



Foto: Joachim Donath

Stand Oktober 2014

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **3. Quartal 2014**

S-Bahn Berlin GmbH

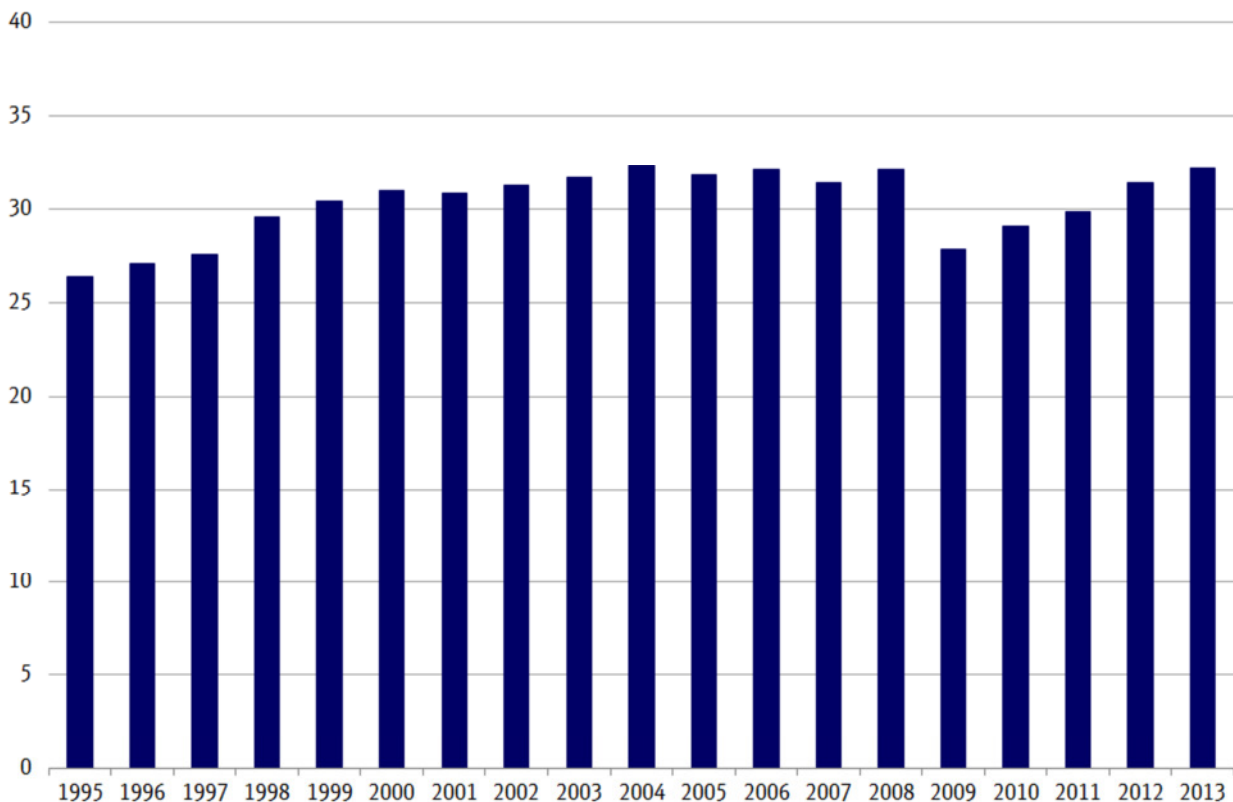
Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

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 99,3 Prozent im Fahrplan vorgesehen (Berlin: 99,2 Prozent; Brandenburg: 100 Prozent). Insgesamt sind im Fahrplan der S-Bahn Berlin heute mehr Zugleistungen als 2008 vor der „S-Bahn-Krise“ 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.

