



Foto: Günter Jazbec

Stand Januar 2016

Aktuelles Leistungsvermögen der S-Bahn Berlin **4. Quartal 2015**

S-Bahn Berlin GmbH

Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz 1

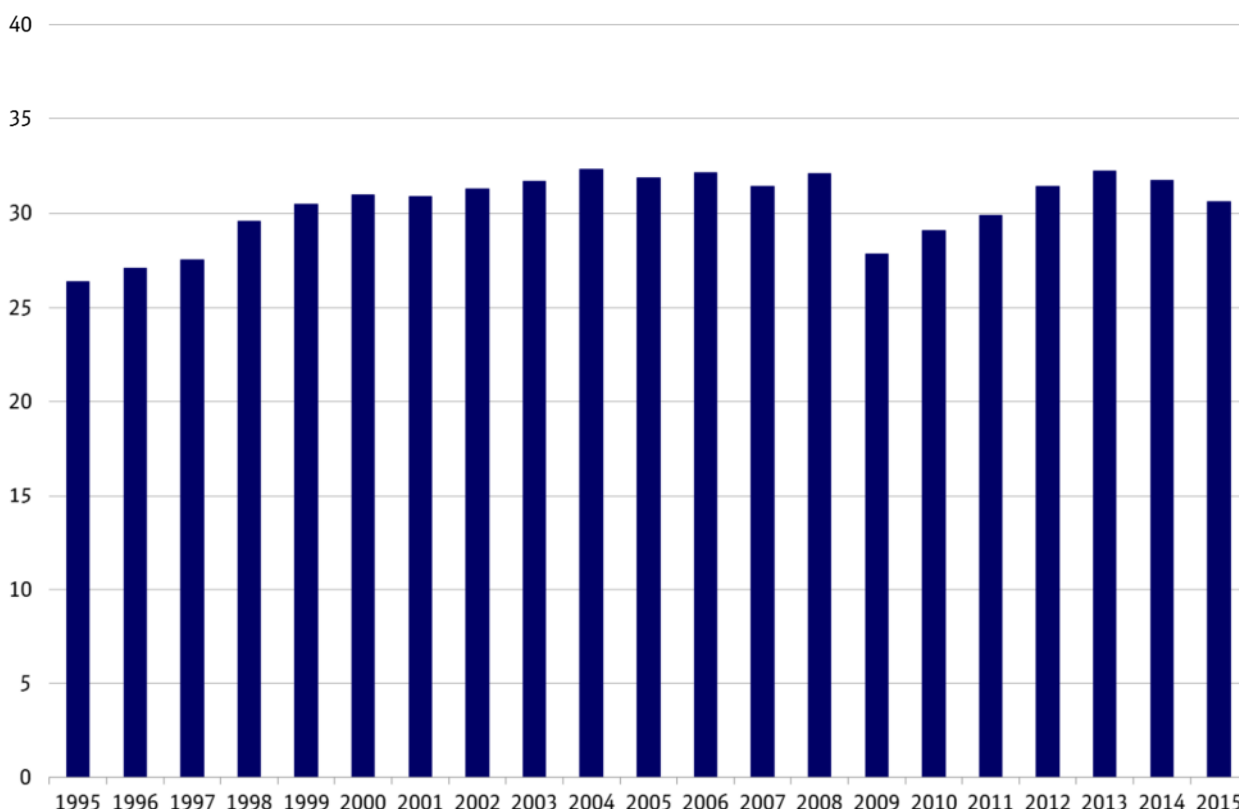
10115 Berlin

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 Zugkilometer als 2008 vorgesehen, da die Länder Berlin und Brandenburg zusätzliche Zugkilometer, z.B. auf der Stadtbahn oder durch eine Taktverdichtung zwischen Lichterfelde Süd und Teltow Stadt bestellt haben.

Als Folge der umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL wurde aber im Jahr 2015, wie auch schon 2014, ein geringerer Wert der erbrachten Zugleistung erzielt als im Jahr 2013.

