

An den

0054 K

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Leit- und Sicherungstechnik S-Bahn hier: S-Bahn PLUS

Anlage 1:

1. Projektbericht Qualitätsoffensive S-Bahn Plus für das vierte Quartal 2025 und das erste Quartal 2026

56. Sitzung des Hauptausschusses am 24. Januar 2024

Bericht SenMVKU - IV C 21 - vom 27. November 2023, rote Nr. 0054 E

65. Sitzung des Hauptausschusses am 4. September 2024

Bericht SenMVKU - IV C 21 - vom 16. Mai 2024, rote Nr. 0054 F

68. Sitzung des Hauptausschusses am 27. November 2024

Bericht SenMVKU - IV C 3 - vom 25. Oktober 2024, rote Nr. 0054 G

70. Sitzung des Hauptausschusses am 11. Dezember 2024

Bericht SenMVKU - IV C 52 - vom 13. November 2024, rote Nr. 0054 H

78. Sitzung des Hauptausschusses am 18. Juni 2025

Bericht SenMVKU - IV C 52 - vom 19. Mai 2025, rote Nr. 0054 I

97. Sitzung des Hauptausschusses am 18. Februar 2026

Bericht SenMVKU - IV C 52 - vom 20. November 2025, rote Nr. 0054 J

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54081 - Leistungen des S-Bahn Verkehrs -

Ansatz 2025:	624.744.000 €
Ansatz 2026:	454.140.000 €
Ansatz 2027:	458.206.000 €
Ist 2025:	438.730.349,43 €
Verfügungsbeschränkungen:	0,00 €
Aktuelles Ist (Stand 20.05.2026):	138.630.688,06 €

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenMVKU

wird gebeten, dem Hauptausschuss zum Thema S-Bahn Plus vierteljährlich ab März 2019 einen Fortschrittsbericht vorzulegen.“

„Es wird darum gebeten, in den zukünftigen Quartalsberichten S-Bahn PLUS wieder die geplanten Aufzüge zu den noch nicht barrierefreien Bahnhöfen - wie in den vorigen Quartalsberichten - ausführlicher darzustellen (mit einer Zeitleiste, wann die Barrierefreiheit hergestellt ist). Zudem wird um eine Auflistung der existierenden Fahrstühle gebeten und wie viele davon funktionsfähig sind. Es wird weiter darum gebeten, eine Dokumentation aufzuliefern, die darüber Auskunft gibt, welche Fahrstühle und Rolltreppen, wie häufig und wie lange ausfallen.“

Mit der roten Nummer 0015 A wurde der Berichtsturnus auf einen halbjährlichen Bericht umgestellt.

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Die Berichtsaufträge betreffen Sachverhalte, die die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Sie ist gleichwohl bemüht, dem Ausschuss den Bericht zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Übersendung gebeten, da es sich bei „S-Bahn PLUS“ um ein Programm der DB AG handelt.

Der von der DB AG übermittelte Projektbericht für das vierte Quartal 2025 und erste Quartal 2026 ist als Anlage beigefügt.

Die in der 88. Sitzung des Hauptausschusses erbetene Ergänzung in Bezug auf die noch nicht barrierefreien S-Bahnhöfe, die voraussichtliche zeitliche Planung für den weiteren barrierefreien Ausbau an den genannten Stationen sowie die Funktionsfähigkeit bzw. Ausfallhäufigkeit der

bestehenden Aufzugsanlagen und Fahrtreppen ist im übermittelten Projektbericht auf den Seiten 29 bis 31 enthalten.

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt



Programmbericht

Qualität S-Bahn PLUS

23. Bericht

Programmleitung

Berlin, 05.05.2026

Inhaltsverzeichnis

1 Summary	3
2 Einleitung	4
2.1 Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS	4
2.2 Entwicklung Betriebsqualität	4
2.3 Betriebliche Lage	6
2.3.1 Ausfallkilometer	6
2.3.2 Verspätungen	8
2.3.3 Störgeschehen	10
3 Status Phase 2 und Umsetzungsbeispiele	12
3.1 Projektphase 2	12
3.2 Wirkung der Maßnahmen	12
3.3 Umsetzungsbeispiele	13
<u>Themenfeld Triebfahrzeugführer</u>	16
<u>Themenfeld Disposition und Zusammenarbeit</u>	17
<u>Themenfeld Stabilität Infrastruktur</u>	18
<u>Themenfeld Stabilität Energieversorgung</u>	22
<u>Themenfeld Qualität Stationen</u>	22
4 Ausblick	32
5 Abkürzungsverzeichnis	33

1 Summary

Die Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS ist weiterhin fester Bestandteil in der Zusammenarbeit der am Produkt S-Bahn Berlin beteiligten Konzernunternehmen. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung wurde fortgesetzt. Die umfangreichen Maßnahmen die Fahrzeugflotte der Berliner S-Bahn betreffend wurden dabei ebenso vorangetrieben wie die Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur. Auch an Maßnahmen zur Steigerung der Qualität der Stationen sowie an Maßnahmen zur Sicherung der Energieversorgung wurde weitergearbeitet.

Von den ursprünglichen 180 erarbeiteten Maßnahmen sind fast alle umgesetzt, lediglich die langlaufenden Maßnahmen bzgl. Fahrzeugflotte, Schieneninfrastruktur und Energieversorgung befinden sich noch in der Bearbeitung.

Die Arbeitsweise der Qualitätsoffensive, die sich am klassischen PDCA-Zyklus orientiert, wurde von den Fachabteilungen der beteiligten Gesellschaften und in die alltägliche Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität übernommen. Hieraus entstehen laufend weitere Maßnahmen, die zunächst erprobt und je nach Ergebnis der Erprobung umgesetzt, angepasst oder verworfen wurden.

Der Lenkungskreis der Qualitätsoffensive behandelt in seinen Sitzungen ausgewählte grundsätzlich die Betriebsqualität – direkt oder indirekt – steigernde Maßnahmen aus den beteiligten Unternehmen. Dabei ist unerheblich, ob diese Maßnahmen in eigenständigen Projekten (z.B. Langlebigkeit BR 481) oder in der Linienorganisation bearbeitet werden. Einzig relevant für die Behandlung von Themen im Lenkungskreis der Qualitätsoffensive ist, ob eine Maßnahme signifikant der Steigerung der Betriebsqualität der S-Bahn zuträglich ist, Kleinstthemen werden daher nicht behandelt. Es spielt auch keine Rolle, wie die Finanzierung von Maßnahmen oder Projekte erfolgt. Auch ist es irrelevant, ob dafür zusätzliches oder in der Jahresplanung enthaltenes Budget eingesetzt wurde, da Finanzierungsmodalitäten weder Einfluss auf eine erfolgreiche noch auf planmäßige Umsetzung der Maßnahmen haben.

Die Maßnahmen der Qualitätsoffensive werden folglich aus unterschiedlichen Töpfen finanziert. Die üblichen Budgetquellen sind: Eigenmittel der S-Bahn Berlin GmbH, Eigenmittel der DB InfraGO AG, Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV-Mittel), aus dem Programm Aufwertung Berliner Bahnhöfe, aus Zusatzleistungen für die Instandhaltung, aus Konjunkturprogrammen, aus dem Verkehrsvertrag Ring und dem Interimsvertrag Nord-Süd/Stadtbahn inkl. ergänzender Vereinbarungen.

Die Betriebsqualität war 2025 sowohl in Bezug auf die Pünktlichkeit und als auch bezüglich der operativen Zugausfälle nicht zufriedenstellend. Die Pünktlichkeit lag im Jahresdurchschnitt unter dem Vorjahresniveau, hat sich aber in den letzten vier Monaten auf dem Niveau von 2024 stabilisiert. Die operativen Zugausfälle sind im Jahresmittel gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken, sind aber noch nicht auf dem angestrebten Niveau.

Ursächlich für die Verspätungen und Ausfälle sind in beinahe gleichem Umfang alle drei Verursachergruppen (S-Bahn Berlin, DB InfraGO und Dritte/externe Einflüsse). Weitere Anstrengungen in allen Bereichen sind daher erforderlich, denn die Kombination aus einem stark gestiegenem Störgeschehen bei gleichzeitig hoher Bauaktivität und konstant hohem Fahrgastangebot sind für die betriebliche Disposition schwer zu beherrschende, komplexe Herausforderungen.

Der Fokus der Qualitätsoffensive bleibt daher weiterhin neben der Reduzierung des Störgeschehens vor allem die Verminderung der Störungsauswirkungen.

2 Einleitung

2.1 Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS

Die im Februar 2018 gestartete gesellschaftsübergreifende Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS wurde unter der Leitung des Konzernbevollmächtigten für die Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, Herrn Alexander Kaczmarek, fortgesetzt.

Weiterhin sind neben Vertretern der S-Bahn Berlin GmbH, die DB InfraGO AG und die DB Energie GmbH im Lenkungskreis des Programms vertreten. Der Lenkungskreis setzt sich derzeit wie folgt zusammen:

- Deutsche Bahn AG: Herr Alexander Kaczmarek, Herr Holger Auferkamp
- S-Bahn Berlin GmbH: Herr Heiko Büttner, Herr Karsten Preißel
- DB InfraGO AG: Frau Anna Cuda (Fahrwege)
Herr Daniel Euteneuer (Personenbahnhöfe)
- DB Energie GmbH: Herr Frank Frühbrod

Des Weiteren sind Führungskräfte und Mitarbeiter aus wichtigen operativen Einheiten, wie z.B. der Integrierten Leitestelle der S-Bahn Berlin und der Betriebszentrale der DB InfraGO regelmäßige Teilnehmer an den Sitzungen des Lenkungskreises. Mittlerweile hat der Lenkungskreis seit Beginn der Qualitätsoffensive 79-mal getagt.

2.2 Entwicklung Betriebsqualität

Die Pünktlichkeit (Schwellwert 3:59 min) hat sich 2025 gegenüber dem Vorjahr nicht wie erhofft verbessert, sondern verschlechtert (siehe Abbildung 1). Im Jahresmittel lag die Pünktlichkeit mit 93,0 % unter dem Wert von 2024 (93,8 %).

Positiv ist jedoch die Entwicklung im 1. Quartal 2026. Nach einem vor allem witterungsbedingten Rückgang der Pünktlichkeit in den ersten beiden Monaten wurde im März 2026 der höchste Monatswert für Pünktlichkeit seit April 2023 erreicht (siehe dazu auch den 22. Projektbericht vom Oktober 2025).

