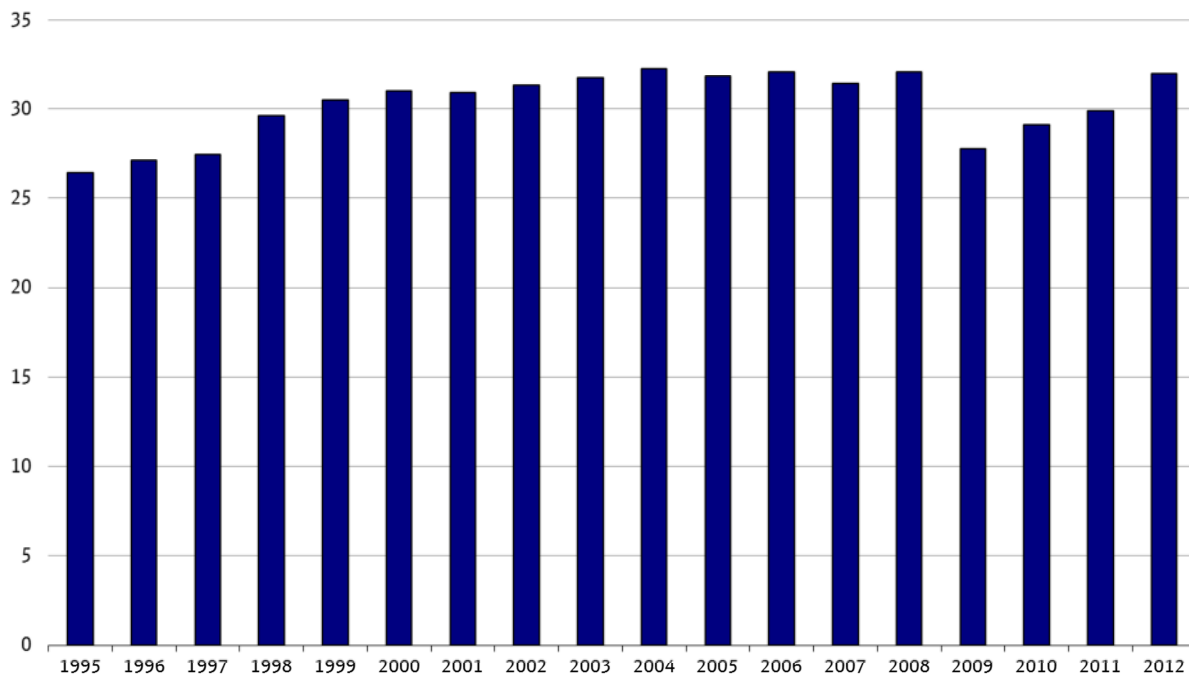
Stand. Januar 2013

Die S-Bahn Berlin (S-Bahn) konnte die Zugleistungen seit 2009 kontinuierlich normalisieren. Mit dem vollständigen Einsatz von Vollzügen auf der Linie S75 (Stamm- und Tageszuggruppe) ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 konnte ein weiterer Schritt auf dem Weg zurück zum „Normalbetrieb“ umgesetzt werden. Vor Beginn der Krise hatte die S-Bahn 546 Viertelzüge in der Berufsspitze im Linieneinsatz, derzeit werden in der Berufsverkehrsspitze 519 Viertelzüge eingesetzt.

Damit fehlen im Verkehrsangebot der S-Bahn gegenüber der Bestellung der Länder nur noch der Wiedereinsatz der Linie S85 von Waidmannslust nach Grünau und Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 während der Hauptverkehrszeiten. Gemessen an der **Zugleistung** (in Zugkilometer) beträgt der Erfüllungsgrad 97,2% (BE: 96,9%, BB: 100,0%).

Die erbrachten Zugleistungen haben in 2012 damit trotz der geringeren Zugleistungen zu Anfang des Jahres erstmals wieder das Niveau von 2008, dem Jahr vor Beginn der technischen Probleme, erreicht. Die bestellten Zugleistungen liegen dabei über dem Niveau von 2008.