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



Mit dem im aktuellen Fahrplan vorgesehenen Einsatz von Viertelzügen erbringt die S-Bahn Berlin 97,3 Prozent (Berlin: 96,9 Prozent, Brandenburg: 100 Prozent) der Anforderungen an die Zugstärke aus den nachträglich verhandelten Änderungen des Verkehrsvertrages. Dieser festgelegte Fahrzeugspitzenbedarf von 562 Viertelzügen ist wegen dauerhaft notwendiger Zusatzarbeiten und -fristen kaum zu erreichen, jedoch selbstverständlich Grundlage der Verkehrsvertragsabrechnung durch die Länder.

Der tatsächliche werktägliche Einsatz von Viertelzügen im Vergleich mit dem im Fahrplan vorgegebenen führte im vierten Quartal 2015 zu einem durchschnittlichen Erfüllungsgrad von 98,8 Pro-

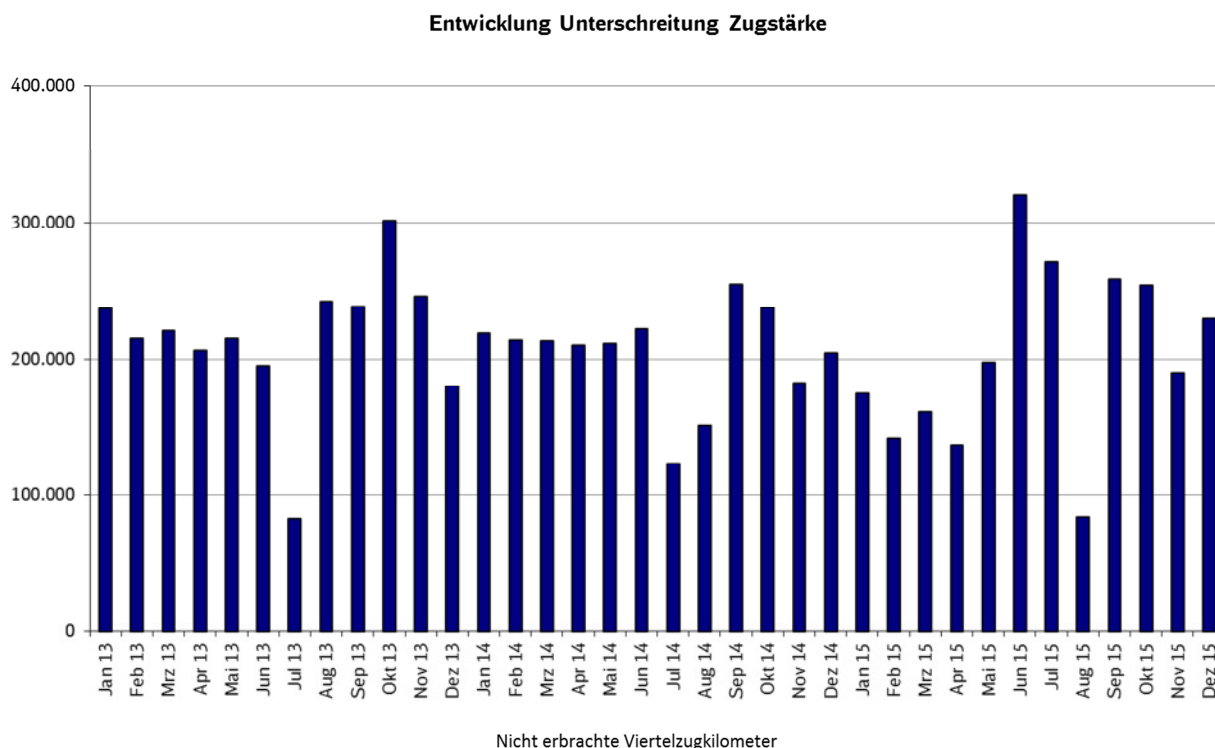
¹ Zugleistung ist die Summe der von den Zügen zurückgelegten Strecken in Zugkilometer

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

zent. Damit konnte der Wert aus dem dritten Quartal von 97,7 Prozent leicht gesteigert werden. Der Wert von 98,9 Prozent³ aus dem vierten Quartal 2014 wurde jedoch knapp verfehlt.

