

Foto: Roland Horn

Stand: April 2013

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin 1. Quartal 2013

S-Bahn Berlin GmbH

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

1015 Berlin

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin

1 Betriebsleistung und Zuglängen

Stand: April 2013

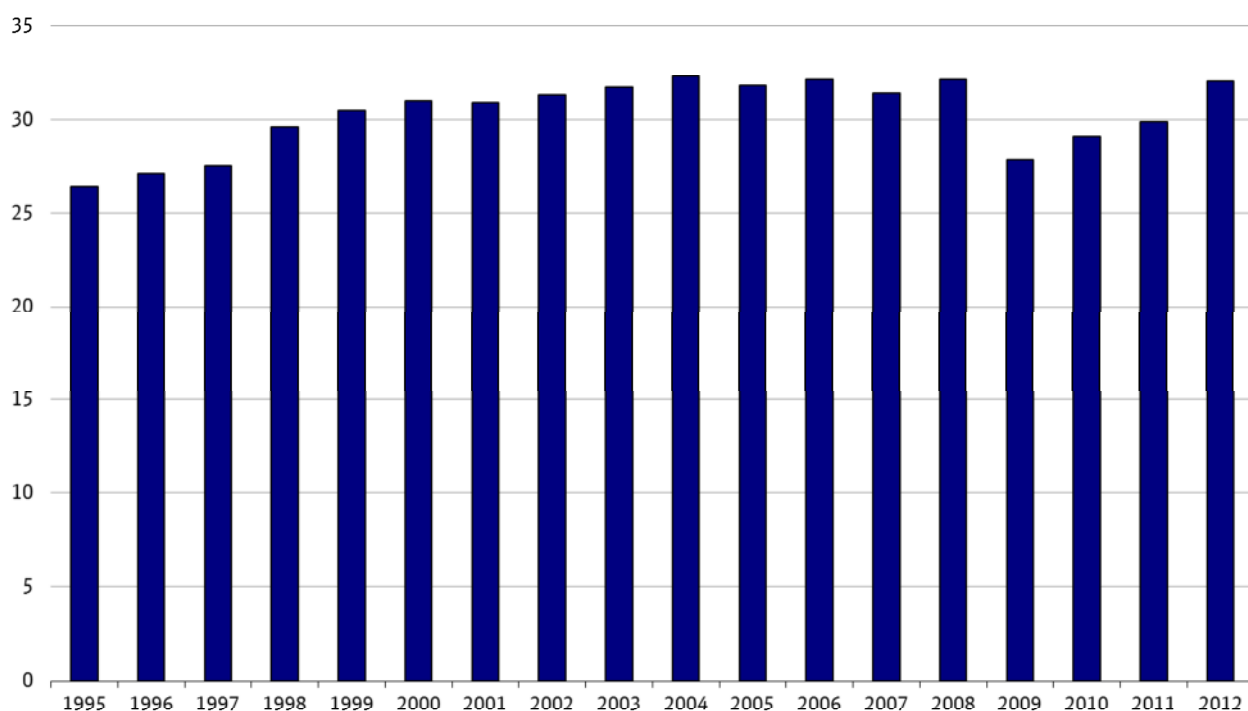
Die S-Bahn Berlin (S-Bahn) konnte die Zugleistungen seit 2009 kontinuierlich normalisieren. Vor Beginn der Krise hatte die S-Bahn 546 Viertelzüge in der Berufsspitze im Linieneinsatz, derzeit werden in der Berufsverkehrsspitze 519 Viertelzüge eingesetzt.

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% (in Berlin: 96,9%, in Brandenburg: 100,0%).

Die erbrachten Zugleistungen liegen derzeit schon über dem Niveau von 2012.

Im Gesamtjahr 2012 lagen die erbrachten Zugleistungen bei rund 32 Mio. Zugkilometer und damit auf dem Niveau von 2008.

