



Foto: Bartłomiej Banaszak

Stand Januar 2014

# Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **4. Quartal 2013**

---

S-Bahn Berlin GmbH

---

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

---

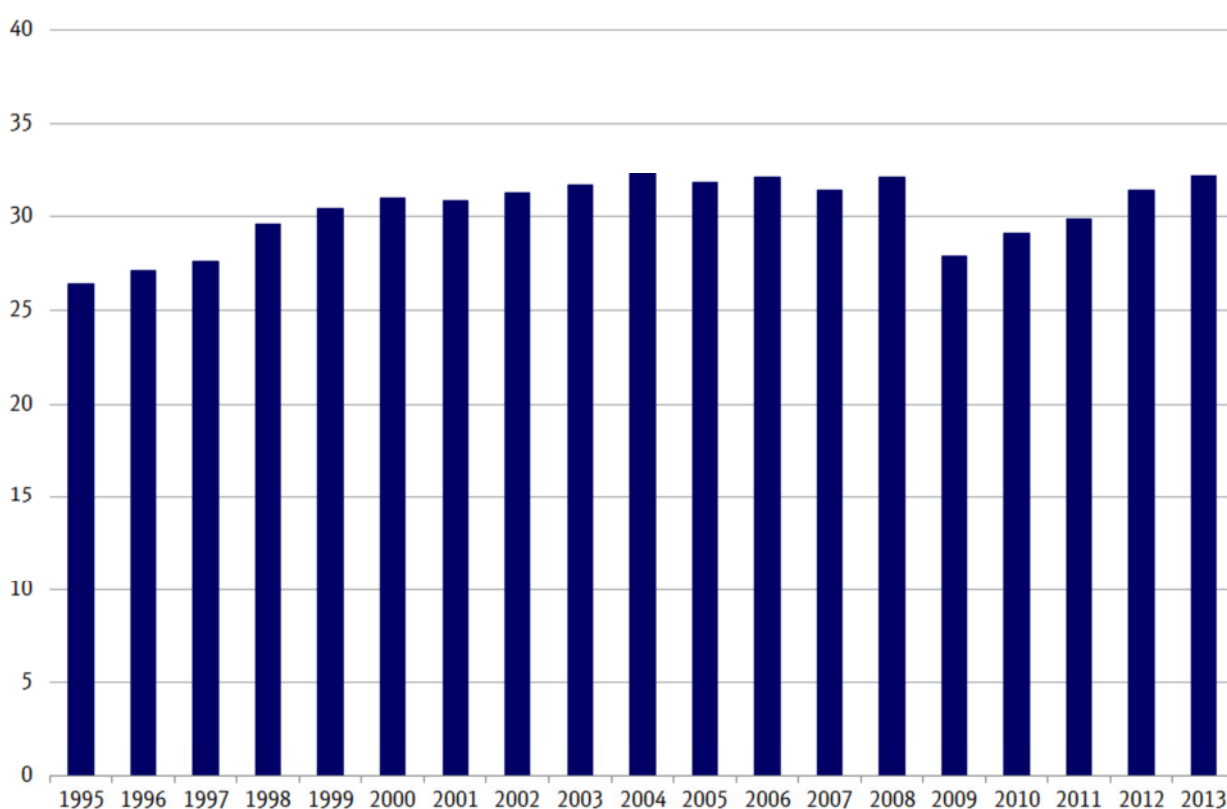
10115 Berlin

---

# 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 Zugleistung<sup>1</sup> beträgt der Erfüllungsgrad damit 99,3 Prozent. In Berlin werden 99,2 Prozent und in Brandenburg 100,0 Prozent der bestellten Leistung erbracht. Insgesamt liegt die Zugleistung der S-Bahn Berlin heute über dem Niveau von 2008 vor der „S-Bahn-Krise“, da von den Ländern Berlin und Brandenburg mehr Zugleistungen, z.B. auf der Stadtbahn oder durch eine Taktverdichtung zwischen Lichterfelde Süd und Teltow Stadt bestellt wurden. Insgesamt wurde in 2013 eine Zugleistung von 32,2 Millionen Zugkilometern auf der Schiene erbracht.