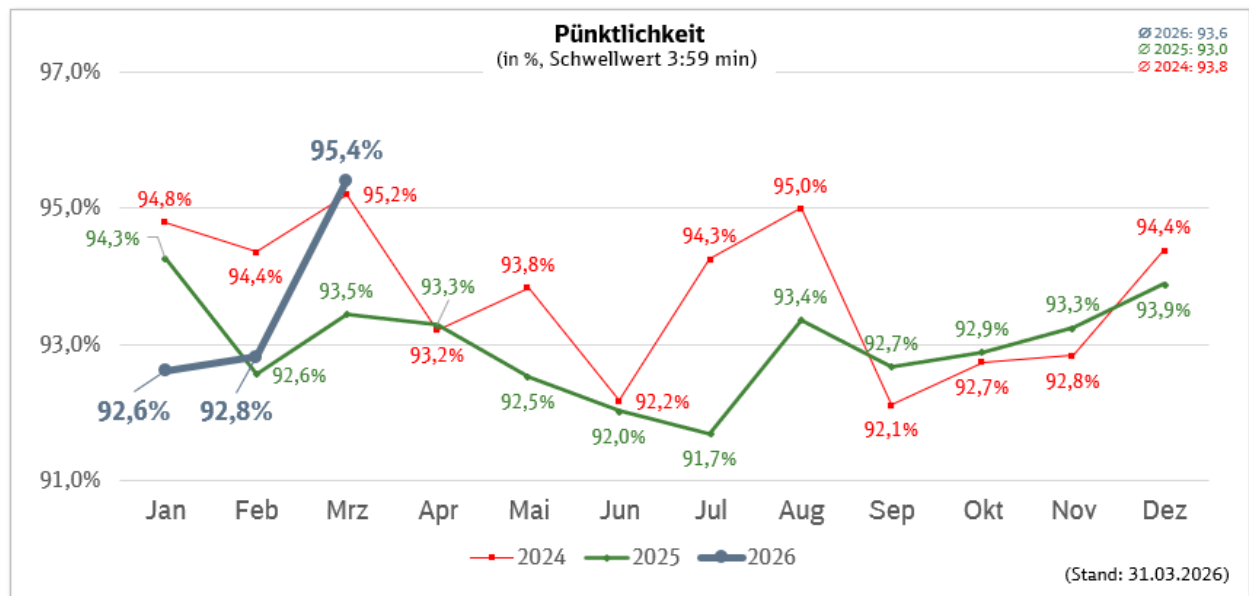


Abbildung 1: Pünktlichkeitsentwicklung

Die Entwicklung der Pünktlichkeit in den Teilnetzen ist dabei unterschiedlich. In Abbildung 2 ist dazu die durchschnittliche Pünktlichkeit (Schwellwert 3:59 min) für die Halbjahre 2024 bis 2026

sowohl für das Gesamtnetz als auch für die Teilsysteme im Detail dargestellt. Mittelfristiges Ziel ist es, in allen Teilnetzen einen Wert von 96 % zu erreichen.

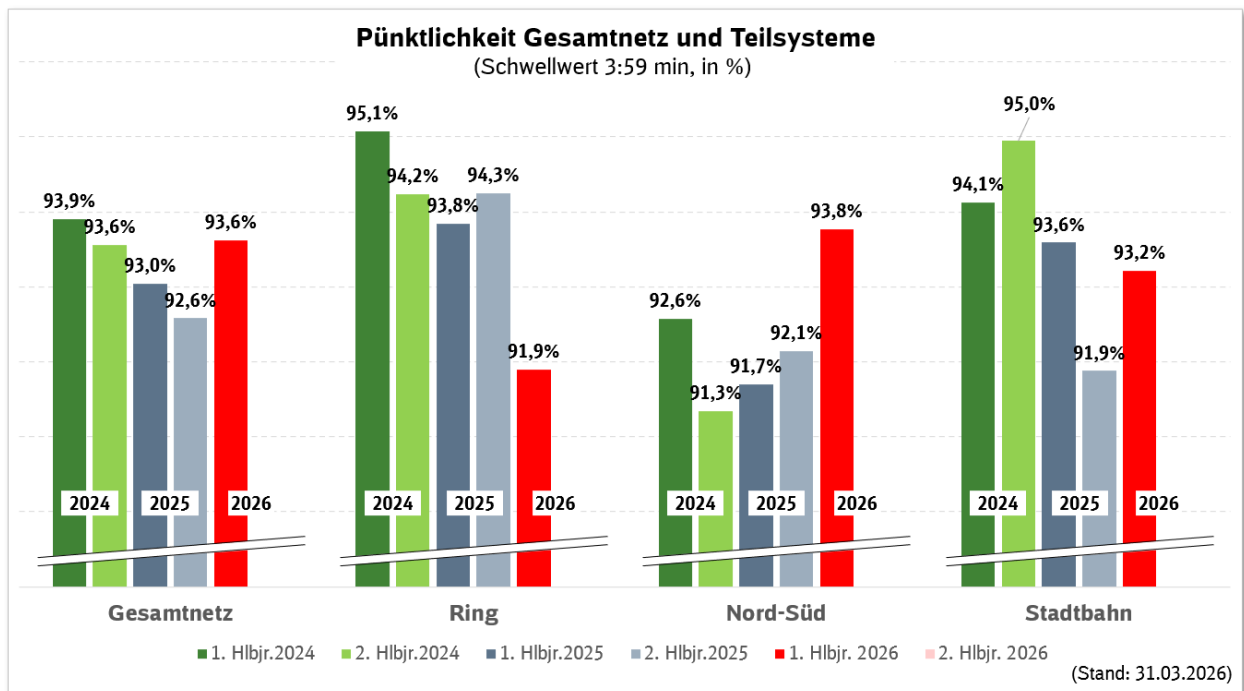


Abbildung 2: Entwicklung Pünktlichkeit Gesamtnetz und Teilsysteme, 2024-2026

In Abbildung 3 ist die Entwicklung der operativ ausgefallenen Zugkilometer für das Jahr 2025 dargestellt. Die Ausfallquote lag im Jahresmittel bei 4,04 % und damit ca. 8 % unter dem streikbereinigten Jahresmittel 2024 (4,40 %).

Die wesentlichen Treiber für die operativen Zugausfälle waren:

- Ein deutlich höheres Störgeschehen (+10 %), vor allem im Bereich der LST-Anlagen und der behördlich verursachten Störungen (siehe dazu auch Abbildung 10 und sowie Abschnitt 2.3).
- Die Auswirkungen der verdi-Streikaktionen bei der BVG am 27.01., 10.02., 20./21.02., 19.-21.03. und 26.-28.03.
- Die Auswirkungen der schadhafte Autobahnbrücke BAB 100 ab dem 27.03.
- Die betrieblichen Auswirkungen aus den Sommerstürmen mit kompletter Einstellung des S-Bahn-Betriebes im Juni
- Die Auswirkungen aus dem Brandanschlag auf zwei Strommasten am 09.09.
- Besondere Einzelereignisse von allen drei Verursachern (S-Bahn Berlin, Infrastruktur und Dritte/Externe) und mit allen Störungsursachen wie Fahrzeugschäden auf der Strecke, länger andauernde und teilweise gleichzeitige Polizeieinsätze, mehrstündige Signalstörungen, mehrstündige Störung der Bahnstromversorgung, Oberbaumängel, Weichenstörungen, Kabelschäden/-diebstahl, Zugkollisionen (z.B. mit E-Rollern), mehrstündige ZBS-Störungen, Weichenstörungen, Auswirkungen von Großveranstaltungen auf den Bahnverkehr, Störungen von FTGS-Gleisfreimeldeanlagen, Personenunfälle, Notarzteinsätze, Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten, kurzfristig notwendig gewordene Inspektions- und Bauarbeiten, Langsamfahrstellen sowie Personen resp. Kinder am und im Gleis.

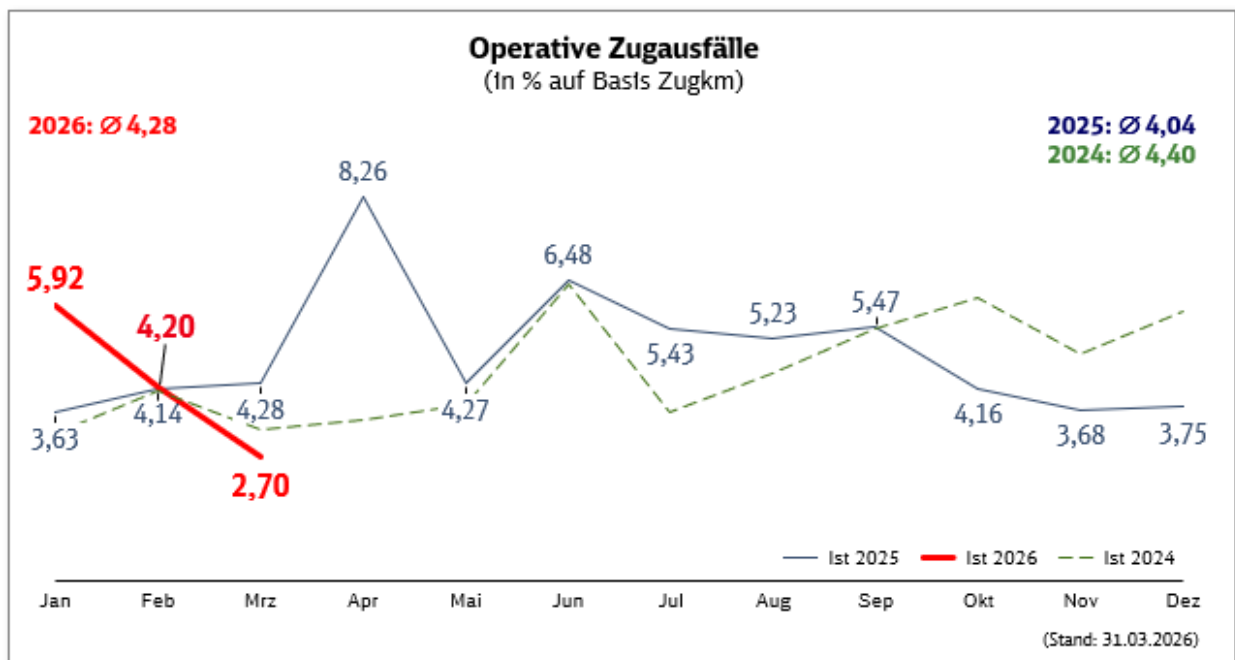


Abbildung 3: Entwicklung der operativ ausgefallenen Zugkilometer

2.3 Betriebliche Lage

Bei der Bewertung der betrieblichen Lage sind weniger die Anzahl der Störungen (siehe dazu Abschnitt 2.3.3) von Bedeutung als vielmehr die daraus resultierenden betrieblichen Auswirkungen. Zur Bewertung der betrieblichen Auswirkungen sind die wesentlichen Kennzahlen die von den Störungen verursachten Ausfälle, gemessen in Ausfallkilometer (Ausfall-Km), sowie die verursachten Verspätungen, gemessen in Verspätungsminuten (Vmin).

