



Foto: Uwe Mieth

Stand: 08.08.2013

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin 2. Quartal 2013

S-Bahn Berlin GmbH

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

10115 Berlin

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin

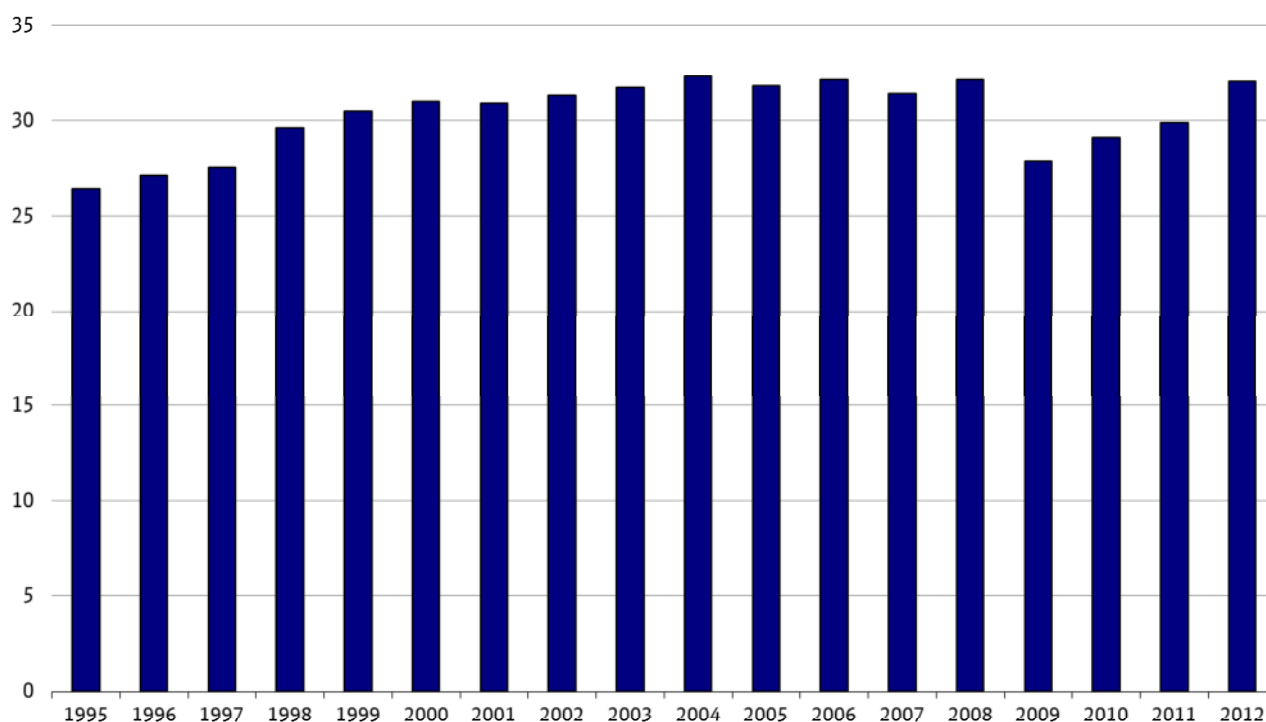
Stand: August 2013

1 Betriebsleistung und Zuglängen

Das zweite Quartal 2013 wurde im Wesentlichen von der Wiederinbetriebnahme der Linie S85 zwischen Waidmannslust und Grünau geprägt. Die S-Bahn Berlin hat am 3. Juni 2013 damit die letzte noch fehlende Linie reaktiviert. Seitdem sind alle 15 S-Bahn-Linien wieder im Einsatz und das S-Bahn-Linienangebot komplett. In der Berufsverkehrsspitze sind somit wieder 531 Viertelzüge im Linienbetrieb im Einsatz. Die zum Vorkrisenzustand von 546 Viertelzügen noch fehlenden Viertelzüge werden für die Anbindung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) benötigt und eingesetzt, sobald der Flughafen BER in Betrieb geht. Damit ist der Fahrzeughochlauf mit Ausnahme der BER-Leistungen abgeschlossen.