Grafik 1: Entwicklung der erbrachten Zugleistungen<sup>2</sup> S-Bahn Berlin seit 1995 (Angaben in Millionen Zugkilometer)

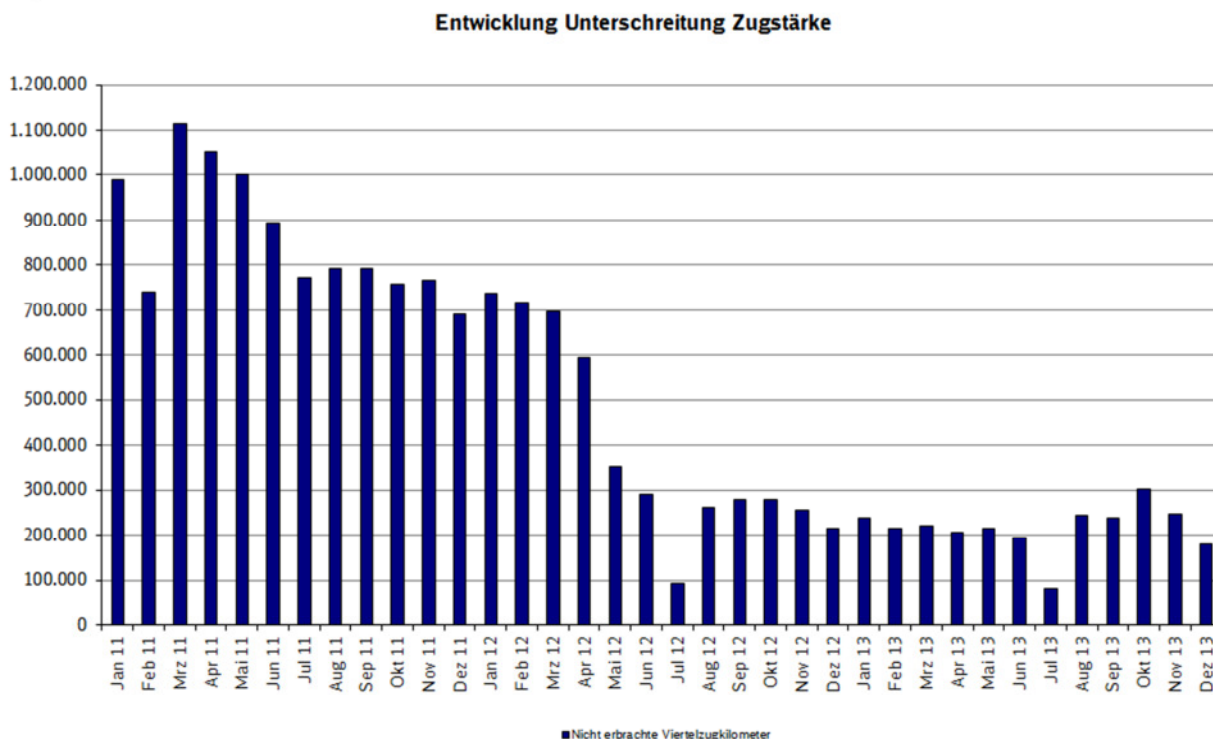


Bei der Zugstärke, also der Länge der eingesetzten Züge, konnte die S-Bahn Berlin im 4. Quartal 2013 das zuletzt erreichte hohe Niveau halten. Im 4. Quartal 2013 beliefen sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer auf durchschnittlich 242.723 und lagen damit leicht unter dem Vergleichswert des 4. Quartals 2012 (250.315). 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: 100,0 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 durch die Länder.