2.3.1 Ausfallkilometer

Sämtliche Störungen des Jahres verursachten 2025 insgesamt ca. 1,7 Mio. Ausfallkilometer, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von etwa 13 % entspricht. Auffällig ist die deutliche Veränderung bei der Verteilung der Ausfallkilometer auf die drei Verursachergruppen S-Bahn Berlin, DB InfraGO und Dritte resp. Externe. Der Anteil der von der S-Bahn Berlin verursachten Ausfallkilometer sank von ca. 44 % auf 31 % und gleichzeitig stieg der Anteil der DB InfraGO von 24 % auf 37 %. Der Anteil der Dritten resp. Externen lag 2025 wie auch 2024 bei etwa einem Drittel (siehe Abbildung 4 links).

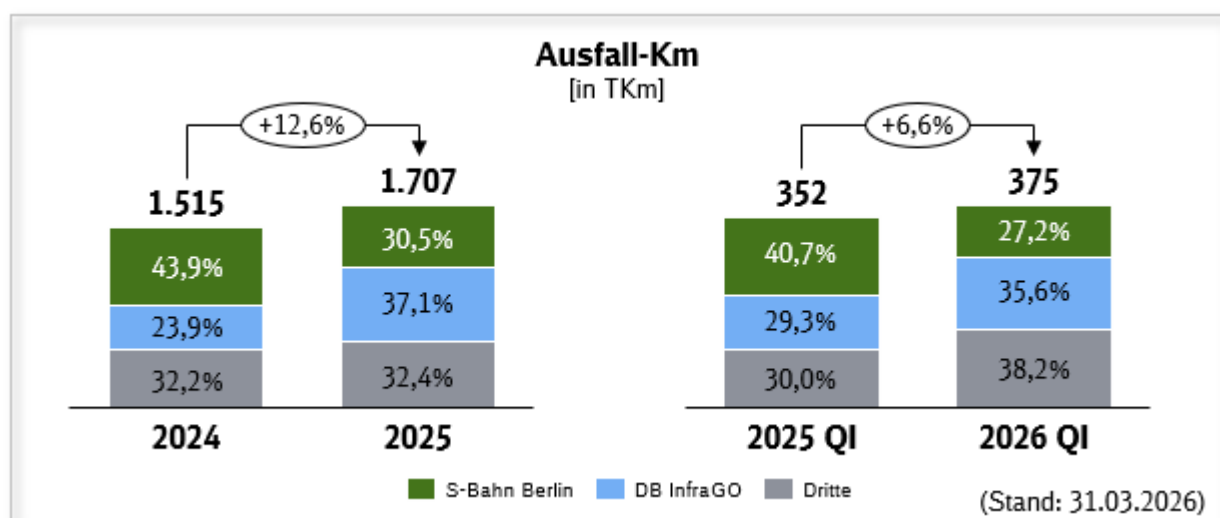


Abbildung 4: Entwicklung und Verteilung Ausfallkilometer

Im 1. Quartal 2026 sind die Ausfallkilometer um ca. 7% gestiegen. Auch im 1. Quartal 2026 ist der Anteil der S-Bahn Berlin gegenüber dem Vorjahr deutlich rückläufig, während der Anteil DB InfraGO und Dritte/Externe entsprechend zugenommen hat (siehe Abbildung 4 rechts).

Hauptursächlich für die Entwicklung 2025 sind der deutliche Rückgang der von Fahrzeugstörungen verursachten Ausfälle bei gleichzeitigem Anstieg der Ausfälle verursacht von Störungen im Bereich der LST-Anlagen (siehe Abbildung 5 und Abschnitt 2.3.3). Der deutliche Anstieg verursacht durch Fremdeinwirkungen lag vor allem an den Folgen der Sperrung und des Abrisses der Autobahnbrücke BAB 100 und hat die deutliche Verbesserung im Bereich der durch Behörden verursachten Ausfälle beinahe vollständig kompensiert. Ursache für die Verbesserung im Bereich der Behörden war im Wesentlichen ein zwischen DB InfraGO und der Bundes- sowie Landespolizei weiterentwickeltes Sicherheitskonzept bei Staatsbesuchen, wodurch die betrieblichen Folgen auf den S-Bahn-Verkehr spürbar gesenkt wurden (siehe Abbildung 5).

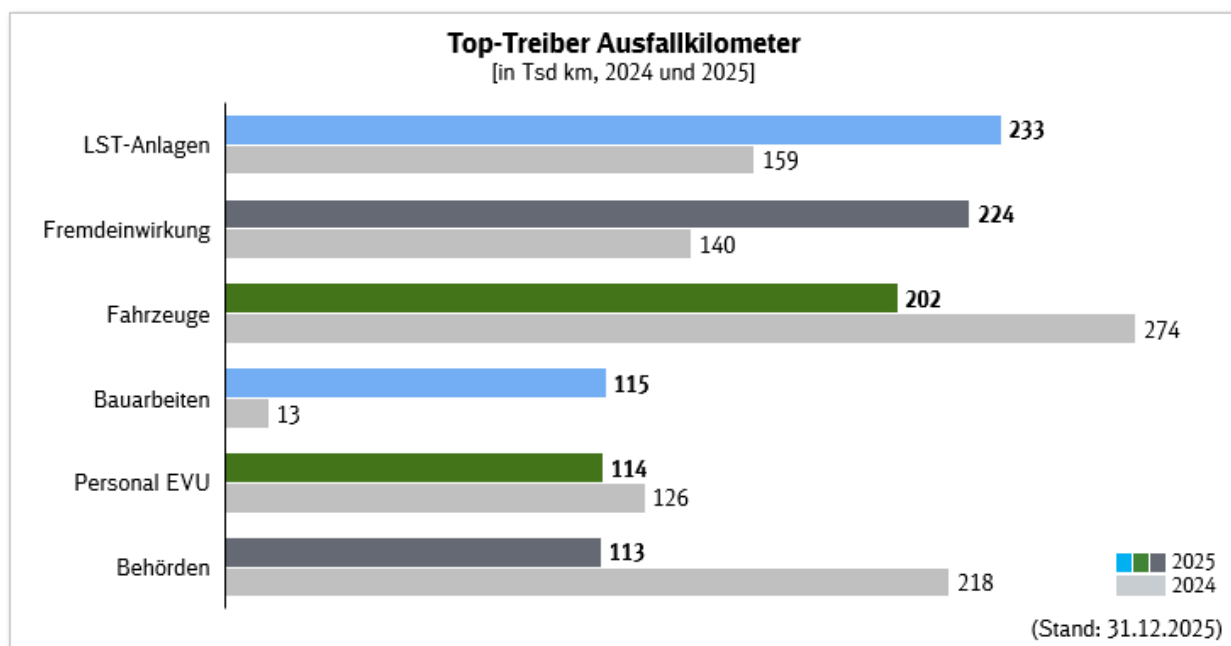


Abbildung 5 Top-Treiber Ausfallkilometer für 2024 bis 2025

Dass der Fokus zurecht weniger auf der Anzahl der Störungen als auf den Störungsauswirkungen liegt, wird im Bereich Personal EVU deutlich. Während die Anzahl der Störungen in diesem Bereich deutlich gestiegen sind (+22 %, siehe Abbildung 11) sind die durch diese Störungen verursachten Ausfallkilometer stark rückläufig (-10 %, siehe Abbildung 5).

Die Ursachen für die Entwicklung im 1. Quartal 2026 (siehe Abbildung 6) sind vielfältig. Im Wesentlichen sind diese:

- Ein Brandanschlag auf das alte Aufsichtsgebäude auf dem Bahnhof Wedding. Als direkte Folge war der Betrieb auf dem Ring mehrere Tage unterbrochen und musste der Halt für mehrere Wochen entfallen.
- Ein Anschlag auf das Berliner Stromnetz mit einem flächendeckenden Stromausfall als Folge, von dem u.a. mehrere Stationen und die betriebsnahe Werkstatt der S-Bahn Berlin in Wannsee betroffen waren.
- Eine Langsamfahrstelle als Folge eines Gleislagefehlers im Bereich Biesdorfer Kreuz, die in Folge der langanhaltenden Kältephase im Januar und Februar erst mit Anstieg der Temperaturen behoben werden konnte. Als direkte Folge fielen mehrere Umläufe über einen längeren Zeitraum ersatzlos aus.

Die aus gestörten LST-Anlagen resultierenden Ausfälle konnten im 1. Quartal 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum konstant gehalten werden. Erfreulich die Entwicklung bei den personalbedingten Ausfällen: diese sind nicht mehr unter den sechs Top-Treibern.