Die im Fahrtenangebot der S-Bahn in Bezug auf die Bestellung der Länder Berlin und Brandenburg noch fehlenden Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 während der Hauptverkehrszeiten werden voraussichtlich nicht wieder zum Einsatz kommen können. Gemessen an der Zugleistung (in Zugkilometern) beträgt der Erfüllungsgrad 99,3 Prozent (Berlin: 99,2 Prozent, Brandenburg: 100,0 Prozent). Wegen der von den Ländern bestellten Mehrleistungen (vor allem Schließung der Taktlücke auf der Stadtbahn, 10-Minuten-Takt nach Teltow Stadt) ist die Betriebsleistung der S-Bahn Berlin heute höher als vor der Krise.

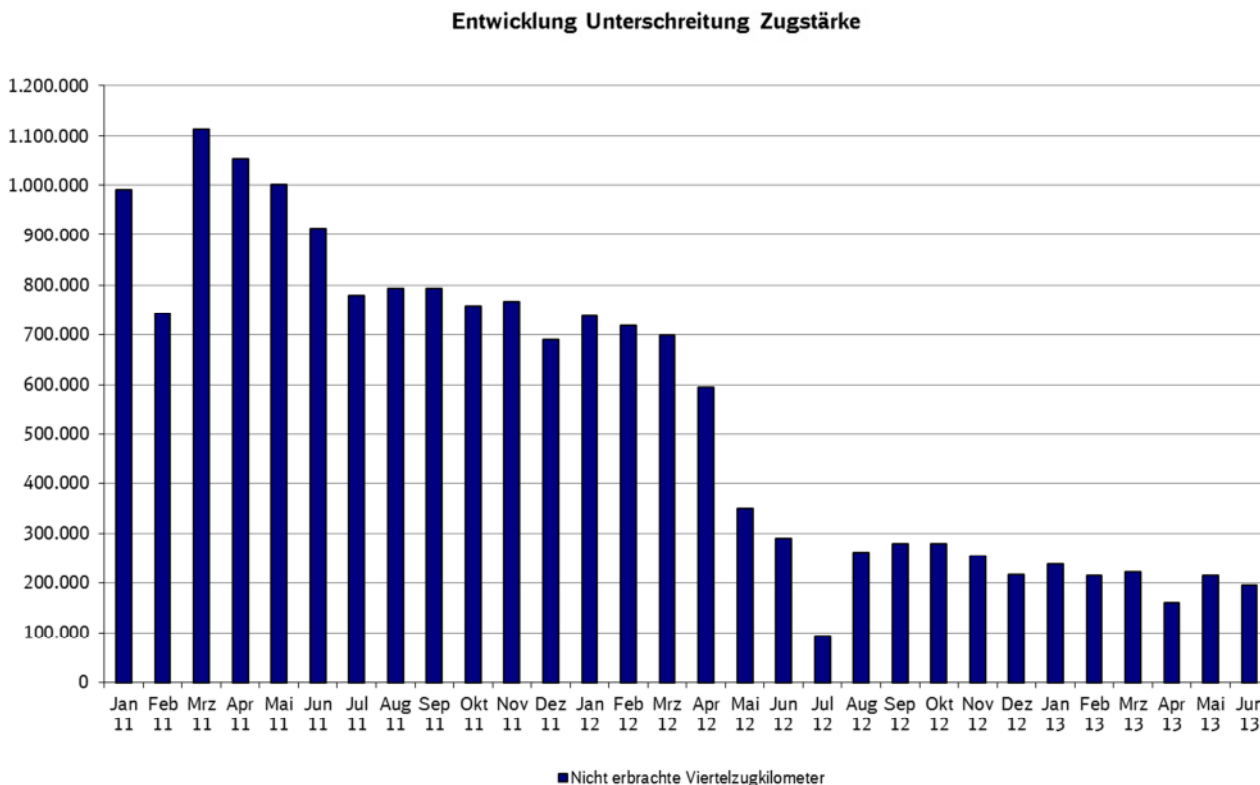
Grafik 1: Entwicklung der erbrachten Zugleistungen S-Bahn Berlin seit 1995 (Angaben in Millionen Zugkilometer)