<sup>1</sup> Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer

<sup>2</sup> nur Zugleistung auf der Schiene, ohne anrechenbare Leistungen des Ersatzverkehrs

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



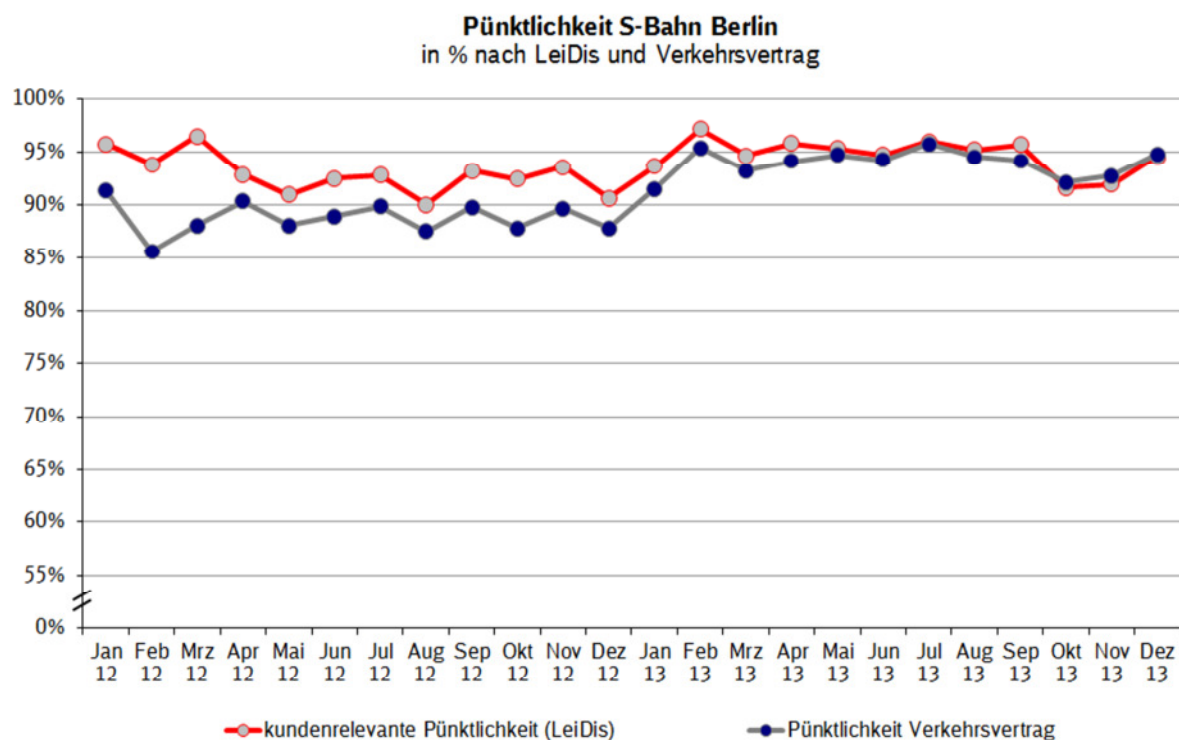
## 2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag<sup>3</sup> der S-Bahn Berlin hat sich in 2013 im Vergleich zum Vorjahr um durchschnittlich 5 Prozentpunkte verbessert. Trotz dieser erfreulichen Entwicklung ist festzustellen, dass im Jahr 2013 in keinem Monat der verkehrsvertragliche Zielwert von 96 Prozent erreicht werden konnte. Die Gründe dafür sind vielschichtig. So verringern die vom Land Berlin bestellten, von der S-Bahn Berlin jedoch mangels Fahrzeugen nicht angebotenen Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 (55 Fahrten an Werktagen außer samstags) die monatliche Pünktlichkeit um etwa 1,2 Prozentpunkte. Mit rund einem Prozentpunkt wirken sich Infrastrukturstörungen auf die monatliche Pünktlichkeit aus. Die von der S-Bahn Berlin verursachten Verspätungen und Zugausfälle machen bei der Monatspünktlichkeit etwa 4 bis 6 Prozentpunkte aus. Durch verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität will die S-Bahn Berlin im Verlauf des Jahres 2014 die monatliche Pünktlichkeit auf das Niveau des verkehrsvertraglichen Zielwerts von 96 Prozent bringen. Ein großer Erfolg ist beispielsweise die Überarbeitung der Besandungsanlagen. Diese hat dazu geführt, dass die Anzahl der wegen gestörter Besandungsanlagen nur mit 60 Km/h verkehrenden Züge zum Jahresende nahezu auf Null zurückgegangen ist.