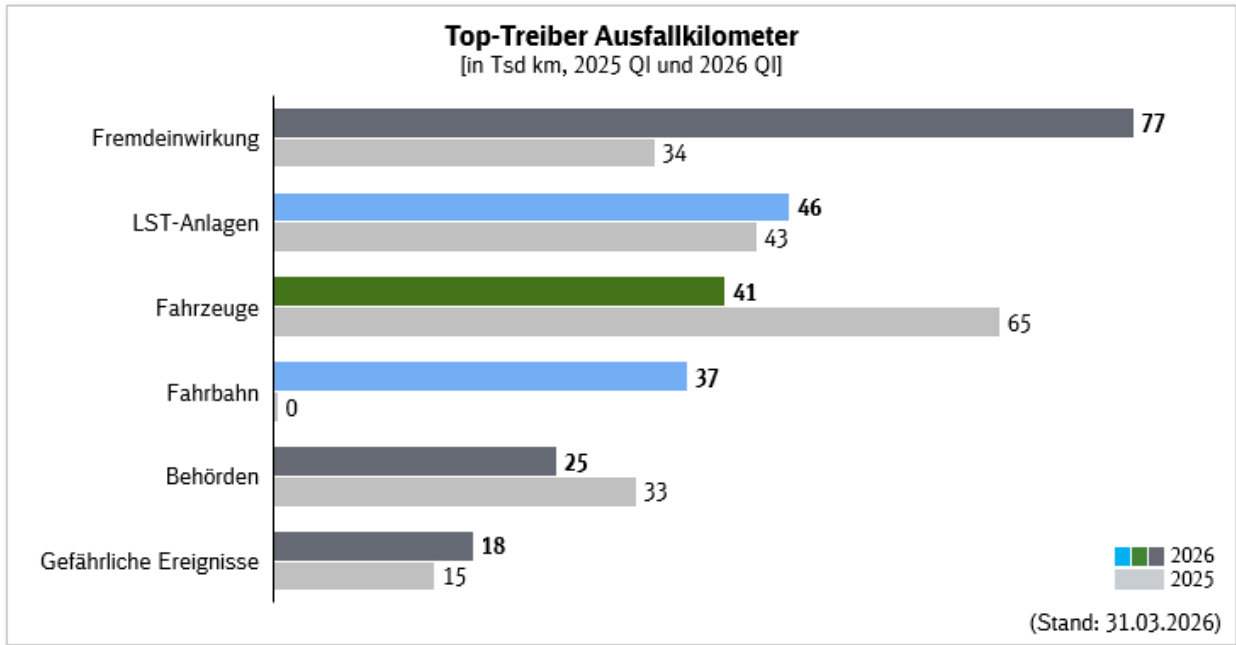


Abbildung 6: Top-Treiber Ausfallkilometer 2025 und 2026, jeweils 1. Quartal

2.3.2 Verspätungen

Bei den Verspätungen werden grundsätzlich zwei unterschiedliche Verspätungsarten unterschieden: die primären und die sekundären Verspätungen.

Als primäre Verspätung werden solche Verspätungen systemisch erfasst, die während des Bestehens einer Störung dieser direkt zugeordnet werden können. Nach Abschluss einer Störung (z.B. das Ende eines Polizeieinsatzes) sind aber nicht alle mittel- und unmittelbaren Folgen dieser Störung beseitigt.

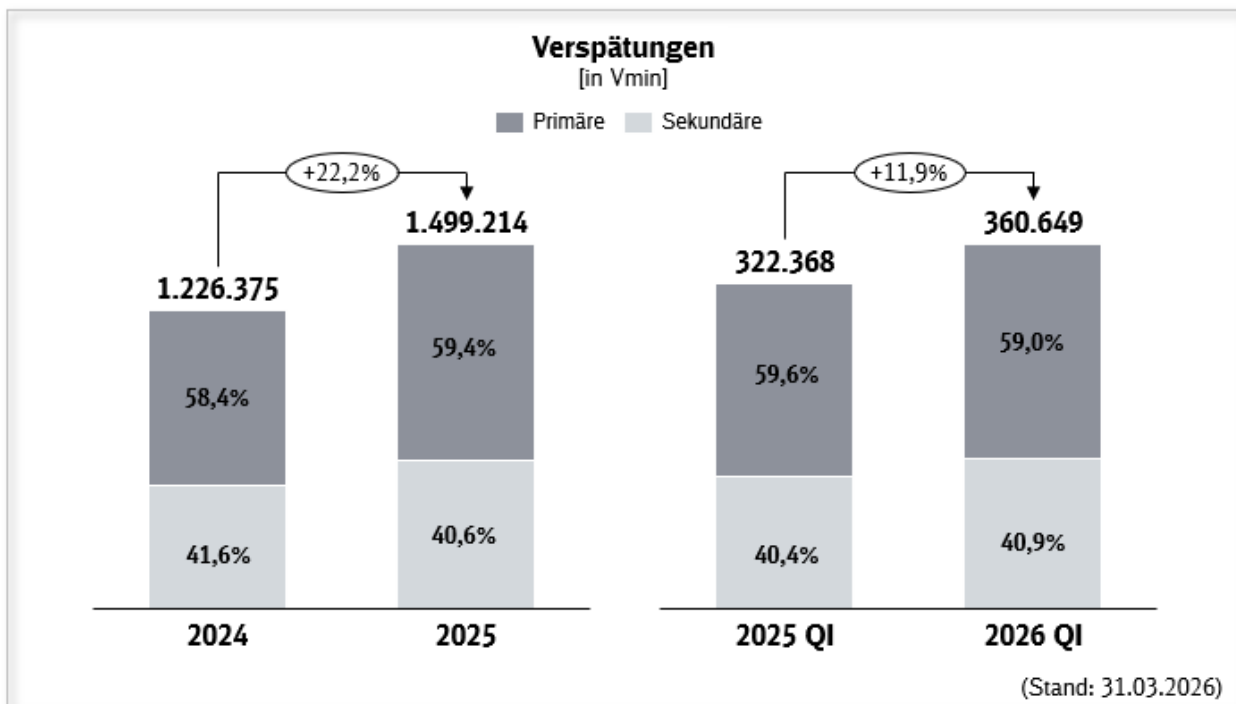


Abbildung 7: Verspätungen 2024 und 2025 sowie 1. Quartal 2025 und 2026

In der Regel sind nach Abschluss einer Störung immer noch Züge als Folge dieser Störung mit Verspätung unterwegs. Diese und die auf andere Züge übertragenen Verspätungen werden als sekundäre Verspätungen bezeichnet. Oftmals treten auch mehrere Störungen mit unterschiedlichen Störungsdauern und Wirkungen nacheinander oder zeitgleich im selben Streckenabschnitt auf, so dass sich die sekundären Verspätungen mehrerer Störungen überlagern. Eine eindeutige Aufschlüsselung von sekundären Verspätungen auf die verursachenden primären Verspätungen ist daher nicht möglich. Die Verteilung auf primäre und sekundäre Verspätungen betrug sowohl 2024 als auch 2025 sowie im 1. Quartal 2026 ungefähr 60 % zu 40 % (siehe dazu Abbildung 7).

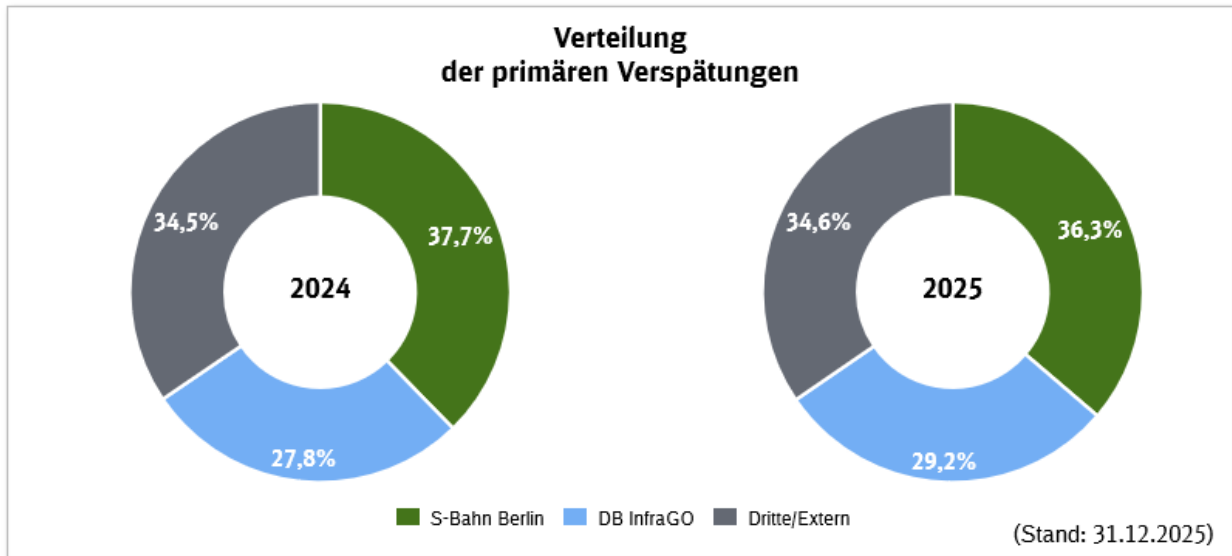


Abbildung 8: Verteilung der primären Verspätungen 2024 und 2025

Die primären Verspätungen lassen sich dagegen eindeutig einem der drei Verursachergruppen S-Bahn Berlin, DB InfraGO und Dritte/Extern zuordnen. Die Verteilung für das Jahr 2024 und 2025 ist im Wesentlichen gleich und zudem 2025 mit den Anteilen 35 %, 36 % und 29 % beinahe gleichmäßig verteilt. Dies ist insofern beachtlich, weil die reine Anzahl der Störungen verursacht durch Dritte/Extern lediglich etwa 15 % beträgt (siehe Abschnitt 2.3.3).

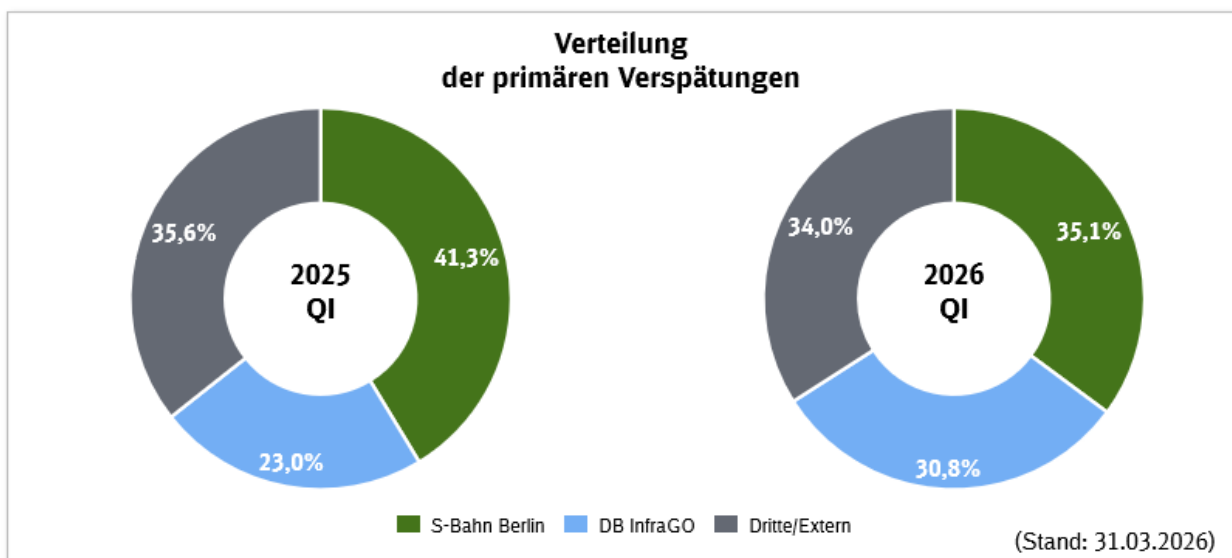


Abbildung 9: Verteilung der primären Verspätungen 2025 und 2026, jeweils 1. Quartal