Auch bei der Zugstärke, also der Länge der eingesetzten Züge, konnte die S-Bahn Berlin das hohe Niveau des 1. Quartals 2013 halten und sich im Vergleich zum Vorjahr erheblich verbessern. Gemessen an den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages mit höheren Anforderungen an die Zugstärken (562 Viertelzüge) beträgt die Erfüllungsquote 97,3 Prozent (Berlin: 96,9 Prozent, Brandenburg: 100,0 Prozent). Dieser gegenüber dem Vorkrisenniveau von 546 Viertelzügen im Spitzenbedarf erhöhte Soll-Spitzenbedarf von 562 Viertelzügen ist wegen dauerhaft notwendiger Zusatzarbeiten und -fristen kaum zu erreichen, ist jedoch selbstverständlich Grundlage der Verkehrsvertragsabrechnung durch die Länder.

Im zweiten Quartal beliefen sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer auf durchschnittlich 190.237 und liegen damit deutlich unter dem Vorjahreswert (412.077).

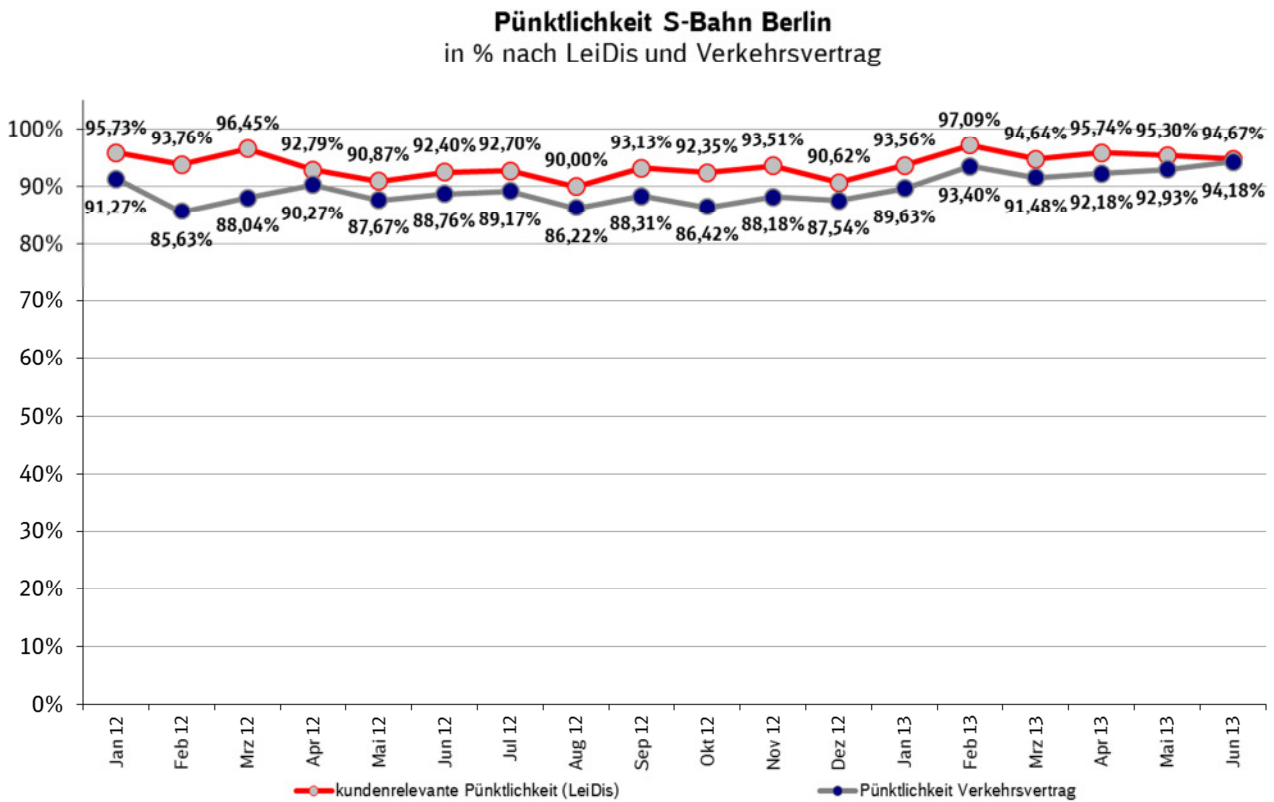
Grafik 2: Unterschreitung der Soll-Zugstärken S-Bahn Berlin (Angaben in nicht erbrachte Viertelzugkilometer)