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

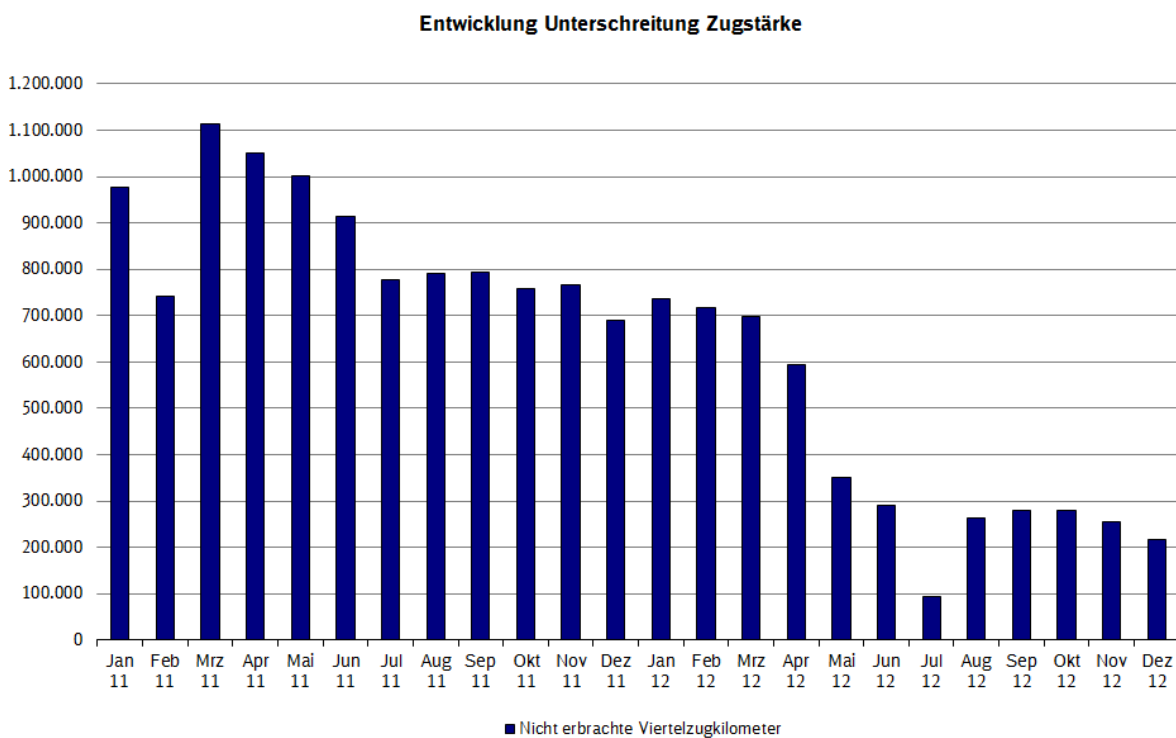


Auch bei der **Zugstärke** (Länge der eingesetzten Züge) hat die S-Bahn inzwischen wieder ein hohes Niveau erreicht. Gemessen am Vorkrisenniveau beträgt die Erfüllungsquote der Zugstärke

mittlerweile 99,8%. Hinzu kommt zur Absicherung der aktuellen Betriebsstufe die verstärkte Ge-
stellung von Betriebsreserven, um Zugausfälle bei Störungen kompensieren zu können.

Mit den aus Anlass der S-Bahn-Krise nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages wurden für alle Zugfahrten Zugstärken verbindlich vereinbart¹, um deren Einhaltung pönalisieren zu können. Misst man die Erfüllungsquote an dieser höheren Messlatte von 562 Viertelzügen, beträgt die Erfüllungsquote auch bereits 97,2% (BE: 96,9%, BB: 100,0%). Die Abweichungen sind im Wesentlichen auf die Ringlinien S41 und S42 zurückzuführen, wo - wie regulär auch vor der Krise - Dreiviertel-Züge zum Einsatz kommen. Die Unterschreitung dieser Soll-Zugstärken wird seit 2011 durch Ermittlung nicht erbrachter Viertelzugkilometer erfasst. Die Entwicklung der „nicht erbrachten Viertelzugkilometer“ belegt das erreichte hohe Niveau bei den Zugstärken.