Grafik 1: Entwicklung der erbrachten Zugleistungen² S-Bahn Berlin seit 1995 (Angaben in Millionen Zugkilometer)



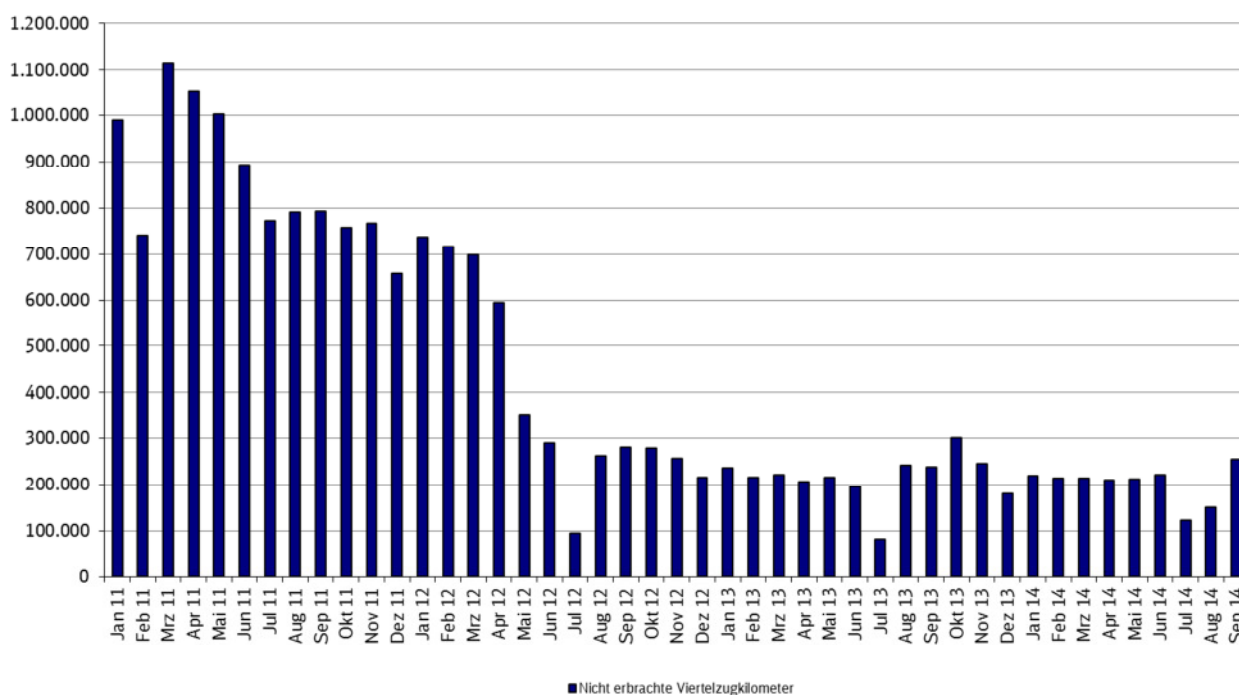
Bei der Zugstärke, also der Länge der eingesetzten Züge, konnte die S-Bahn Berlin das zuletzt erreichte hohe Niveau halten. Im 3. Quartal 2014 beliefen sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer auf durchschnittlich 176.681. Im Vergleich zum 3. Quartal 2013 (188.188) haben sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer damit leicht verringert. Gemessen an den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages mit höheren Anforderungen an die Zugstärke (maximal 562 Viertelzüge) beträgt die Erfüllungsquote 97,3 Prozent (Berlin: 96,9 Prozent, Brandenburg: 100 Prozent). Der im Änderungsvertrag festgelegte Fahrzeugspitzenbedarf von 562 Viertelzügen (gegenüber dem Vorkrisenniveau von 546 Viertelzügen) ist wegen dauerhaft notwendiger Zusatzarbeiten und -fristen kaum zu erreichen, jedoch selbstverständlich Grundlage der Verkehrsvertragsabrechnung gegenüber den Ländern.

¹ Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer

² nur Zugleistung auf der Schiene, ohne anrechenbare Leistungen des Ersatzverkehrs