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

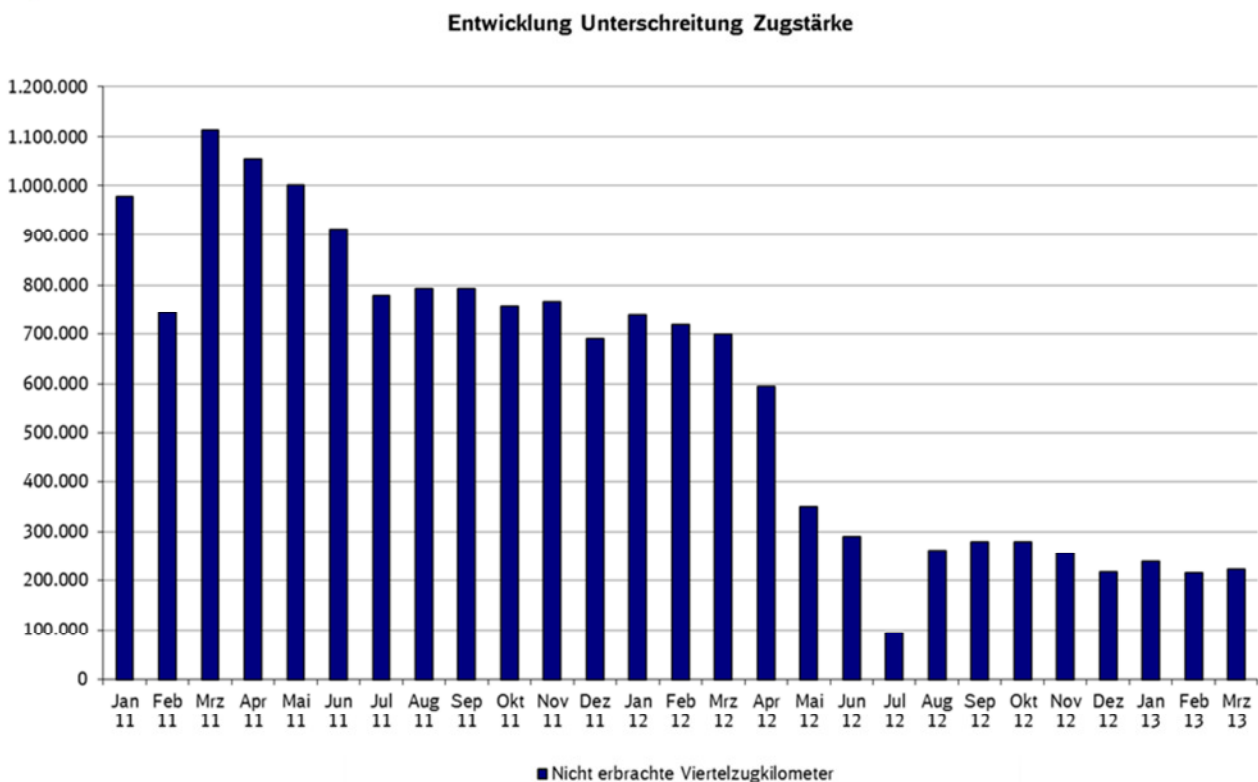


Auch bei der Zugstärke (Länge der eingesetzten Züge) hat die S-Bahn inzwischen wieder ein hohes Niveau erreicht. Gemessen am Vorkrisenniveau beträgt die Erfüllungsquote der Zugstärke

99,8%. Hinzu kommt zur Absicherung der aktuellen Betriebsstufe die verstärkte Gestellung 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 vereinbart, 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)