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



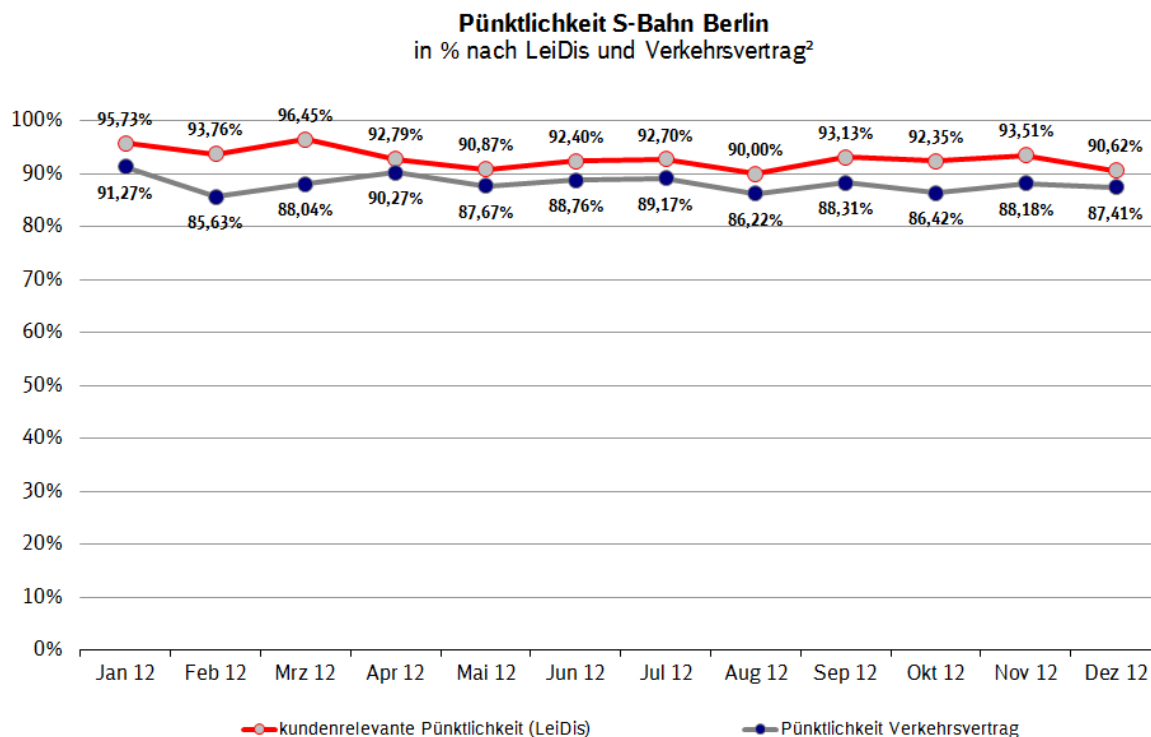
2 Pünktlichkeit

Es lassen sich zwei Pünktlichkeitswerte unterscheiden, nämlich einerseits die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag und andererseits die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit. Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag berechnet sich aus den am Endbahnhof unpünktlichen sowie ausgefallenen Zügen. Es handelt sich somit um eine kombinierte Kennzahl für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit wird hingegen anders gemessen. Hier wird die Pünktlichkeitsabweichung über den gesamten Zuglauf an jedem Verkehrs-

¹ alle Verkehrszeiten berücksichtigt

halt gemessen. Zugausfälle gehen dagegen nicht die Ermittlung der Pünktlichkeit ein, daher liegt dieses Pünktlichkeitsniveau strukturell höher als gemäß Verkehrsvertrag.

Grafik 3: Entwicklung Pünktlichkeitsgrade



Nicht zufriedenstellend ist die aktuelle Betriebsqualität der Berliner S-Bahn, die im Jahr 2012, zuletzt im Dezember insbesondere aufgrund der Witterung, mit 87,4% unterhalb des verkehrsvertraglichen Ziels von 96% lag. Zudem wirken sich auf die aktuelle Betriebsqualität infrastrukturelle Einschränkungen durch Bauarbeiten aus. Eingleisige Streckenabschnitte im Verlauf der Linien S3 führen schon bei geringen Verspätungen einzelner Züge dazu, dass sich diese wegen des dichten Zugverkehrs schnell auch auf andere Züge übertragen.

Ein Hauptziel der S-Bahn Berlin ist es daher, in 2013 die Pünktlichkeit nach Verkehrsvertrag wieder auf das Niveau von mindestens 96% zu heben.