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

Entwicklung Unterschreitung Zugstärke

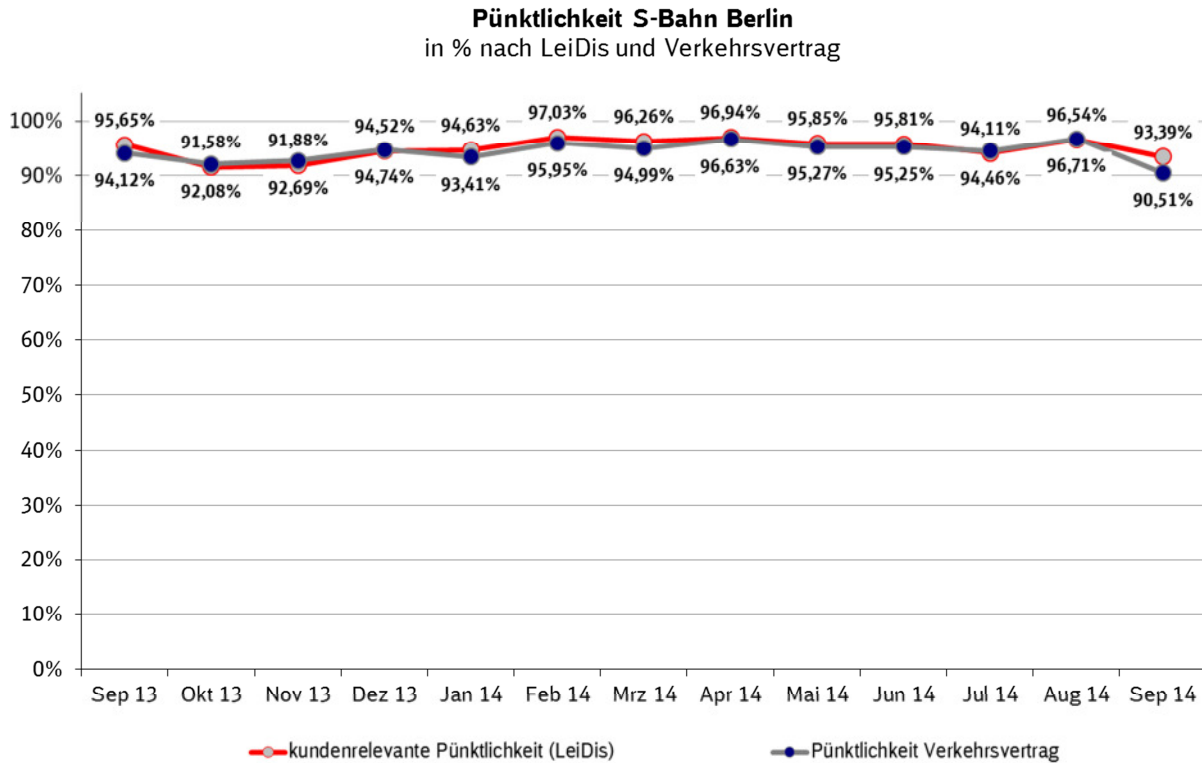


2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag³ der S-Bahn Berlin hat sich im 3. Quartal 2014 mit 93,89% im Vergleich zum 2. Quartal 2014 (95,72%) um 1,8 Prozentpunkte verschlechtert. Hauptursache für die Verschlechterung waren die Warnstreiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) am 01. und 06.09.2014. Im Monat Juli betrug die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit 94,46 Prozent. Im August 2014 wurde mit 96,71 Prozent der vertragliche Zielwert übertroffen und damit der beste Pünktlichkeitswert seit 2009 erreicht. Im September sank der Wert streikbedingt auf 90,51 Prozent. Darüber hinaus verringern weiterhin die vom Land Berlin bestellten, von der S-Bahn Berlin jedoch mangels Fahrzeugen nicht angebotenen Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 (55 von rund 3.000 Fahrten an Werktagen außer Samstagen) die monatliche Pünktlichkeit um etwa 1,2 Prozentpunkte. Mit rund einem Prozentpunkt wirken sich in der Regel pro Monat Infrastrukturstörungen auf die Pünktlichkeit aus, die gemäß des Verkehrsvertrages der S-Bahn Berlin angelastet werden.

³ 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 Züge 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.