<sup>3</sup> 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.

Im 4. Quartal 2013 war eine Verschlechterung der Pünktlichkeit gegenüber dem 3. Quartal 2013 zu verzeichnen. Im Oktober 2013 lag die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag bei 92,08 Prozent, im November 2013 bei 92,69 Prozent und im Dezember 2013 bei 94,74 Prozent. Auch die Pünktlichkeit aus dem Dispositionssystem „LeiDis“, in dem nur die tatsächlich verkehrenden Zugfahrten gemessen werden und ausgefallene Zugfahrten unberücksichtigt bleiben, war auffallend schlechter als in den vorangegangenen Monaten. So wurden in der 42. Kalenderwoche nur 87,7 Prozent erreicht. Der Durchschnitt aller Kalenderwochen lag in „LeiDis“ in 2013 bei 94,61 Prozent.

Grafik 3: Entwicklung der Pünktlichkeit S-Bahn Berlin



Diese Entwicklung resultiert aus einer spürbaren Zunahme von Zugausfällen und Zugverspätungen wegen technischer Störungen an den Fahrzeugen und der Infrastruktur, aber auch unvorhersehbare äußere Einflüsse wie Notarzt- oder Polizeieinsätze. So ist die Zahl der von Dritten oder durch höhere Gewalt verursachten Zugverspätungen und -ausfälle im 4. Quartal 2013 auf 5.275 gegenüber 3.169 im 3. Quartal 2013 (+66 Prozent) gestiegen. Treten betriebliche Störungen im Innenstadtbereich (Stadtbahn, Ring und Nord-Süd-Tunnel) und während der Hauptverkehrszeiten auf, wirken sich diese wegen der hohen Zugdichte besonders gravierend auf die Pünktlichkeit aus. Oft wirken diese Ereignisse auch noch mehrere Stunden nach Störungsende auf das Betriebsgeschehen nach, weil Fahrzeuge und Personal umdisponiert werden müssen.

Erheblichen Einfluss auf die Pünktlichkeit hatten im 4. Quartal 2013 wiederkehrende und über mehrere Wochen anhaltende technische Störungen an Weichen und Signalen im Bereich Potsdamer Platz und Brandenburger Tor. Weil eine kurzfristig angesetzte nächtliche Streckensperrung zur Entlastung der Infrastruktur für die Kunden nicht akzeptabel kommuniziert werden hätte können und dieser Streckenbereich ohnehin vom 22.11. bis 09.12.2013 wegen Grundsaniierungsmaßnahmen gesperrt werden sollte, wurden diese technischen Störungen erst während der Streckensperrung behoben.