Im 1. Quartal 2026 entsprach die Verteilung der Verspätungsminuten in etwa der des gesamten Jahres 2025, war aber deutlich anders als im 1. Quartal 2025 (siehe Abbildungen 8 und 9). Der Anteil der von der S-Bahn Berlin verursachten Verspätungen ging um ca. 6 %-Punkte zurück, während der Anteil der DB InfraGO um ca. 7 %-Punkte zunahm. Diese Entwicklung hat zwei

Ursachen. Zum einen waren die S-Bahn-verursachten Störungen im 1. Quartal 2025 auf einem deutlich höheren Niveau und hatten daher auch höhere Auswirkungen als 2024 und zum anderen hat die witterungsbedingt länger als gewöhnlich bestehende Langsamfahrstelle als Folge eines Gleislagefehlers im Bereich Biesdorfer Kreuz durch die lange Störbestehenszeit eine Vielzahl von Verspätungsminuten verursacht.

Für eine nachhaltige Verbesserung des Störgeschehens wird es langfristig nicht ausreichen, sich ausschließlich auf die Reduzierung der Störungen von S-Bahn Berlin und DB InfraGO zu fokussieren. Vielmehr müssen auch Ansätze zur Reduzierung der Störungen bzw. deren Auswirkungen verursacht durch Dritte/Extern (Anteil ca. 15 %) erarbeitet werden, da die Auswirkungen dieser Störungen vergleichsweise hoch sind (Anteil Zugausfälle ca. 32 % und Anteil primäre Verspätungen ca. 35 %).

2.3.3 Störgeschehen

Das Störgeschehen ist gemessen an der Anzahl der Störungen im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr um ca. 10 % angestiegen (siehe Abbildung 10). Die Verteilung auf drei Verursachergruppen S-Bahn Berlin, DB InfraGO und Dritte resp. Extern ist dabei weitestgehend gleichgeblieben.

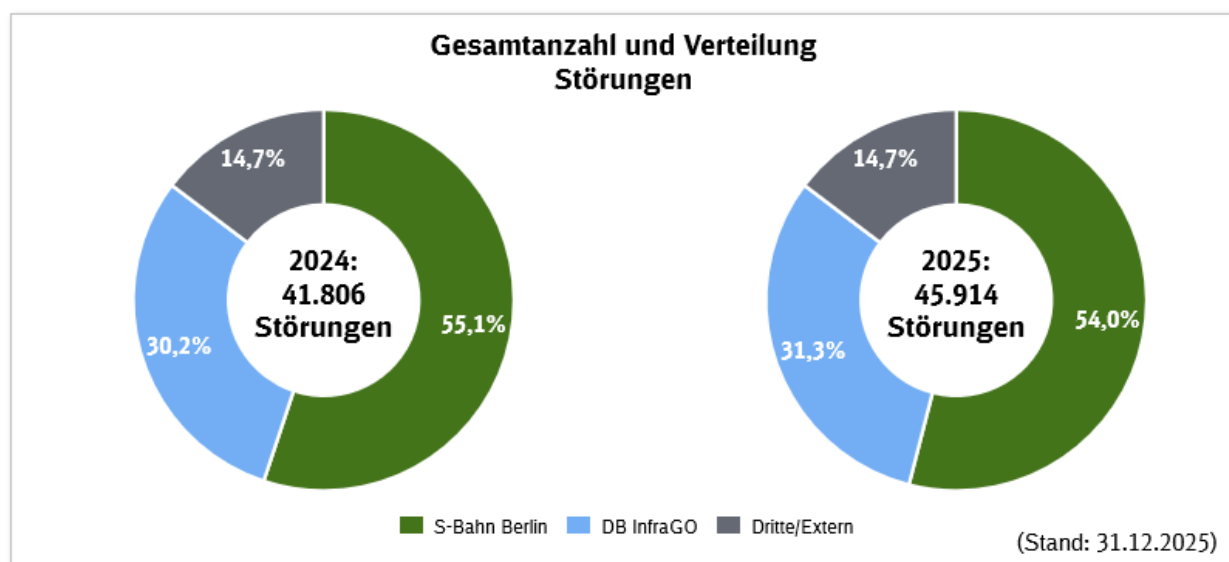


Abbildung 10: Gesamtanzahl und Verteilung der Störungen 2025 und 2024 (Quelle: LeiDis)

In Abbildung 11 ist die Entwicklung der Störungsanzahl für ausgewählte Störungsarten gegenüber dem Vorjahr dargestellt. Am stärksten sind im Jahr 2025 die personalbedingten Störungen verursacht durch die S-Bahn Berlin gestiegen. Haupttreiber war dabei die Zunahme des Fehlens des ablösenden Triebfahrzeugführers am Wechsellpunkt. Dies ist eine direkte Folge des allgemein höheren Störgeschehens von +10 %, da auch die Triebfahrzeugführer in der Regel mit der S-Bahn zur Arbeit kommen, sind diese von einer Störung ebenfalls betroffen. Die Gegensteuerungsmaßnahmen wie z.B. die Anmietung von Taxis als alternatives Transportmittel für die ablösenden Triebfahrzeugführer kommen allerdings bei hohem Störgeschehen schnell an die Grenzen des Machbaren. Ein grundsätzlicher Mangel an Triebfahrzeugführern gibt es nicht.

Ungefähr genauso stark sind die Störungen bei LST-Anlagen und durch Behörden verursachte Störungen angestiegen. Haupttreiber für die Steigerungen bei den LST-Anlagen waren die Gleisfreimeldeanlagen der Bauart FTGS, die insbesondere auf der Stadtbahn und dem Nord-Süd-System verbaut sind. Durch Einsatz einer Task Force unter Beteiligung des Herstellers (Siemens) wurden im Laufe des vergangenen Jahres Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt, die bereits im 4. Quartal 2025 Wirkung zeigten (siehe dazu auch Abschnitt 3). Bei den Störungen verursacht

durch behördliche Maßnahmen waren die Haupttreiber Rettungs- und Polizeieinsätze, letztere haben gegenüber 2024 um ca. 33 % zugenommen.

Deutlich rückläufig (-17 %) sind 2025 die Fahrzeugstörungen. Mit 6.190 Fahrzeugstörungen liegt das Störungsniveau wieder auf dem Niveau von 2021 (6.280 Fahrzeugstörungen) und das bei einer damals ca. 15 % kleineren Fahrzeugflotte (siehe dazu 14. Projektbericht vom Januar 2022). Diese Entwicklung ist sehr positiv, aber kein Anlass mit den Anstrengungen zur Verbesserung nachzulassen.

Zum besseren Verständnis sei hier erwähnt, dass in der Anzahl der Störungen alle aufgetretenen Störungen erfasst und gemäß der bundesweit geltenden Codierungslogik den drei oben genannten Verursachergruppen zugeordnet werden. Dabei wird jede auftretende Störung unabhängig von der Dauer und vom Ausmaß der Wirkung lediglich einmal gezählt wird. Eine 90-sekündige Türstörung an einem Fahrzeug wird ebenso als eine Störung erfasst wie ein mehrstündiger Polizeieinsatz oder eine mehrere Tage andauernde Störung des Fahrweges bzw. eines Signals.

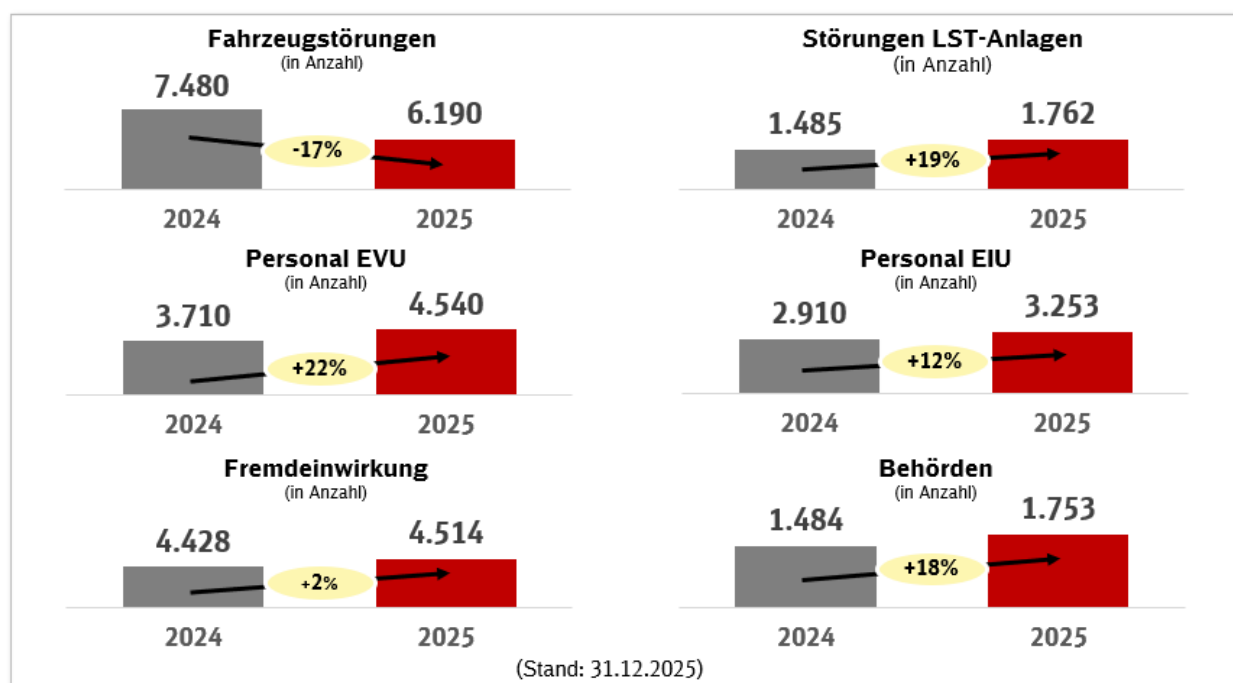


Abbildung 11: Entwicklung ausgewählte Störungsarten 2024 und 2025

Zudem werden Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf nach Abschluss einer Störung, sogenannte Zugfolgen, immer der DB InfraGO zugeschrieben, unabhängig davon, von wem die diese Zugfolgen verursachende Störung ausgelöst wurde. Auch werden alle Haltezeitüberschreitungen – egal von wem verursacht (ob z.B. von einer Türstörung oder von mit Fahrrad reisenden Personen) – immer der S-Bahn Berlin als Verursacher angelastet. Dies führt zwangsläufig zu einer Verzerrung und würde bei einer Fokussierung auf die Störungsanzahl zu falschen Schlussfolgerungen führen.