2 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit der S-Bahn Berlin hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert, ist aber auch aus Sicht der S-Bahn Berlin noch nicht zufriedenstellend, da der verkehrsvertraglich vereinbarte Zielwert von 96% noch nicht erreicht wurde. Im Juni 2013 lag der Pünktlichkeitswert gemäß Verkehrsvertrag bei 94,18%. Der im Verkehrsvertrag vereinbarte Zielwert liegt bei 96%. Im Jahresmittel hat sich die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag, wobei auch ausfallende Zugfahrten als unpünktliche Zugfahrten berücksichtigt werden, von 88,12% in 2012 auf 92,30% in 2013 (Stand per 30.06.2013) erheblich verbessert. Mit Maßnahmen im Bereich der Fahrzeugtechnik, der Fahrplangestaltung und Infrastruktur soll die Pünktlichkeit weiter stabilisiert und der verkehrsvertragliche Zielwert erreicht werden.

Grafik 3: Entwicklung der Pünktlichkeit¹ S-Bahn Berlin



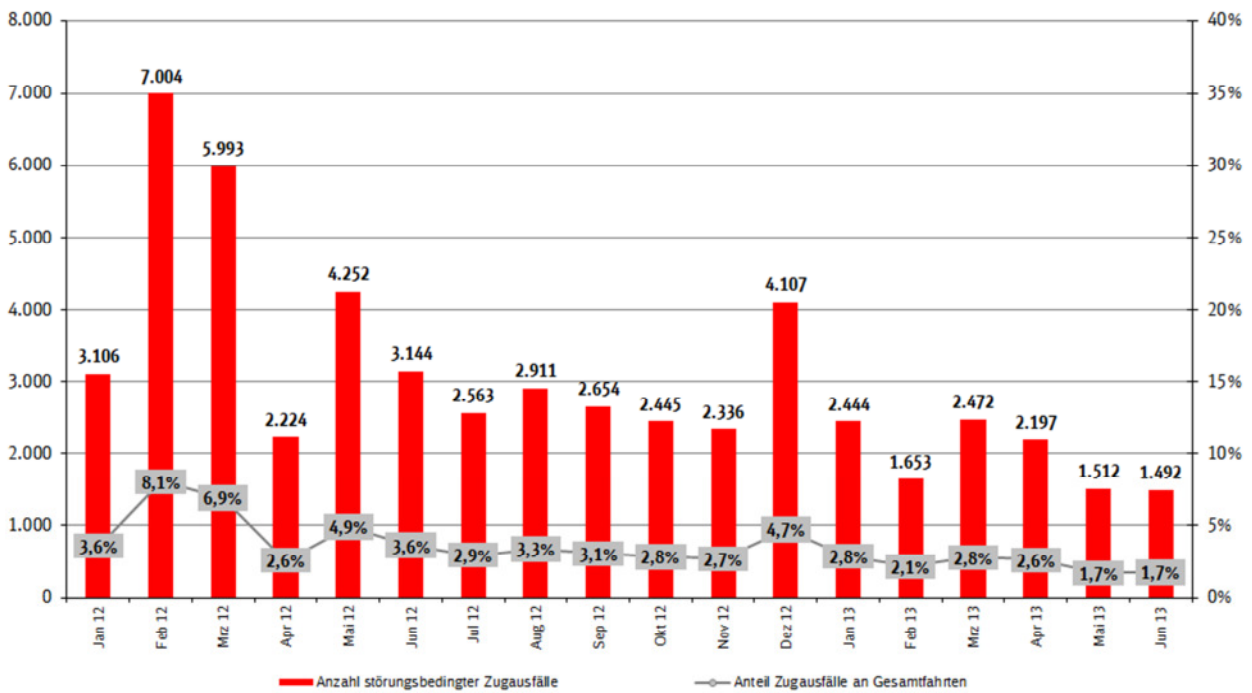
Im Mai und Juni 2013 lag der Anteil der störungsbedingten Zugausfälle jeweils bei 1,7% und erreichte damit einen Tiefstand. Insgesamt konnten die störungsbedingten Zugausfälle gegenüber allen Vorjahresquartalen um deutlich mehr als die Hälfte reduziert werden.