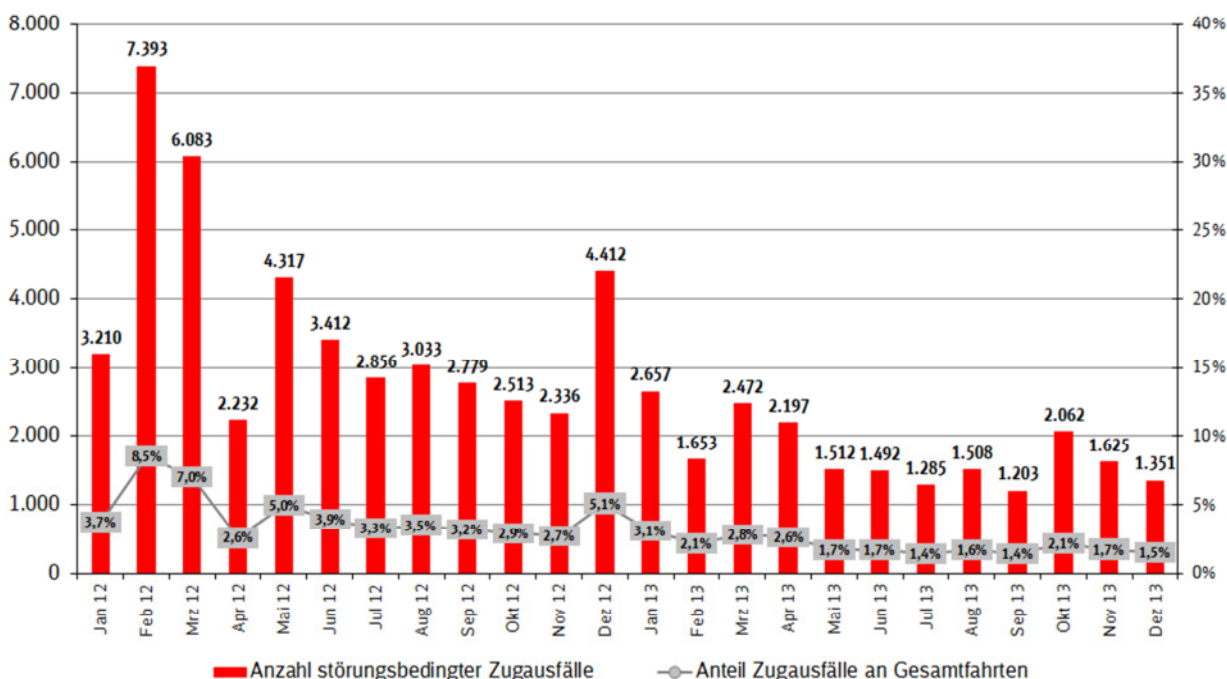
Aber auch Baumaßnahmen wirkten sich im 4. Quartal 2013 auf die Pünktlichkeit aus. Im Zuge der im September begonnenen und etwa zwei Jahre dauernden Erneuerung der Eisenbahnüberführungen Großgörschenstraße muss die Linie S1 in diesem Bereich über einen weiteren eingleisigen Streckenabschnitt verkehren. Wegen des eingleisigen Streckenabschnitts werden schon geringe Zugverspätungen auf die Züge der Gegenrichtung und wegen der engen Zugfolge auf die Linien S2 und S25 übertragen, die wie die S1 auch im Nord-Süd-Tunnel verkehren.

Seit Oktober 2013 werden sukzessive die Eisenbahnüberführungen über den Sterndamm in Schönevide erneuert. Dadurch stehen in den kommenden Jahren in Schönevide je nach Bau-phase nur zwei oder drei der regulär vier Bahnsteiggleise zur Verfügung. Derzeit ist das Gleis 6 gesperrt, so dass in Richtung Ring alle Züge über Gleis 5 verkehren müssen. Nachdem sich gezeigt hatte, dass die Betriebsqualität in diesem Betriebszustand deutlich abgefallen war, wurden mit Wirkung ab Fahrplanwechsel (15.12.2013) Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans während des Bauzustandes im Bereich Schönevide umgesetzt. Seitdem ist eine positive Wirkung der Maßnahmen festzustellen. Die in diesem Bereich verkehrenden Linien sind seit dem Fahrplanwechsel wieder erheblich pünktlicher unterwegs.

Der Anteil der störungsbedingten Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Oktober 2013 bei 2,1 Prozent, im November 2013 bei 1,7 Prozent und im Dezember 2013 bei 1,5 Prozent. Damit hat sich der Anteil störungsbedingter Zugausfälle gegenüber dem Vorjahres-quartal von 3,5 Prozent auf 1,9 Prozent fast halbiert.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin

Störungsbedingte Zugausfälle



## **3 Besonderheiten**

### **3.1 Moderne Fahrgastinformationstechnik an S-Bahnhöfen**

Die Ausrüstung der S-Bahnhöfe mit modernen elektrischen Zugzielanzeigern konnte am 11. Dezember 2013 durch die Inbetriebnahme der letzten LCD-Fahrzielanzeiger an der Station Kaulsdorf abgeschlossen werden. Die Fahrgäste werden nun auf 553 LCD-Anzeigern über das Fahrziel, den Laufweg, die Länge und die prognostizierte Abfahrzeit der S-Bahn-Züge informiert. Bis auf die Stationen Warschauer Straße und Ostkreuz (Stadtbahn) wurden alle 135 Stationen, die LCD-Anzeiger erhalten sollen, mit diesem modernen Anzeigetyp ausgestattet. Im Zuge des Großprojekts Ostkreuz werden auch die beiden genannten Stationen noch mit LCD-Fahrzielanzeigern ausgerüstet.