Im Monat Oktober beliefen sich die nicht erbrachten Viertelzugkilometer (Vzkm) auf 254.427, im November auf 190.693 und im Dezember auf 229.866. Im Durchschnitt wurden im vierten Quartal 2015 pro Monat 224.995 Vzkm nicht erbracht. Gegenüber dem vierten Quartal 2014 haben sich die nicht erbrachten Vzkm damit um 7,97 Prozent erhöht. Wesentlicher Grund hierfür ist insbesondere die weiterhin eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit der Baureihe 480.

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



2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

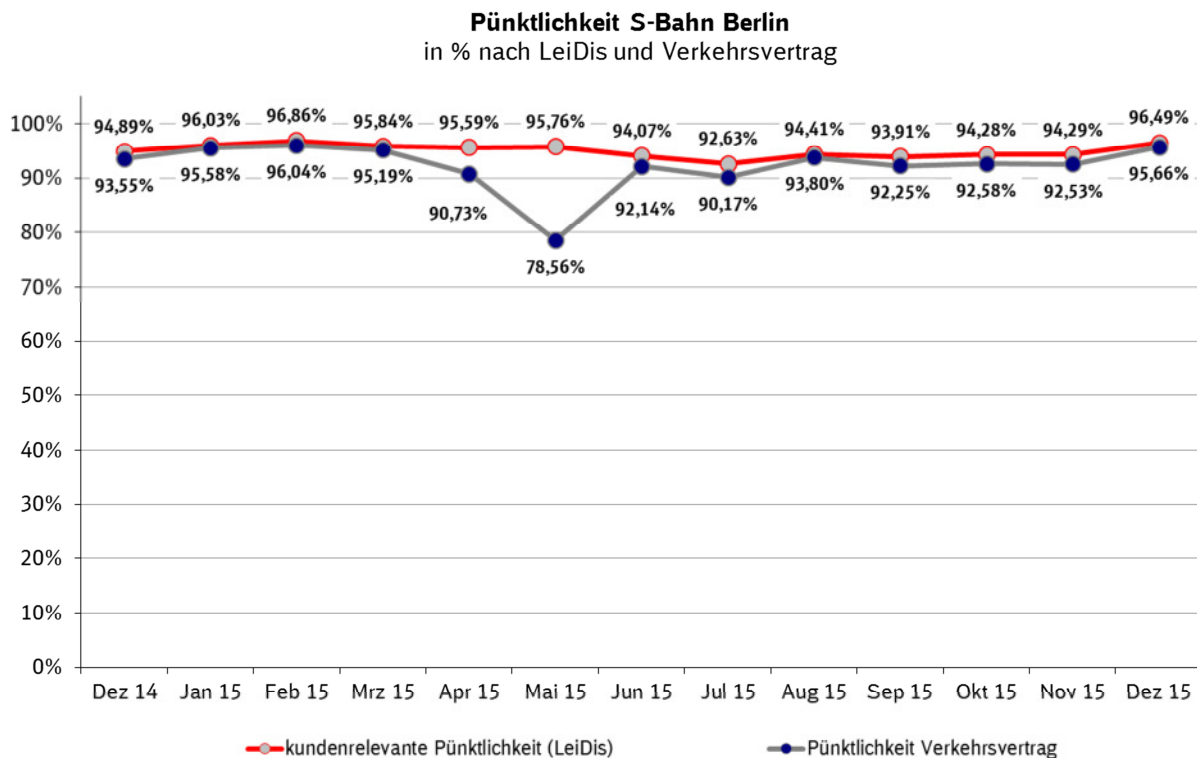
Die Pünktlichkeit gemäß Verkehrsvertrag⁴ der S-Bahn Berlin hat sich im vierten Quartal 2015 mit 93,59 Prozent im Vergleich zum dritten Quartal 2015 (92,07 Prozent) um gut eineinhalb Prozentpunkte verbessert. Im Monat Oktober betrug die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit 92,58 Prozent. Im November sank dieser Wert leicht auf 92,53 Prozent, im Dezember stieg der die verkehrsvertragliche Pünktlichkeit auf 95,66 Prozent. Damit wurde in den drei Monaten des vierten Quartals 2015 jeweils der im Verkehrsvertrag vereinbarte Zielwert von 96 Prozent verfehlt. Die vom Land Berlin bestellten, von der S-Bahn Berlin jedoch mangels Fahrzeugen nicht angebotenen Verstär-