Im Juni 2013 starteten erneut weitere Grundlehrgänge für Triebfahrzeugführer, obwohl sich die personelle Situation bei den Triebfahrzeugführern bereits stabilisiert und damit die Personallücke geschlossen hat.

¹ 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 bereits 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 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 Pünktlichkeitsabweichung über den gesamten Zuglauf an jedem Verkehrshalt gemessen, unabhängig von der Verspätungsursache. Zugausfälle gehen dagegen nicht die Ermittlung der Pünktlichkeit ein.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin

Störungsbedingte Zugausfälle



3 Besonderheiten

3.1 Wiedereinführung S85

Seit dem 3. Juni verkehrt die wegen der erheblichen technischen Fahrzeugprobleme im Juni 2009 außer Betrieb genommene Linie S85 zwischen den Bahnhöfen Waidmannslust - Ostkreuz - Schöneweide (- Grünau) wieder. Nachdem das Land Berlin als Besteller der Verkehrsleistungen dem Wiedereinsatz der S-Bahn-Linie S85 zugestimmt hatte, ist das Linienangebot der S-Bahn Berlin damit wieder komplett. Von Montag bis Freitag verkehrt die Verstärkerlinie S85 zwischen Waidmannslust und Schöneweide, in den Hauptverkehrszeiten wird sie bis Grünau verlängert.

3.2 Großbaumaßnahme Ostkreuz

Erfolgreich in Betrieb genommen, wurde der erste neue Bahnsteig auf der Stadtbahnebene am Ostkreuz. Seit dem 13. Mai nutzen in Richtung Innenstadt die S-Bahnzüge der Linien S5, S7 und S75 das neue Gleis 8, welches direkt unterhalb der neuen Ringbahnhalle liegt. Dadurch ist für die Fahrgäste dieser Linien in Richtung Stadtzentrum ein barrierefreies Ein-, und Aussteigen sichergestellt. Auch vom Ringbahnsteig ist ein barrierefreier Umstieg zu diesen Zügen gewährleistet. Die S-Bahn Berlin wird diesen Bahnsteig bis zur Fertigstellung des Bahnhofs Ostkreuz befahren. Anschließend soll das Gleis von den Regionalzügen der Linie aus Küstrin genutzt werden.

3.3 Südlicher Linientausch S1/S7

Um während der baubedingten Einschränkungen auf den S-Bahn-Linien S1 und S7 eine hinreichend hohe Betriebsqualität zwischen Berlin und Potsdam zu ermöglichen und den bestehenden 10-Minuten-Takt aufrechtzuerhalten, wurden in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg die westlichen Endpunkte der S-Bahn-Linien S1 und S7 ab 9. Juni 2013 bis voraussichtlich Juni 2014 miteinander getauscht. Das bedeutet, dass die Linie S1 von ihrem bisherigen Endpunkt Wannsee nach Potsdam Hauptbahnhof verlängert wurde und die Linie S7 in Wannsee beginnt und endet.