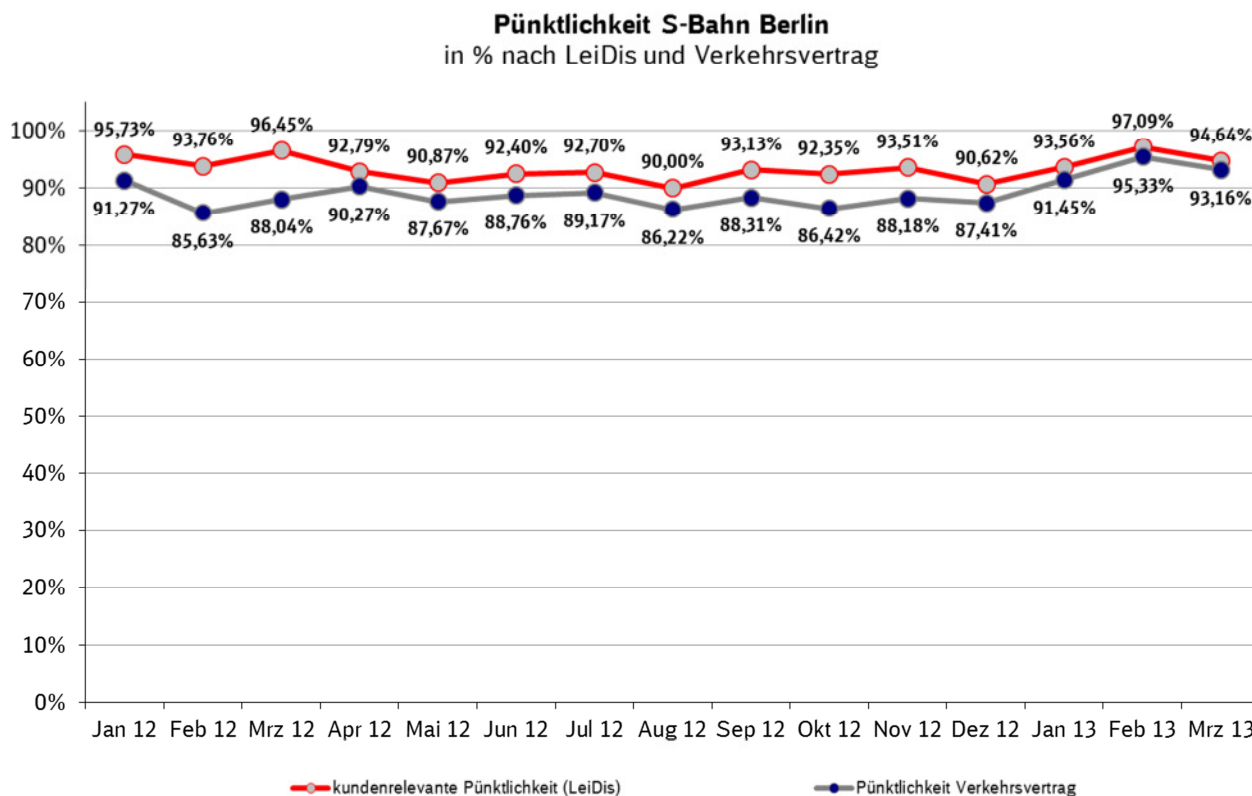


2 Pünktlichkeit

Es lassen sich zwei Pünktlichkeitswerte unterscheiden, einerseits die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag und andererseits die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit. Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag berechnet sich aus dem Verhältnis der 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 (LeiDis-Pünktlichkeit) wird hingegen anders gemessen. Hier wird die Pünktlichkeitsabwei-

chung über den gesamten Zuglauf an jedem Verkehrshalt gemessen, unabhängig von der Verspätungsursache. Zugausfälle gehen dagegen nicht die Ermittlung der Pünktlichkeit ein.

Grafik 3: Entwicklung Pünktlichkeitsgrade



Im Februar 2013 war die Pünktlichkeit nach beiden Messmethoden besser als in allen Monaten des Vorjahres. Im Januar und März lag die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit wegen der besseren Erfüllungsquote zwar über dem jeweiligen Vorjahresmonat, aufgrund der winterlichen Witterungsbedingungen war die LeiDis-Pünktlichkeit aber unter Vorjahr auf noch nicht befriedigendem Niveau. Die S-Bahn Berlin hat die im Dezember 2012 aufgetretenen Winterschwierigkeiten sofort mit der DB Netz AG ausgewertet. So konnten präventiv wiederkehrende Störungen im Vorfeld vermieden werden. Unverändert wirken sich aber infrastrukturelle Einschränkungen durch Bauarbeiten auf die aktuelle Betriebsqualität aus. Eingleisige Streckenabschnitte im Verlauf der Linie S3 führen voraussichtlich noch bis Mitte Juli schon bei geringen Verspätungen einzelner Züge dazu, dass sich diese wegen des dichten Zugverkehrs schnell auch auf andere Züge übertragen. Zusammenfassend können wir feststellen, dass sich besonders die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit im ersten Quartal gegenüber dem Vorjahr erheblich verbessert hat, jedoch noch unter dem Zielwert von mindestens 96% liegt. Somit bleibt es ein Hauptaugenmerk der S-Bahn Berlin, in 2013 die Pünktlichkeit weiter zu verbessern.