³ exklusive der Streikeffekte im vierten Quartal 2014

⁴ 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.

kerfahrten der Linien S1 und S5 (55 von rund 3.000 Fahrten an Werktagen außer Samstagen) verringern weiterhin die monatliche Pünktlichkeit um etwa 1,2 Prozentpunkte, was in den obigen Werten Berücksichtigung findet. 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.

Grafik 3: Entwicklung der Pünktlichkeit S-Bahn Berlin

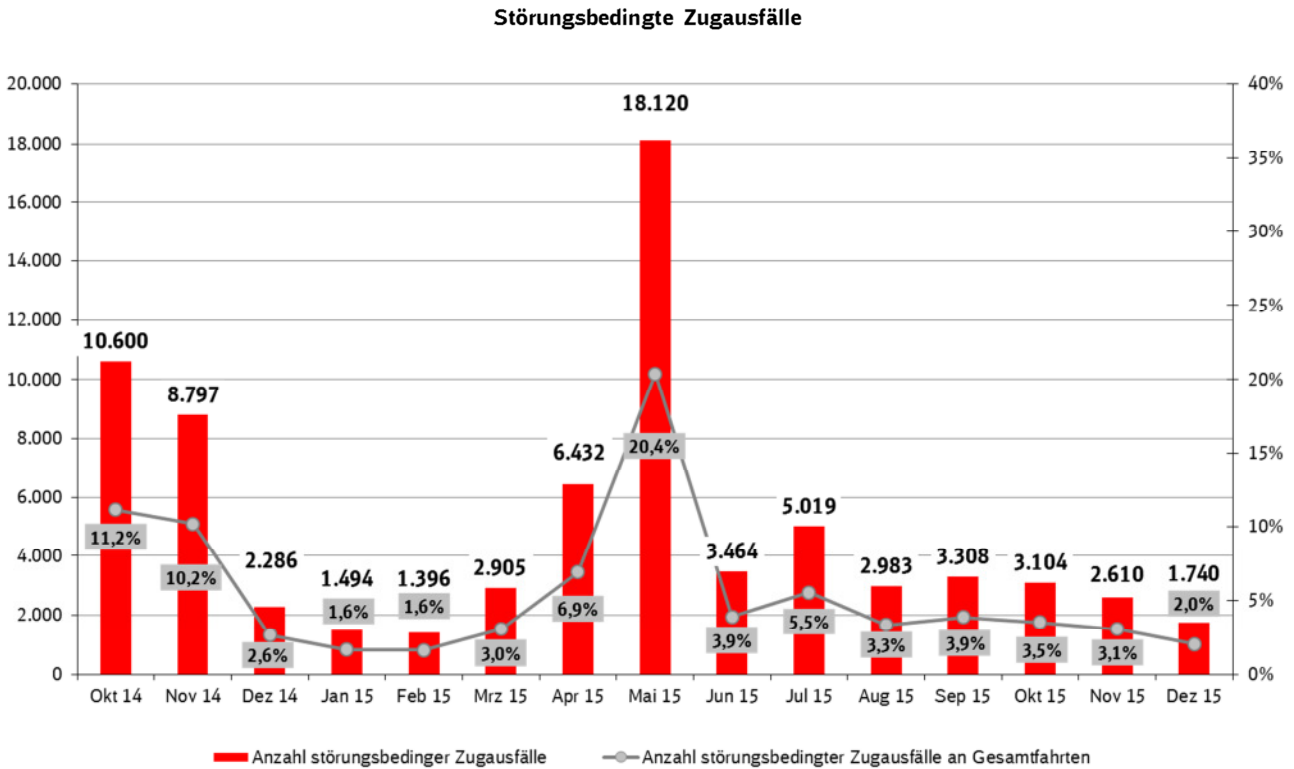


Die vom Fahrgast wahrgenommene Pünktlichkeit (aus dem System LeiDis) betrug im vierten Quartal 2015 im Mittel 95,02 Prozent (Oktober: 94,28 Prozent, November: 94,29 Prozent, Dezember: 96,49 Prozent). Damit lag diese Kennzahl etwa einen halben Prozentpunkt über Vorjahresniveau (94,49 Prozent im vierten Quartal 2014). Der durchschnittliche Wert des dritten Quartals 2015 (93,65 Prozent) wurde sogar um knapp einen Prozentpunkt übertroffen.

Der Anteil störungsbedingter Zugausfälle an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Oktober bei 3,5 Prozent, im November bei 3,1 Prozent und im Dezember 2,0 Prozent. Damit konnte der Anteil störungsbedingter Zugausfälle gegenüber dem dritten Quartal 2015 durchschnittlich von 4,2 Prozent auf 2,9 Prozent gesenkt werden.

Einen ähnlichen Trend gab es bei den störungsbedingten Zugverspätungen. Ihr Anteil an allen im Fahrplan vorgesehenen Zugfahrten lag im Oktober bei 4,9 Prozent, im November bei 5,5 Prozent und im Dezember bei 3,4 Prozent. Gegenüber dem dritten Quartal 2015 sank die Quote der störungsbedingten Zugverspätungen von durchschnittlich 5,3 Prozent auf 4,6 Prozent.

Grafik 4: Anzahl störungsbedingter Zugausfälle S-Bahn Berlin



3 Besonderheiten

3.1 S-Bahn Berlin erhält Zuschlag für Betrieb der Ringbahn