Zwar gibt es eine Korrelation zwischen der Anzahl der Störungen und der Betriebsqualität, jedoch ist die Betrachtung der Auswirkungen von Störungen (siehe dazu Abschnitt 2.3.1 und 2.3.2) erheblich relevanter bei der Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität. Über die letzten Jahre hat es sich gezeigt, dass es ab einem Aufkommen von 100 täglichen Störungen kaum noch möglich ist, einen Pünktlichkeitswert von 96 % zu erreichen bzw. die operativen Zugausfälle in einem akzeptablen Bereich zu halten.

Im Rahmen der Qualitätsinitiative S-Bahn PLUS wird daher zum einen an der Reduzierung der direkt beeinflussbaren Störungen – mit Fokus auf die Störungen mit den höchsten Störungsauswirkungen – gearbeitet, aber vor allem auch daran die Störungsauswirkungen zu reduzieren, da diese auch bei den nicht direkt beeinflussbaren Störungen (wie z.B. Unwetter) wirken.

3 Status Phase 2 und Umsetzungsbeispiele

3.1 Projektphase 2

Die zu Beginn der zweiten Projektphase aufgesetzte, themenfeldorientierte Projektstruktur (siehe Abbildung 8) hat sich wegen der inhaltlichen Nähe zu den operativ tätigen Organisationseinheiten der beteiligten Konzerngesellschaften bei der Bearbeitung der Maßnahmen bewährt und wurde beibehalten. Zudem wurden spezielle Themen, die qualitätssteigernd wirken aber keinem Themenfeld zuzuordnen sind, aufgenommen.

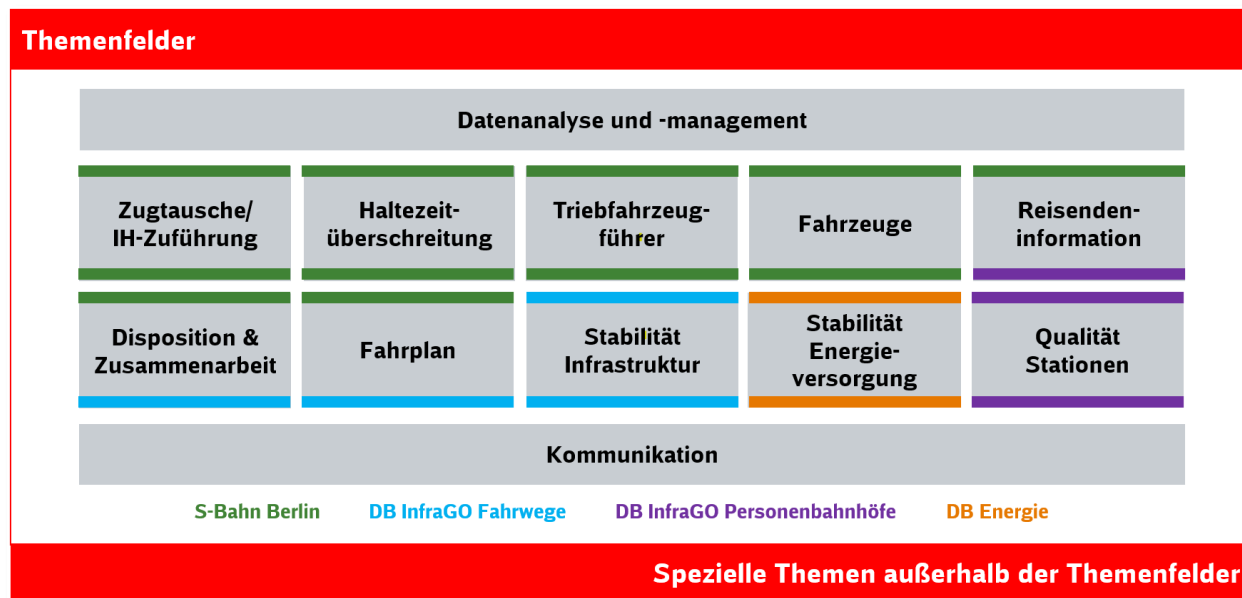


Abbildung 12: Themenfeldorientierte Organisationsstruktur der Projektphase 2

Gleichzeitig werden vermehrt qualitätssteigernde Maßnahmen außerhalb des Qualitätsprogramms im Rahmen des tagtäglichen Geschäfts der Linienorganisationen erarbeitet und umgesetzt. Dies soll sicherstellen, dass nach Abschluss der Qualitätsoffensive das Thema (betriebliche) Qualität in der täglichen Arbeit der Linienorganisation verankert ist.

3.2 Wirkung der Maßnahmen

Fast alle der ursprünglichen 180 in der ersten Projektphase erarbeiteten Maßnahmen sind mittlerweile abgearbeitet, lediglich die langlaufenden Maßnahmen bzgl. Fahrzeuge, Schieneninfrastruktur und Energieversorgung befinden sich noch in der Bearbeitung. Die Umsetzung dieser langfristigen Maßnahmen ist im Zeitplan und wird im Bereich Energieversorgung noch einige Jahre in Anspruch nehmen, im Bereich der Fahrzeuge sind diese im Wesentlichen 2025 abgeschlossen.

Die Wirkung der ursprünglichen und aller weiteren entwickelten qualitätssteigernden Maßnahmen wird durch die Programmsteuerung der Qualitätsoffensive in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachbereichen gemonitort. Die Wirkung wird nicht für jede einzelne der Maßnahmen überprüft, sondern für alle Maßnahmen aus einem Themenfeld in Gänze.

Die Entwicklung der Pünktlichkeit und der operativen Zugausfälle in den Jahren 2019 und 2020 bestätigen grundsätzlich die Wirksamkeit der seit 2018 umgesetzten Maßnahmen. Es ist aber in den letzten Jahren deutlich geworden, dass zur Aufrechterhaltung einer guten Betriebsqualität regelmäßig Maßnahmen gemäß des klassischen PDCA-Zyklus (**P**lan-**D**o-**C**heck-**A**ct) aus dem Qualitätsmanagement erarbeitet werden müssen. Insbesondere im Bereich Fahrzeuge und der

Infrastruktur müssen neue Maßnahmen entwickelt werden, um das Störungsniveau der Jahre 2019 und 2020 wieder zu erreichen.

3.3 Umsetzungsbeispiele

In diesem Abschnitt sind ausgewählte Maßnahmen, die sich entweder in der Umsetzung oder Erprobung befinden, dargestellt.

An der Qualität des S-Bahn-Produktes wird immer mehr außerhalb der ursprünglichen 180 Maßnahmen gearbeitet, da diese bis auf die langlaufenden Maßnahmen weitestgehend abgearbeitet sind. Auch geht es nicht nur ausschließlich um betriebliche oder direkt kundenwirksame Maßnahmen, sondern auch um Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsumfeldes.

Themenfeld Fahrzeuge

Im Rahmen dieses Themenfeldes wurden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die sowohl die Zuverlässigkeit als auch die Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte erhöhen.

Die Fahrzeugstörungen sind 2025 im Vergleich zu 2024 und auch im 1. Quartal 2026 gegenüber dem 1. Quartal 2025 deutlich gesunken. Weitere Maßnahmen zur Stabilisierung der Fahrzeugflotte sind permanent in Erarbeitung, da insbesondere bei den Altbaureihen immer wieder neue Störungsbilder auftreten. Hier konnten bereits systematische Störungen identifiziert und Maßnahmen zur Abhilfe abgeleitet werden.

1. Langlebigkeit Baureihe 481

Die Umsetzung des Langlebigkeitskonzeptes für die Baureihe 481 steht kurz vor dem Abschluss. Die letzten drei Viertelzüge befinden sich noch im Werk Schöneweide in Arbeit und werden in den kommenden Wochen wieder dem Fahrgastbetrieb zur Verfügung gestellt.



Abbildung 13: Außenansicht Baureihe 481 nach Umsetzung des Langlebigkeitskonzeptes

2. Weitere Maßnahmen zur Stabilisierung BR 481

Die Baureihe 481 ist das Herzstück der S-Bahn-Fahrzeugflotte und erhielt mit der Langlebigkeit eine grundlegende Korrosions- und Komfortsanierung, die einen weiteren Einsatz über mindestens 10 Jahre ermöglicht (siehe Punkt 1.). Bei den bereits runderneuten Fahrzeugen treten nun vermehrt Störungen auf, welche auf Alterung von nicht im Rahmen der Langlebigkeit getauschten Komponenten zurückzuführen sind. Diese fallen nunmehr aufgrund von nicht vorhersehbaren Alterungseffekten zunehmend häufiger aus. Nach umfangreicher Analyse wurden bereits mehrere Störquellen identifiziert und Abhilfemaßnahmen erarbeitet, die nun umgesetzt werden. Trotz dieser Anstrengungen liegt das Störniveau aber noch nicht auf dem gewünschten Niveau. Wie bei der Neubaureihe hat auch hier ein externer Gutachter die Fahrzeugtechnik auditiert und bei der Erarbeitung von Instandsetzungsmaßnahmen mitgewirkt.

Durch Tiefenprüfungen an besonders störanfälligen Fahrzeugen wurden in verschiedenen Leitungen und auch Steckern im gesamten Fahrzeug massive Isolationsschäden festgestellt (siehe Abbildung 14). Es handelt sich hierbei um Leitungen, für die vom Fahrzeughersteller nie Instandhaltungsmaßnahmen oder gar ein Tausch während der Fahrzeuglebensdauer vorgesehen war, die Komponenten durch die S-Bahn mithin als Dauerfest anzusehen waren.