Der Anteil der störungsbedingten Zugausfälle lag im Februar bei 2,1%. Während der winterlichen Witterungsverhältnisse in den Monaten Januar und März 2013 lag die Quote der Zugausfälle etwas höher bei 2,8%. Diese Ausfälle sind im Wesentlichen auf die Fahrzeugstörungen der Altbau-

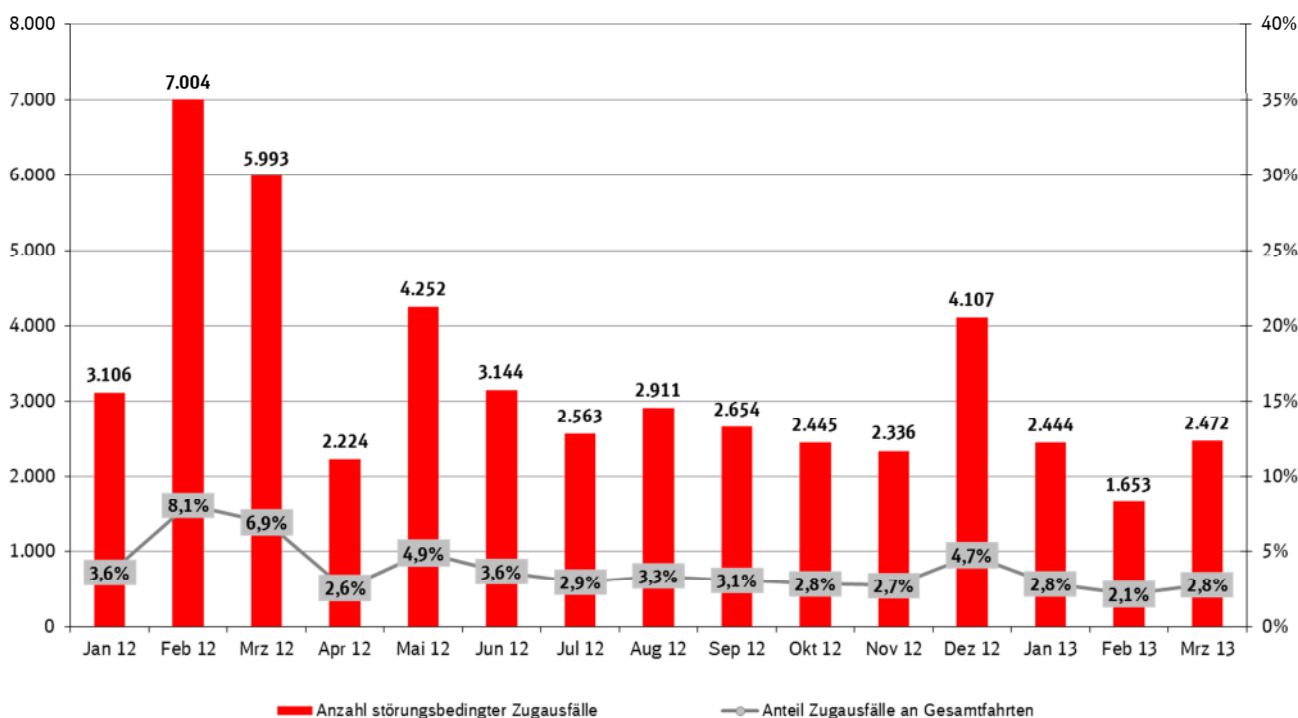
reihe 485 zurückzuführen. Jedoch konnte der Betrieb durch Gegensteuerungsmaßnahmen jeweils schnell wieder stabilisiert werden.