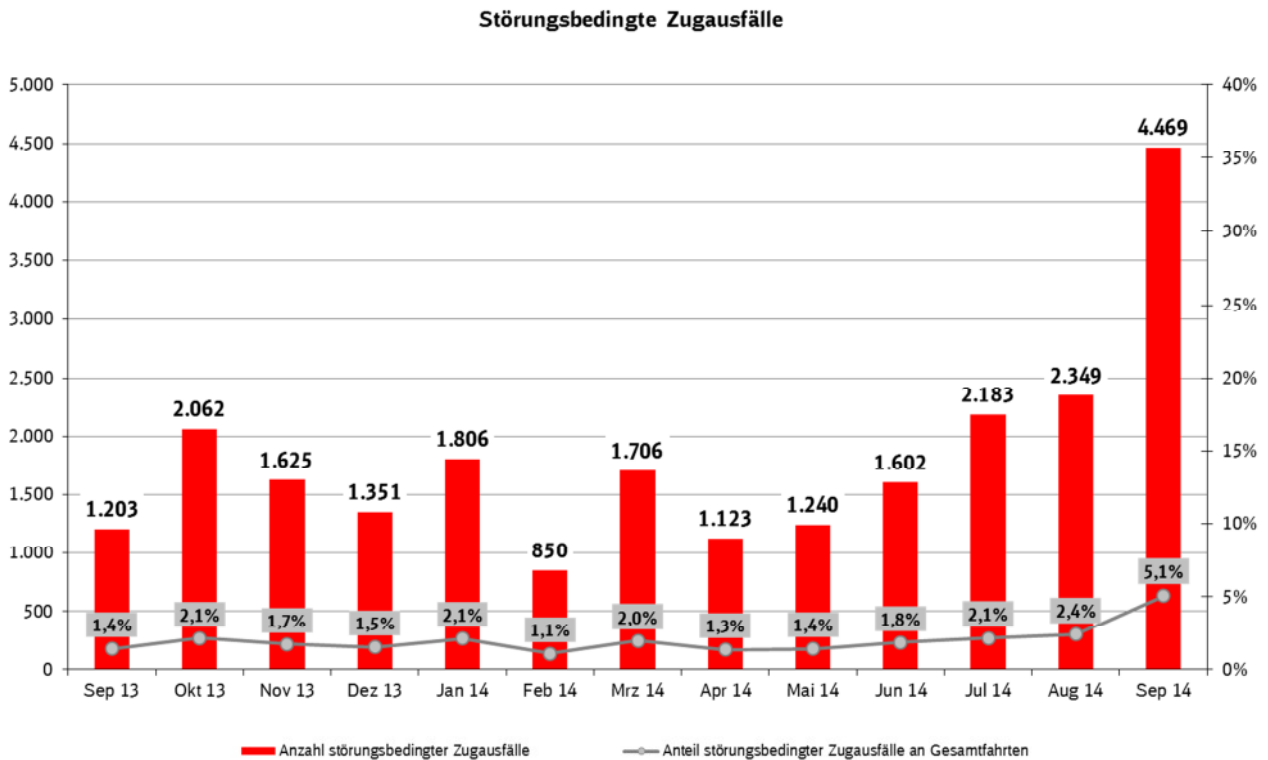
Grafik 3: Entwicklung der Pünktlichkeit S-Bahn Berlin



Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (aus dem System LeiDis) betrug im 3. Quartal 2014 im Mittel 94,68 Prozent (Juli: 94,11 Prozent, August: 96,54 Prozent, September: 93,39 Prozent). Damit lag diese Kennzahl marginal unter Vorjahresniveau (94,77 Prozent im 3. Quartal 2013). Der durchschnittliche Wert des 2. Quartals 2014 (95,72 Prozent) wurde um 1 Prozentpunkt unterschritten. Auch bei dieser Kennzahl wurde das sehr gute Augustergebnis insbesondere durch das streikbedingt schlechte Ergebnis im September konterkariert.

Der Anteil störungsbedingter Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Juli 2014 bei 2,1 Prozent, im August 2014 bei 2,4 Prozent und im September 2014 streikbedingt deutlich höher bei 5,1 Prozent. Damit hat sich der Anteil störungsbedingter Zugausfälle gegenüber dem 3. Quartal 2013 durchschnittlich von 1,5 Prozent auf 3,2 Prozent erhöht. Einen ähnlichen Trend gab es bei den störungsbedingten Zugverspätungen. Ihr Anteil an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Juli 2014 bei 4,6 Prozent, im August 2014 bei 3,0 Prozent und im September 2014 streikbedingt bei 5,6 Prozent. Gegenüber dem 3. Quartal 2013 stieg die Quote der störungsbedingten Zugausfälle von durchschnittlich 4,1 Prozent auf 4,4 Prozent.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin



3 Besonderheiten

3.1 Sonderzüge für den Fußballweltmeister

Zur Fußballweltmeisterschaft verstärkte die S-Bahn Berlin ihr Angebot durch zusätzliche Sonderzüge. Auch zum Finale Deutschland gegen Argentinien am 13. Juli und zur Siegesfeier auf der Berliner Fanmeile am 15. Juli wurde das Angebot verdichtet. Die große Herausforderung, insbesondere in der Endspielnacht nach der Verlängerung wurde durch viel Flexibilität und hohes persönliches Engagement der Mitarbeiter der S-Bahn Berlin mit dem Einsatz von 34 Sonderzügen weit nach dem eigentlichen Betriebsschluss hinaus gemeistert. Dabei wurde sogar der Beginn der Stadtbahnspernung operativ unter großen logistischen Anstrengungen verschoben.

Zur Siegesfeier der Deutschen Mannschaft auf der Fanmeile verstärkte die S-Bahn Berlin ihr Angebot durch zusätzliche Wagen im Nord-Süd-Tunnel und auf der Stadtbahn. Auch dieses Fest wurde trotz der Einschränkungen mit dem gesperrten S-Bahn-Abschnitt zwischen Zoologischer Garten und Friedrichstraße gemeistert. Die als Ersatzverkehr eingesetzten Regionalzüge auf der Stadtbahn wurden ebenfalls um weitere Wagen verstärkt.

3.2 Umfangreiche Baumaßnahmen

Fahrgäste der S-Bahn Berlin mussten sich auf einen sprichwörtlich heißen Bausommer einstellen. Umfangreiche Baumaßnahmen schränkten das Regelangebot erheblich ein und machten im gesamten Netz die Realisierung von anspruchsvollen Ersatzverkehren erforderlich.

So wurden zwischen 09. Juli und 18. Juli die Gleise zwischen Baumschulenweg und Treptower Park erneuert, vom 09. Juli bis 28. Juli fand zudem die Grunderneuerung zwischen Waidmanns-

lust und Hohen Neuendorf und in Wollankstraße statt. Vom 08. August bis 01. September erfolgten der Schienenwechsel und Weichenarbeiten zwischen Blankenburg und Hohen Neuendorf. Parallel dazu wurde die Kampfmittelondierung zwischen Oranienburg und Birkenwerder fortgesetzt.

Vom 14. Juli bis 25. August wurden die S-Bahn-Gleise auf der Stadtbahn zwischen Ostbahnhof und Zoologischer Garten in zwei Bauphasen erneuert. Der S-Bahn-Verkehr musste dabei im betroffenen Abschnitt vollständig eingestellt werden. Im S-Bahnhof Friedrichstraße wurden an den Wochenenden zusätzlich die Bahnsteiggleise erneuert. Um die S-Bahn-Strecke weiterhin auf einem technisch hohen Standard zu halten, wurden 32 Kilometer Schienen erneuert, 20.000 Dübel in der festen Fahrbahn ausgetauscht, mit denen die Schienen befestigt sind und 2.500 Tonnen Schallabsorber entsorgt und neuerlegt.

Die S-Bahn Berlin organisierte in dieser Zeit einen umfangreichen Ersatzverkehr. Das Ersatzkonzept mit zusätzlichen Regionalzügen und bis zu 30 Bussen wurde von den Fahrgästen entsprechend gut angenommen.

Unmittelbar anschließend an die Stadtbahnsperrung fanden zudem Baumaßnahmen Richtung Potsdam statt. Der Abschnitt zwischen Griebnitzsee und Wannsee musste aufgrund Gleiserneuerung vollständig gesperrt werden. Die S-Bahn Berlin sorgte auch bei dieser Maßnahme für ein gut funktionierendes Ersatzkonzept durch Einsatz von SEV-Bussen und Verlängerung der Regionalbahnlinien RB 21/22 zwischen Griebnitzsee und Wannsee.

Seit dem pünktlichen Ende dieser Baumaßnahmen am 12. September fährt die Linie S7 wieder nach Potsdam Hauptbahnhof. Die Linie S1 endet wieder in Wannsee. Hierzu hatte die S-Bahn Berlin ihre Fahrgäste in einer bereits vorab durchgeführten Fahrgasterhebung befragt. Dabei sprach sich die Mehrheit für die ursprüngliche Linienführung aus. Diesem Wunsch wurde nun in Abstimmung mit dem VBB und den Ländern Berlin und Brandenburg entsprochen.