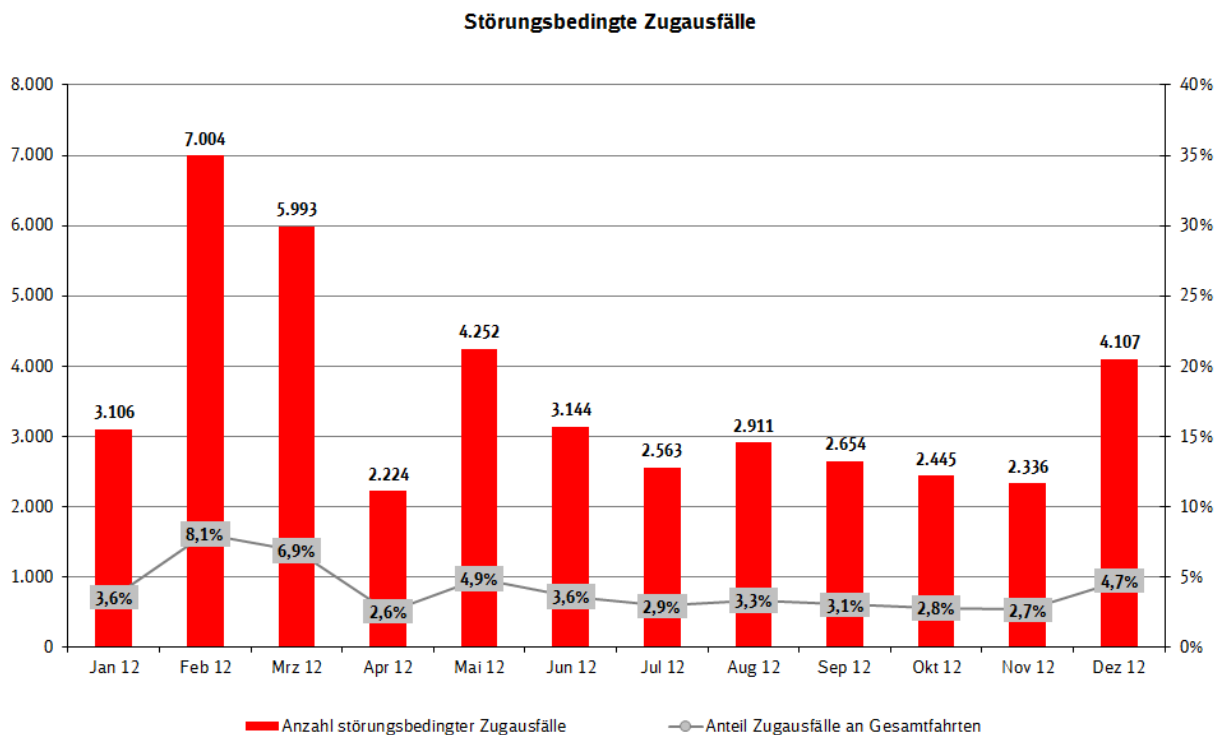
Den Zugausfällen, die sich in der Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag niedergeschlagen haben, lagen in 2012 neben der mangelnden Fahrzeugverfügbarkeit auch fehlende Triebfahrzeugführer zugrunde. Im Zeitraum Juni bis November 2012 lag der Anteil der störungsbedingten Zugausfälle unter 4%.

Im Dezember 2012 erhöhte sich der Anteil auf 4,7% aufgrund erhöhter Zugausfälle insbesondere verbunden mit dem Ausfall von Fahrzeugen der Altbaureihe 485 aufgrund der Witterungsverhältnisse in der 50. KW. Bereits in der 51. KW konnte jedoch durch Gegensteuerungsmaßnahmen der Betrieb schnell wieder stabilisiert werden.

² Die „Pünktlichkeit Verkehrsvertrag“ berücksichtigt auch Zugausfälle und nur die Pünktlichkeit am Endbahnhof; die „kundenrelevante Pünktlichkeit“ ergibt sich aus Messungen aller tatsächlich zum Einsatz gebrachten Züge an allen S-Bahn-Stationen

Die Fahrzeuge der Baureihe 485, die in den letzten Wintern nahezu nicht im Einsatz waren, erwiesen sich nicht nur bei der Wiederinbetriebnahme als äußerst problematisch, sondern haben auch bei Schneefall ihre Unzuverlässigkeit gezeigt. Die S-Bahn Berlin wird daher den Expertenkreis, der im Jahr 2011 im Auftrag des Senates bei der S-Bahn Berlin war, nochmals selbst beauftragen. Er soll einerseits auditieren, wie die S-Bahn Berlin die geplanten Maßnahmen abgearbeitet hat und zur Baureihe 485 seine Expertise abgeben, ob er zusätzliche erfolgversprechende Maßnahmen sieht, um diese Baureihe stabiler zu machen.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin³



Mit zahlreichen Ausbildungslehrgängen für Triebfahrzeugführer steuert die S-Bahn Berlin gegen, um die Personallücke zu schließen und zukünftig Zugausfälle durch fehlende Triebfahrzeugführer bzw. Bereitschaften zu vermeiden. So kann in den kommenden Monaten sukzessive auf mehr Triebfahrzeugführer zurückgegriffen werden, so dass möglichst keine Züge wegen Personalman- gel ausfallen müssen. In 2012 konnten bereits rund 100 neue Kollegen ihre Arbeit aufnehmen. Um die Personallücke zu schließen, sollen noch weitere rund 100 im Jahr 2013 folgen.

³ Basis: ca. 87.000 Zugfahrten pro Monat