31 Stationen mit geringem Fahrgastaufkommen erhielten bislang so genannte Dynamische Schriftanzeiger (DSA), die ausschließlich auf Verspätungen und Betriebsstörungen hinweisen. Die beiden Stationen Schönfließ und Oberspree sollen in 2014 mit DSA ausgerüstet werden.

### **3.2 Großbaumaßnahmen**

Im Zeitraum vom 22. November bis 9. Dezember 2013 wurde der Nord-Süd-Tunnel zwischen Nordbahnhof und Anhalter Bahnhof gesperrt, um die zum Teil bereits 20 Jahre alten Gleise zu erneuern. Dabei wurden 15.000 Meter Schienen ausgewechselt. Da der in den 1930er Jahren errichtete S-Bahn-Tunnel zu eng für Großmaschinen ist und die Gleisabstände zu gering sind, wurde der Nord-Süd-Tunnel für den S-Bahn-Verkehr während der Bauarbeiten voll gesperrt. Die Züge der Nord-Süd-Linien S1, S2 und S25 konnten die stark frequentierten Bahnhöfe Potsdamer Platz, Brandenburger Tor, Friedrichstraße und Oranienburger Straße nicht bedienen. Für die Umfahrung konnten Fahrgäste aber auch ein verstärktes Angebot auf dem westlichen und nördlichen Ring nutzen oder auf die Linien U6 und U8 ausweichen. Für den Lokalverkehr wurden zusätzlich Schienenersatzverkehrsbusse eingesetzt. Im Jahr 2015 stehen im Nord-Süd-Tunnel nochmals umfangreiche Bauarbeiten an: Die nördlichen und südlichen Rampenbereiche müssen erneuert, Weichen im Tunnel getauscht und die moderne Zugsicherungstechnik ZBS eingebaut werden.

Seit dem 21. Oktober 2013, also ebenfalls pünktlich nach rund drei Wochen Bauzeit rollen die S-Bahn-Züge wieder auf der 13,9 Kilometer langen Strecke zwischen Fredersdorf und Strausberg Nord. Im Abschnitt Fredersdorf – Strausberg wurde dabei der komplette Oberbau erneuert.

Auch die vom 30. September bis 10. November 2013 dauernden Gleisbauarbeiten zwischen den S-Bahnhöfen Priesterweg und Attilastraße konnten erfolgreich und pünktlich beendet werden. Auf einer Streckenlänge von rund 1.400 Metern wurden beide Gleise von Grund auf erneuert. Zudem konnte die Streckensperrung gleichzeitig dazu genutzt werden, die Signalanlagen im Abschnitt zwischen Marienfelde und Priesterweg so anzupassen, dass nun beide Gleise wechselseitig befahrbar sind. Damit kann der S-Bahn-Verkehr der Linie S2 künftig bei Betriebsstörungen oder Baumaßnahmen auf diesem Streckenabschnitt flexibler abgewickelt werden.

### **3.3 Zusätzliches S-Bahn-Angebot bei Großveranstaltungen**

Bei Fußballspielen und anderen Großveranstaltungen wurde das Zugangebot regelmäßig durch die S-Bahn Berlin verstärkt. In enger Zusammenarbeit mit der Bundespolizei und DB Sicherheit stellt die S-Bahn Berlin z.B. bei Bundesligaspielen im Olympiastadion oder im Stadion an der Alten Försterei eine sichere und reibungslose An- und Abreise der Fans sicher. In der Silvester-

nacht verstärkte die S-Bahn Berlin im gesamten Netz ihr Angebot und konnte hierdurch das hohe Fahrgastaufkommen erfolgreich bewältigen.

\*\*\*\*\*