3.4 Grunderneuerung S1

Im mehreren Etappen werden seit dem 21. Juni sechs Weichen und insgesamt zehn Kilometer Gleise und Stromschienen zwischen den Bahnhöfen Schönholz und Frohnau bis Anfang August 2013 erneuert. Dabei werden 12.400 Tonnen Schotter gereinigt und 16.700 Schwellen verlegt. Wegen der baubedingten Einschränkungen wird die Linie S1 über die Pankow und Schönfließ in Richtung Oranienburg umgeleitet. In dem Bauabschnitt zwischen Schönholz und Frohnau fahren die Züge weiterhin, jedoch in größeren Taktabständen.

3.5 Gleiserneuerung Südring

Ähnlich aufwendig sind die Bauarbeiten am Südring. Bis zum 5. August 2013 werden acht Kilometer Gleise zwischen den Bahnhöfen Bundesplatz und Südkreuz erneuert. Knapp 1.000 Fußtapsen wurden an den Bahnhöfen Südkreuz, Schöneberg, Innsbrucker Platz und Bundesplatz platziert, um die Fahrgäste während der Bauarbeiten zu den SEV-Bussen zu führen. Umfangreiche Informationen zu beiden Baumaßnahmen erhielten die Reisenden im Norden sowie im Süden der Stadt unter anderem durch den Max-Bahnbautreff. Max Maulwurf sowie Experten der beteiligten Unternehmensbereiche verteilten am 18. Juni auf dem Ringbahnsteig des S-Bahnhofs Südkreuz und einen Tag später am S-Bahnhof Wittenau Bauinformationshefte und standen den Fahrgästen für Fragen beratend zur Verfügung.

3.6 Unwetter

Am Abend und in der Nacht des 20. Juni kam es aufgrund von Unwetterschäden im gesamten Netz der Berliner S-Bahn zu etlichen Verspätungen und Einschränkungen. In der Nähe des Bahnhofs Sundgauer Straße prallte ein Zug der Linie S1 auf einen umgestürzten Baum und entgleiste dabei mit dem ersten Drehgestell des führenden Triebwagens. Zum Glück kamen bei diesem Unfall weder Fahrgäste noch Triebfahrzeugführer zu Schaden. Die ca. 250 Passagiere wurden schnellstmöglich mit Hilfe eines bereitgestellten Busnotverkehrs weitertransportiert. Der anschließend gesperrte Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Zehendorf und Botanischer Garten konnte bereits nach knapp vier Stunden wieder freigegeben werden.

3.7 S-Bahn Berlin hautnah

Mit einem Blick hinter die Kulissen konnten Fahrgäste und Interessierte in der Woche vom 1. bis 9. Juni die S-Bahn Berlin „hautnah“ erleben. Die Woche wurde unter anderem geprägt durch die Nachtschicht im Werk Wannsee und die Nostalgietafe in Erkner, wobei die Besucher viel über die S-Bahn und deren Geschichte erfahren konnten. Auch konnten Fahrgäste in einem direkten Dialog mit den Führungskräften der S-Bahn Berlin treten, denn diese berichteten während einer moderierten Erlebnistour quer durch das Berliner S-Bahn-Netz unter anderem über technische Neuentwicklungen oder anstehende Baumaßnahmen. Mittels eines bunten Unterhaltungsprogramms zeichnete sich der Höhepunkt der Woche im Werk Grünau ab. Alle Besucher konnten an diesem Werkstatttag verschiedenste Aspekte der S-Bahn-Welt kennenlernen, mit Fachleuten ins Gespräch kommen und dabei die S-Bahn Berlin „hautnah“ erleben.