Die S-Bahn Berlin bleibt bis zum Ende des Jahres 2035 Betreiber der Ringbahn und der südöstlichen Zulaufstrecken. Mit dem Ende der Widerspruchsfrist ist die vom Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, Andreas Geisel, am 8. Dezember 2015 angekündigte Vergabeentscheidung seit 21. Dezember 2015 rechtskräftig. Der Gesamtumfang der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen beträgt rund 9,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Dies ist knapp ein Drittel des gesamten Berliner S-Bahn-Netzes.

Wesentlicher Bestandteil der Leistungserbringung ist die Beschaffung neuer S-Bahn-Züge. Die S-Bahn Berlin hat die Fahrzeugbestellung bereits ausgelöst. Ein entsprechender Vertrag mit dem Herstellerkonsortium Siemens/Stadler Pankow wurde am 22. Dezember 2015 unterzeichnet. Als Lieferbeginn ist das Jahr 2020 vorgesehen. Bis 2023 sollen 382 Wagen (in Vier- und Zwei-Wagen Einheiten) zur Verfügung stehen. Für die Übergangszeit werden im Rahmen eines gesonderten Vertrags mit dem Senat ertüchtigte Bestandsfahrzeuge der Baureihen 480 und 485 eingesetzt.

Weitere finanzielle Aufwendungen seitens der S-Bahn Berlin sind für die Erneuerung der Werkstatt Grünau vorgesehen, in der die Instandhaltung aller Züge des Teilnetzes Ring erfolgen soll. Hinzu kommt der Bau einer neuen Außenreinigungsanlage am dortigen Standort.

3.2 Außenwaschanlage für das Werk Friedrichsfelde

Der Ausbau des traditionsreichen Werks Friedrichsfelde schreitet weiter voran: am 19. Oktober 2015 erfolgte der erste Spatenstich für den Neubau einer Waschstraße. Die Firma AGAT wird

dort eine 160 Meter lange Zug-Waschstraße errichten. Bereits ab August 2016 sollen dort die ersten von bis zu 5.000 Viertelzügen pro Jahr außen gereinigt werden. Mit der leistungsfähigen Anlage dauert die Reinigung eines Vollzuges 55 Minuten und ist dabei auch ökologisch ein Gewinn: 80 Prozent des Waschwassers verbleiben im Aufbereitungskreislauf und werden mehrfach verwendet. Gewaschen werden jährlich rund 5.000 Viertelzüge in den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden, da die Züge tagsüber im laufenden Betrieb benötigt werden.