Abbildung 14: Isolationsschäden bei der Baureihe 481

Einzelne beschädigte Leitungsabschnitte, Stecker und Komponenten wurden bzw. werden bereits getauscht (abschnittsweiser Tausch der Fahrzeugbusleitungen sowie Tausch der BSG-Frontanschluss-Leitungen inkl. deren Anschlussstecker, Tausch der Drehrichter).

Um ein Bild zum Umfang der Schäden in der Fahrzeugflotte zu erlangen, wurden 24 Fahrzeuge während anstehender Revisionen bzw. der Umsetzung der Langlebkeitsmaßnahmen im Werk Schöneweide systematisch untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass in allen Fahrzeugen in unterschiedlichen Ausmaßen gleichartige Schäden vorlagen.

Aus diesem Grund wird ein Sanierungsprogramm für die gesamte Flotte der BR 481 (Langlebigkeit II) vorbereitet, welches zur Behebung von Isolationsschäden durch Austausch von Leitungen mit poröser Isolierung, Austausch von Leitungen und Steckern mit sichtbaren Alterungsschäden, Austausch von Schützen und auch Begleitmaßnahmen zur dauerhaften Aufrechterhaltung der Instandhaltbarkeit umfassen wird.

3. Ertüchtigung BR 480 für Weiterbetrieb 2023+

In Abstimmung mit dem Ländern Berlin und Brandenburg wurde mit den Maßnahmen zur Ertüchtigung der Baureihe 480 (siehe Abbildung 15) für den Weiterbetrieb über 2023 hinaus im Jahr 2020 begonnen und weitestgehend 2024 abgeschlossen. Soweit der Weiterbetrieb zusätzliche Ertüchtigungsmaßnahmen erforderlich macht, befinden sich diese auf Grund weiterhin bestehender Herausforderungen am Beschaffungsmarkt in der Abarbeitung in der betriebsnahen und schweren Instandhaltung.



Abbildung 15: Außenansicht Baureihe 480

4. Task Force Neubaureihe

Auch wenn die Performance der Neubaureihe für eine völlige Neuentwicklung gut ist, so lag die Störanfälligkeit 2025 gesamthaft jedoch noch nicht auf dem Zielniveau. Im Vergleich mit 2024 haben die Fahrzeugstörungen jedoch grundsätzlich abgenommen.

Fokus der Task Force ist zum einen die Sicherstellung einer identischen Sichtweise auf die Fahrzeugperformance durch gemeinsame Auswertungen von betrieblichen Störungen und zum anderen eine gemeinsame Bewertung der technischen Haupt Schwerpunkte Stromabnehmer/Traktionssperre, Bremse, Türen/Spaltminderung und Zugsicherung/Zugfunk. Ziel dieser Bewertung ist die gemeinsame Ableitung von Maßnahmen zur Verringerung der Störungsanzahl und -auswirkungen.

In der Analyse des Störungsgeschehens zeigte sich weiterhin, dass ein deutlicher Schwerpunkt bei den Türstörungen liegt. Es wurden Maßnahmen zur Absenkung der Anzahl der Störungen gemeinsam erarbeitet:

- Rollkur „Motorwendeleitung“ durch den Türenhersteller
- Nachhaltige Entstörung besonders störanfälliger Türen

- Erstellung eines Firmwareupdates zur Abhilfe bei von Kommunikationsstörungen Türsteuergerät/Fahrzeugleittechnik, dieses wird seit Ende März 206 auf die Fahrzeuge aufgespielt
- Präzisierung Bedienungsanleitung der Tür für Triebfahrzeugführer zum betrieblichen Umgang mit durch Fahrgäste blockierten Türen (Wiederholung von Bedienhandlungen zur Vermeidung des manuellen Absperrens von Türen)

Zusätzlich zeigte sich nach weiteren Softwareaktualisierungen eine positive Wirkung auf das Störgeschehen. Die durch den Hersteller der Stromabnehmer begonnene Rollkur der Stromabnehmer läuft planmäßig und wirkt sich ebenfalls positiv aus.

Alle Maßnahmen zeigen 2025 Wirkung, das Störgeschehen ist bei den Fahrzeugen stark rückläufig (siehe Abbildung 11).

Themenfeld Triebfahrzeugführer

Im Fokus dieses Themenfeldes ist der Einsatz der Triebfahrzeugführer mit Hinblick auf die Absicherung des täglichen Bedarfes sowohl in der Gegenwart als auch für die Zukunft.

Weiterführung Ausbildungsoffensive

Bereits 2016 wurde die Ausbildungsoffensive Triebfahrzeugführer mit dem Ziel gestartet, die zukünftigen jährlichen Bedarfe an neuen Triebfahrzeugführern abzusichern. Neben den tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen gilt es auch der natürlichen Fluktuation zu begegnen. Ziel ist es, jährlich etwa 100 Triebfahrzeugführer erfolgreich auszubilden. Im Durchschnitt wurde dieses Ziel in den zehn Jahren (2016-2025) nach Aufsetzen des Programms erreicht (Schnitt: ca. 109). Auch der Ausblick auf das aktuelle Jahr stimmt zuversichtlich, im 1. Quartal haben 24 Anwarter die Ausbildung erfolgreich absolviert.

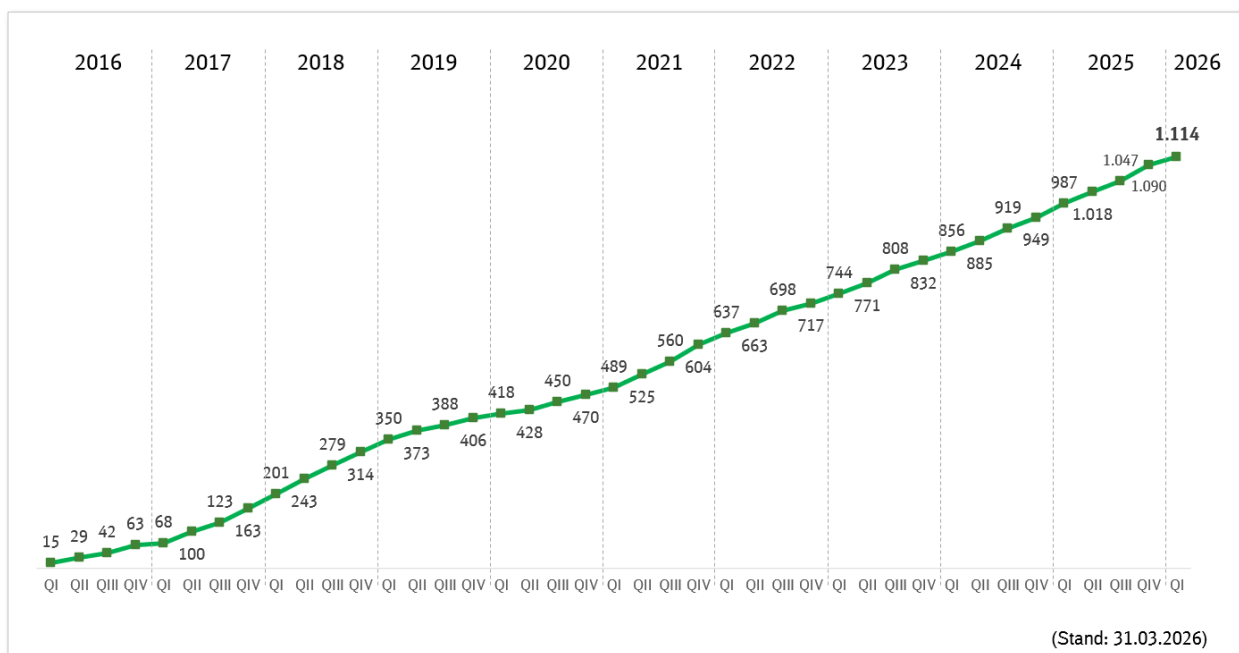


Abbildung 16: Zugänge aus den Tf-Ausbildungslehrgängen (kumuliert)

Im Laufe der Jahre wurden zahlreiche Anpassungen bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Lehrgänge und eingesetzten Ressourcen gemacht, um die Ausbildungsqualität und die Bestehensquote bei den Ausbildungslehrgängen stetig zu verbessern. Diese liegt über den gesamten Zeitraum der Ausbildungsoffensive mittlerweile bei ca. 61 %.

In Abbildung 16 sind kumuliert die Zugänge aus den Lehrgängen der Tf-Ausbildungsoffensive für alle Quartale beginnend mit 2016 dargestellt. Bis zum 31.03.2026 haben mittlerweile 1.114 Anwärtler die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer abgeschlossen.

Der Bedarf an Triebfahrzeugführern wird weiter ansteigen. Ursächlich dafür sind die demografisch bedingten Abgänge in den nächsten Jahren sowie eine Zunahme der Teilzeitquote.

Die Maßnahmen, um die Besetzung aller Ausbildungsplätze sicherzustellen, werden laufend mit den Partnern aus dem Bahn-Konzern und der Arbeitsagentur entwickelt resp. angepasst. Der Aufwand, geeignete Bewerber zu finden, nimmt dabei allerdings stetig zu.

Themenfeld Disposition und Zusammenarbeit

Disposition

Im Mai 2025 wurde das neue Dispositionssystem für die S-Bahn BZ, **DiStEL**, innerhalb sehr kurzer Projektlaufzeit von 22 Monaten erfolgreich in Betrieb genommen (siehe Abbildung 17). Besonders hervorzuheben ist hierbei die außerordentlich gute Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Bereichen der DB InfraGO AG und der S-Bahn Berlin GmbH.