Die Fahrzeuge der Baureihe 485, die in der Wintersaison 2010/2011 nahezu nicht im Einsatz waren und in der Wintersaison 2011/12 keinen extremen Witterungsbedingungen ausgesetzt waren, erwiesen sich nicht nur bei der Wiederinbetriebnahme als äußerst problematisch, sondern haben, wie schon im Dezember 2012, auch im vergangenen Quartal bei Schneefall ihre Unzuverlässigkeit gezeigt. Die Hauptursachen waren Fahrmotore, Elektronik, Türen und Kupplungen. Die S-Bahn Berlin hat daher wie angekündigt zusammen mit dem Senat den Expertenkreis, der bereits im Jahr 2011 im Auftrag des Senates bei der S-Bahn Berlin war, nochmals beauftragt. Er soll einerseits auditieren, wie die S-Bahn Berlin die geplanten Maßnahmen abgearbeitet hat und besonders zur Baureihe 485 seine Expertise abgeben, ob er zusätzliche erfolversprechende Maßnahmen sieht, die Fahrzeuge im Betrieb stabilisieren zu können.

Zugausfälle, da Schichten von Triebfahrzeugführern aufgrund von Personalmangel nicht besetzt werden konnten, traten im Gegensatz zu den entsprechenden Vorjahresmonaten nicht auf. Die S-Bahn Berlin hat mit zahlreichen Ausbildungslehrgängen für Triebfahrzeugführer gegengesteuert, um die Personallücke zu schließen. In 2012 konnten bereits rund 100 neue Kollegen ihre Arbeit aufnehmen, weitere rund 100 folgen in diesem Jahr. Im ersten Quartal nahmen bereits 12 neue Triebfahrzeugführer ihre Tätigkeit nach abgeschlossener Ausbildung auf.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin

Störungsbedingte Zugausfälle



Die störungsbedingten Zugausfälle konnten insgesamt gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal um mehr als die Hälfte reduziert werden.

3 Besonderheiten

Auch in diesem Jahr wird das Netz der S-Bahn Berlin erfreulicherweise durch zahlreiche auch große Baumaßnahmen erneuert. Diese haben aber Einschränkungen für den Fahrgastbetrieb zu Folge. Die S-Bahn versucht diese Einschränkungen durch umfangreiche Ersatzkonzepte für den Fahrgast so gering wie möglich zu halten. Außerdem legt die S-Bahn Berlin nach den kritischen Kundenrückmeldungen nach den Bauarbeiten an den Linien S1 und S25 im Herbst letzten Jahres in diesem Jahr besonderen Fokus darauf, die Kunden möglichst umfassend und auch persönlich durch den verstärkten Einsatz von zusätzlichem Personal zu informieren. Außerdem wurden zusätzliche Wege zur Kundeninformation entwickelt wie beispielsweise der Einsatz von Fußstapfen zu schwieriger zu findenden Ersatzhaltestellen. Das umfangreiche Informationspaket wurde mit den Fahrgastverbänden diskutiert und deren Anregungen eingearbeitet.

Bei der ersten baubedingten Herausforderung Ende März (28.03. bis 08.04.2013) durch Gleisbauarbeiten zwischen Zehlendorf und Wannsee kam das Konzept erstmals umfassend zum Einsatz.

Eine besondere Herausforderung war eine kurzfristig anberaumte Sperrung des Streckenabschnitts zwischen Oranienburg und Birkenwerder (Linie S1) vom 16.02. bis 03.03.2013. Im Rahmen von Kampfmittelsondierungsarbeiten wurden im Bereich der Gleisinfrastruktur im Bahnhof Oranienburg mehrere Verdachtspunkte festgestellt. Da die Öffnungsarbeiten absolut erschütterungsfrei ausgeführt werden müssen, wurde der S-Bahn Betrieb für die Öffnungsarbeiten auf dem oben genannten Streckenabschnitt eingestellt. Trotz der kurzen Vorlaufzeit wurde ein umfangreiches Ersatzkonzept einschließlich einer gut funktionierenden und umfassenden Kundeninformation realisiert.