Doch die Außenwaschanlage ist nur eines der Ausbauprojekte im Werk aus dem Jahr 1905, das heute als zentraler Wartungsstandort samt Außenstelle Erkner für 184 Viertelzüge der Linien S3, S5 und S75 dient. Täglich wird hier die betriebsnahe Instandhaltung von 25 bis 30 Viertelzügen durchgeführt.

Bei den Baumaßnahmen handelt sich um das größte unternehmenseigene Infrastrukturprojekt, das ein Investitionsvolumen von insgesamt 25 Millionen Euro umfasst. Davon werden 5,5 Millionen Euro in die neue Außenwaschanlage investiert. Das Projekt enthält eine Gebäudesanierung, den Neubau der Außengleisanlagen und die Gesamterneuerung der Arbeitsstände. Ein Großteil der Arbeiten ist bereits abgeschlossen, aber in den Werkhallen bleibt noch viel zu tun, und das bei laufendem Betrieb in der Instandhaltung. Die Gesamtfertigstellung der Bauarbeiten im Werk Friedrichsfelde ist für den Herbst 2016 vorgesehen. Als weitere Investition am Standort Friedrichsfelde ist im Anschluss eine neue Zugbildungsanlage südlich der Werkstattgleise geplant. Mit dieser Einrichtung können die Bereitstellungskapazitäten für die Züge der Stadtbahn erheblich verbessert werden.

3.3 ZAT-FM: bereits 50 Stationen sind ausgerüstet

Mit dem Bahnhof Gesundbrunnen wurde Anfang Oktober 2015 die 50. von 84 Stationen ausgerüstet, an der die Zugabfertigung künftig durch den Triebfahrzeugführer über den Führerstandsmonitor (ZAT-FM) durchgeführt werden kann. Es handelt sich dabei um die erste viergleisige Station, die mit ZAT-FM ausgerüstet ist.

Darüber hinaus hat die fünfmillionste Abfertigung mit dem neuen System stattgefunden. Der Gesamtabschluss ist für das Frühjahr 2016 vorgesehen. Am 21. und 22. Oktober erfolgte die ZAT-FM-Ausstattung der S-Bahnhöfe Pankow und Heerstraße. Yorckstraße, Großgörschenstraße, Spandau und Buckower Chaussee folgten im November. Weitere viergleisige Stationen werden nach und nach eingemessen und bearbeitet. Dazu gehören einige Tunnelbahnhöfe wie Nordbahnhof und Potsdamer Platz. In den Tunnelbahnhöfen taucht eine weitere Schwierigkeit auf: bis die Maßnahmen zur Brandschutzertüchtigung umgesetzt sind, wird an diesen Bahnhöfen vorerst wieder mit Aufsichten abgefertigt.

3.4 Erfolgreicher Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015

Am Sonntag, dem 13. Dezember 2015, trat ein neuer Fahrplan in Kraft. Der Wechsel verlief reibungslos und die Fahrgäste können sich über neue und verbesserte Angebote freuen.

Seit 1956, dem Jahr der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf dem Abschnitt Strausberg Nord - Strausberg, konnte die S-Bahnzüge infrastrukturell bedingt dort nur alle 40 Minuten verkehren. Diese Einschränkung wurde mit dem Bau eines zweiten Gleises zwischen Hegemühle und Strausberg Vorstadt im 2015 Herbst beseitigt, so dass mit dem Fahrplanwechsel auf diesem Abschnitt ein 20-Minuten-Takt angeboten wird. Moderne, elektronische Stellwerkstechnik sowie

eine neue Aluminiumstromschiene sorgen für einen sicheren Zugbetrieb und gute Beschleunigungswerte.