Mit Abschluss der Bauarbeiten auf der Stadtbahn und der erfolgreichen Gleiserneuerung zwischen Griebnitzsee und Wannsee wurde der Bausommer planmäßig beendet. Fortgesetzt wurde hingegen die im September begonnene Ausrüstung der S-Bahn-Strecke S3 mit elektronischer Stellwerkstechnik und umfangreiche Gleiserneuerung. Dies erfordert auch noch in den Folgemonaten immer wieder Sperrungen an Wochenenden zwischen Köpenick und Erkner.

3.3 S-Bahn Berlin feiert 90. Geburtstag

Ein Extrablatt und historische Uniformen prägten am 08. August das Bild auf dem S-Bahnhof Bernau. Anlass war der 90. Geburtstag der Berliner S-Bahn, die am 08. August 1924 erstmals zwischen Stettiner Bahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, und Bernau fuhr. Die S-Bahn Berlin feierte diesen Tag mit zahlreichen begeisterten Berlinern und Brandenburgern mit fünf besonderen Erlebnistouren zu verschiedenen Themen rund um die Geschichte des rot-gelben Verkehrsmittels. Zudem wurde die bereits im Mai in Erkner begonnene Serie an Zugtaufen fortgesetzt. Züge wurden aus Anlass des Jubiläums auf die Namen „Bernau“, „Berlin“ und „Brandenburg“ getauft.

3.4 Brandanschlag

Am Donnerstag, 28. August wurde die S-Bahn Berlin erneut Opfer eines Brandanschlages. In der Folge war der S-Bahn-Verkehr auf den Streckenabschnitten Ostkreuz - Neukölln und Ostkreuz - Baumschulenweg unterbrochen. Die Ringbahn und die Linien S8, S85 und S9 konnten nur auf

Teilabschnitten verkehren. Die Auswirkungen dieses Anschlages waren noch bis ins nachfolgende Wochenende spürbar, da die Reparaturarbeiten sich als sehr aufwändig erwiesen. Die Landespolizei gelangte zur Einschätzung, dass von vorsätzlicher Brandstiftung auszugehen war. Daraufhin wurde der Polizeiliche Staatsschutz eingeschaltet. Die S-Bahn Berlin reagierte neben einem schnell entwickelten Betriebskonzept unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassungen im Linienverkehr zudem mit dem kurzfristigen Einsatz von 30 Bussen. Besonderen Wert wurde dabei auf eine stabile Taktung auf dem S-Bahnring und auf die Verkehrsanbindung von Baumschulenweg in Richtung Neukölln gelegt. An den zentralen Umsteigebahnhöfen sowie den Umsteigepunkten zum Busnotverkehr waren zudem zahlreiche Servicemitarbeiter im Einsatz.

3.5 Warnstreiks der GDL

Am 01. und 06. September trat die Lokführergewerkschaft GDL jeweils drei Stunden lang kurzfristig in den Warnstreik. Der Zugverkehr wurde dadurch am 01. September zwischen 18 und 21 Uhr und am 06. September zwischen 06 und 09 Uhr massiv beeinträchtigt. Viele Züge standen zeitweise still. Bereits einige Stunden vor Streikbeginn müssen viele Züge auf Abstellgleise gefahren werden, um zu verhindern, dass nach Streikbeginn die Strecken blockiert sind. Nur so kann auch während des Streiks ein Grundangebot auf den Strecken aufrechterhalten werden, auf denen es für die Fahrgäste keine Alternativen gibt. Außerdem müssen die Züge vor Streikbeginn die Werkstätten erreichen, die während der Streikzeit in Arbeit genommen werden müssen. Andernfalls würden diese Fahrzeuge nach Streikende im Betrieb fehlen. Auch diese notwendige Maßnahme führt leider auch schon vor Streikbeginn zu Zugausfällen.

Nach Streikende müssen alle Triebfahrzeugführer von ihren Meldestellen erst zu den abgestellten Zügen gebracht werden. Diese müssen wieder in Betrieb genommen und zur richtigen Zeit in den Fahrplan eingefädelt werden. Dies führt dazu, dass trotz aller Bemühungen der Disponenten in der Transportleitung die Streikfolgen auch noch einige Stunden nach Streikende für die Kunden spürbar bleiben.