Seit Fahrplanwechsel verkehrt auch sonntags von ca. 11 bis 19 Uhr alle drei bis vier Minuten eine S-Bahn zwischen Friedrichsfelde Ost und Westkreuz. In einer Stunde sind das insgesamt 18 Züge pro Richtung. Dafür werden die Verstärkerfahrten der S75, die bislang nur zwischen Wartenberg und Ostbahnhof fuhren, über Ostbahnhof hinaus bis nach Westkreuz verlängert. Damit fährt die S-Bahn am Sonntagnachmittag genauso häufig wie Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten auf der Stadtbahn.

Montag bis Freitag wird der 5-Minuten-Takt auf der Ringbahnlinie S41 früh bis ca. 10 Uhr bzw. abends bis ca. 20 Uhr ausgedehnt. Der Nachfrage entsprechend wird der 5-Minuten-Takt auf der Ringbahnlinie S42 ebenfalls bis ca. 10 Uhr angeboten.

3.5 Inbetriebnahme neuer Technik auf der S3

Auf der S-Bahn-Linie S3 begann zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 ein neues technisches Zeitalter. Mit der Inbetriebnahme eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) und dem neu entwickelten elektronischen Zugsicherungssystem (ZBS) zwischen Wuhlheide und Erkner wird die teilweise über 100 Jahre alte Streckenausrüstung ersetzt. Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur steigt.

Künftig werden Signale und Weichen in diesem Bereich aus der S-Bahn-Betriebszentrale in Hahnenberg gestellt. Die neuen ESTW-Bedienplätze ersetzen die bisherigen Stellwerke mit mechanischer und elektromechanischer Steuerung entlang der Strecke. Es wurden 156 Signale neu aufgestellt, sechs Kabelbrücken errichtet, sieben Signalausleger montiert und acht neue Weichen mit Heizungsanlagen verlegt. Hinzu kommen 35 Kilometer neue Kabel mit den entsprechenden Schächten.

Zeitgleich geht das neue elektronische Zugsicherungssystem der S-Bahn Berlin in Betrieb. Die Technik ersetzt das bisherige mechanische Verfahren aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts, bei der eine Fahrsperrung bei unberechtigter Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal eine Zwangsbremmung auslöst. Das neue System verhindert im Vorfeld die ungewollte Überfahrt und überwacht ab der Vorsignalisierung die Geschwindigkeit der Züge. ZBS wird bis zum Jahr 2025 im gesamten S-Bahn-Netz Standard sein. Die durch die Deutsche Bahn in das Infrastrukturprojekt investierten Kosten belaufen sich allein für die S3 auf gesamt rund 40 Millionen Euro und beinhalten auch einen weiteren Abschnitt zwischen Karlshorst und Rummelsburg, dessen Fertigstellung bis Ende 2016 vorgesehen ist.

3.6 Fahrgastzufriedenheit weiterhin hoch

Die halbjährliche Erhebung des Passenger Satisfaction Index (PSI) im November 2015 brachte ein weiteres positives Ergebnis für die S-Bahn Berlin: Die Fahrgäste sind und bleiben zufrieden mit ihrer S-Bahn.

Im Erhebungszeitraum von zwei Wochen wurden auf allen Linien an unterschiedlichen Tagen und zu unterschiedlichen Uhrzeiten insgesamt etwa 500 Fahrgäste zu ihrer Zufriedenheit mit der S-Bahn befragt. Die im Auftrag des Bestellers durchgeführte Erhebung bewertet verschiedene Aspekte mit einer an Schulnoten angelehnten Skala. Der im Verkehrsvertrag vereinbarte Zielwert von 2,60 konnte mit der Novembererhebung mit 2,54 bereits zum vierten Mal in Folge unterschrit-

ten werden. Bereits seit Mai 2014 lagen die Ergebnisse der Erhebungen beständig besser als der Zielwert. Um den PSI-Gesamtwert zu ermitteln, bewerten die Kunden von 1 bis 5 die Leistungen der S-Bahn in den Kategorien Züge, Bahnhöfe und Service.