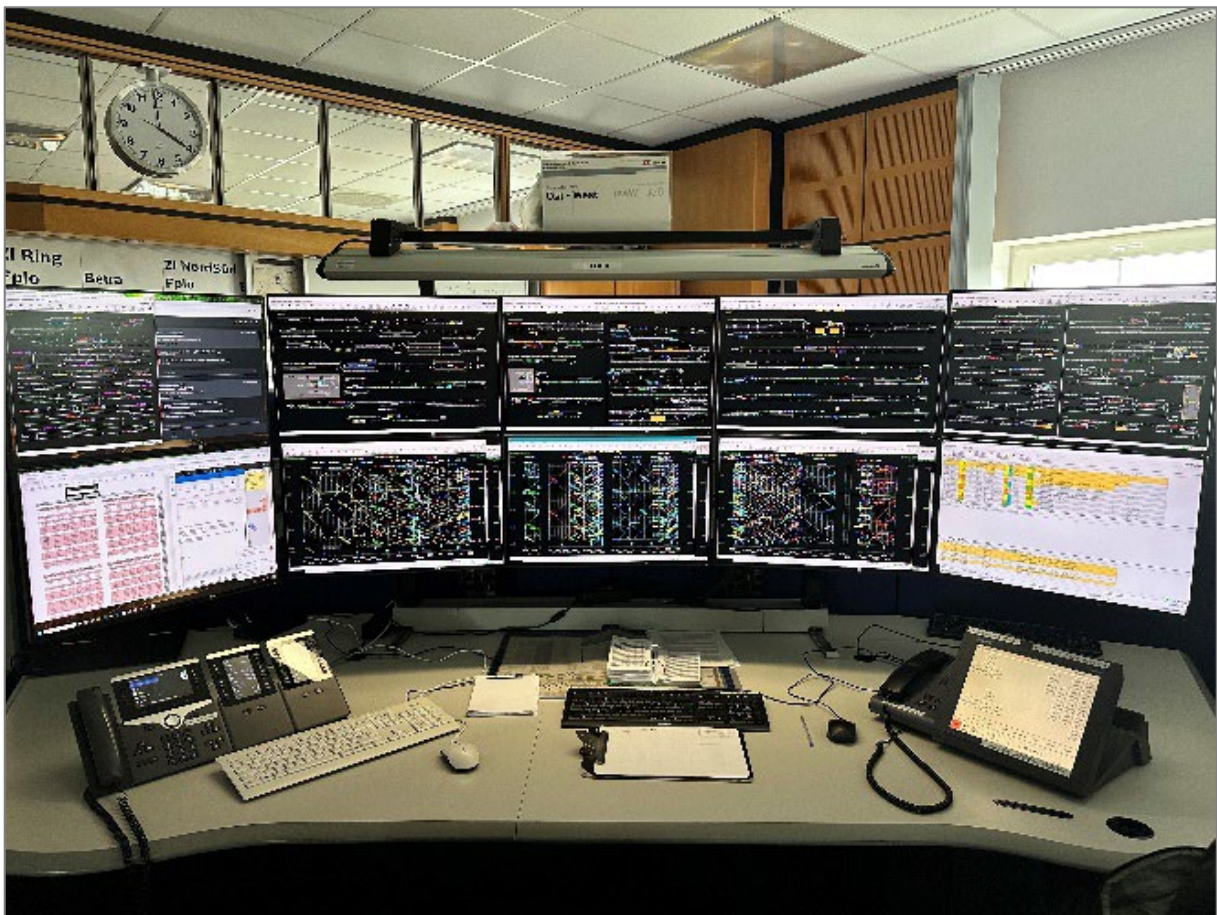


Abbildung 17: Disponenten-Arbeitsplatz

Damit wurden nicht nur das abgängige Bestandssystem vollständig abgelöst, sondern zeitgleich erforderliche neue Funktionen für eine bessere Disposition bereitgestellt sowie der Grundstein für künftige Erweiterungen gelegt. Neue Funktionalitäten sind z. B. die Möglichkeit zum vollständigen Empfang und Versand von TAF/TAP-Meldungen (Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel in 12/26) und die Hinterlegung von Dispokzepten und deren Aktivierung im Störfall direkt im Dispositionssystem (Inbetriebnahme ebenfalls zum Fahrplanwechsel in 12/26).

Geplante Erweiterungen zur Vermeidung von Verspätungen und Ausfällen sowie der Steigerung der Kundenzufriedenheit sind u.a. die Anbindung an die zentrale Datendrehscheibe der DB Regio zur Nutzung folgender Daten:

1. Verarbeitung von GPS-Signalen der Fahrzeuge bei Ausfall/Fehlen der Zugnummernmeldeanlage z.B. im Pendelbetrieb und im Schienenersatzverkehr,
2. Auswertung der Türfreigabe und des Fahrbefehls zur korrekteren Ermittlung der Halt- und Abfahrtszeiten am Bahnsteig,
3. Auslastungsbasierte Disposition durch Auswertung der Besetzung des "virtuellen Zuges" in RBL (noch in Planung).

Die Finanzierung der Maßnahme ist angemeldet, aktuell aber noch nicht gesichert.

Zusammenarbeit

Im Rahmen von wöchentlichen **Lagebesprechungen** unterschiedlicher bahn-interner Gewerke werden relevante Störfälle ausgewertet, Maßnahmen für das System der S-Bahn Berlin abgeleitet und umgesetzt. Zusätzlich zu wöchentlichen Lagebesprechungen, finden bei Großstörungen kurzzeitig anberaumte Koordinationen statt, um die Auswirkungen schneller zu eruieren und die Entstörung zu priorisieren.

Für **Staatsbesuche** mit höchster Gefährdungsstufe wurde im Zusammenwirken von DB InfraGO Fahrweg, DB Sicherheit, Bundes- und Landespolizei ein Sicherheitskonzept entwickelt, bei dem die Auswirkung auf den Zugverkehr auf ein Minimum reduziert wurde. Die bereits stattgefundenen Staatsbesuche mit dem neuen Sicherheitskonzept, welches einer Geheimhaltung unterliegt, haben sich bewährt. Auswirkungen auf den Zugverkehr gab es keine.

Mit der **Berliner Feuerwehr**, der BZ Fernbahn und dem Notfallmanagement DB InfraGO finden regelmäßige Austauschtermine statt, um unter anderem aus vergangenen Einsätzen Erkenntnisse zu ziehen und die Herausforderungen im Notfallmanagement gemeinsam zu erörtern.

Im Rahmen der Überprüfung von Meldewegen, wurde die Zusammenarbeit mit dem städtischen Verkehrsbetrieb **BVG** gestärkt. In regelmäßigen Austauschterminen werden Themen wie Stationsbetrieb gemeinsamer Bahnhöfe, Aufbau der Leitstellen und Disposition sowie Notfallmanagement besprochen. Im Jahr 2026 wird eine gemeinsame Notfallübung, ohne Beeinflussung des Fahrgastbetriebes, durchgeführt.

Themenfeld Stabilität Infrastruktur

Im Themenfeld Stabilität Infrastruktur sind Maßnahmen zur Steigerung von Qualität der Infrastruktur und der daraus resultierenden Stabilität sowie Zuverlässigkeit der Betriebsführung im gesamten S-Bahn-Netz zusammengefasst.

Im Rahmen der ersten Projektphase wurden durch die DB InfraGO AG Maßnahmen erarbeitet. Nach Umsetzung aller Maßnahmen sollen die Störungssuche optimiert, die Diagnosemöglichkeiten verbessert und durch den Einbau von neuer Technik die Anlagenverfügbarkeit erhöht werden.

1. Instandhaltungs-Container im S-Bahnnetz

Um nachhaltig die Anlagen der DB InfraGO in einem funktionsfähigen und sicheren Zustand zu halten, sind regelmäßig getaktete Sperrzeiten für Instandhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Diese sogenannten IH-Container sind planmäßig eingeordnet und können auch mit geringem Vorlauf z. B. für Sofortmaßnahmen genutzt werden. Mit den IH-Containern verfolgt die DB InfraGO das Ziel, die Planbarkeit von Sperrpausen für Instandhaltungsmaßnahmen zu verbessern und den Anteil an kurzfristigen Sperrpausen zu reduzieren. Dieses Vorgehen sorgt für mehr Effizienz durch eine gewerkeübergreifende Bündelung und mehr Instandhaltungsmengen pro Sperrstunde.

Im Fahrplanjahr 2024/2025 wurden erste standardisierte, regelmäßig wiederkehrende nächtliche Sperrzeiten im Umfang von jeweils 6 Stunden als IH-Container im Streckennetz der S-Bahn Berlin eingeführt und im Fahrplan ausgeplant. Dabei wurden die Streckenabschnitte berücksichtigt, bei denen auf Grund des Anlagenalters a) ein erhöhter Wartungsbedarf besteht und b) die Störanfälligkeit zugenommen hat. Die ersten IH-Container wurden im Abschnitt Treptower Park-Schöne-weide-Grünau an drei Tagen für 6 h (ab 22 Uhr) alle acht Wochen und im Abschnitt Friedrichstraße-Charlottenburg an vier Tagen für 6 h (ab 22 Uhr) einmal im Jahr geplant.

Das Streckennetz der S-Bahn Berlin hat eine hohe verkehrliche Bedeutung. Es wird in einem dichten Takt befahren und bildet die Mobilitäts-Lebensader in der Region. Deswegen unterliegt sie einem hohen Verschleiß mit gleichzeitig hohen Ansprüchen an die Verfügbarkeit. Mit der weiteren Zunahme der Verkehrsleistung seit 2020 i. V. m. der dadurch abnehmenden natürlichen nächtlichen Betriebspause an Tagen Mo-Do (z.B. durchgehender Nachtverkehr der S 9, Erhöhung Zugdichte am Tage) stehen nicht mehr ausreichend Kapazitäten für die Inspektion & Wartung zur Verfügung. Zur Sicherstellung der Anlagenverfügbarkeit i. V. m. Inspektion, Wartung und Fehlerbeseitigung wurden die IH-Container im Fahrplan 2026 erweitert, um somit eine hohe Verfügbarkeit sicherstellen zu können.

Auf nachfolgenden S-Bahn-Strecken wurden im Jahr 2026 IH-Container eingeplant. Grundsätzlich finden diese von 22:00-03:40 Uhr als Totalsperrung statt. Die Taktung liegt im 6, 8 oder 12 Wochenrhythmus.

Treptower Park - Grünau; Treptower Park - Neukölln; Ostbahnhof - Westkreuz; Schönhauser Allee - Wedding; Nordbahnhof - Bornholmer Straße; Wannsee - Potsdam; Friedrichshagen - Erkner; Mahlsdorf - Strausberg Nord

2. Signalkabeltausch

Der Austausch von minderwertigen Signalkabeln durch störungsresistentere Signalkabel wird kontinuierlich fortgesetzt und trägt zu einer höheren Anlagenverfügbarkeit im Kabelsystem bei.



Abbildung 18: Beispiel Signalkabel

Nach Fertigstellung des Kabeltausches auf der Stadtbahn im Jahr 2022 werden weitere störungsanfällige Kabel im gesamten S-Bahn-Netz ausgetauscht. Aktuell werden Kabel auf Grund von Meldungen der Anlagenverantwortlichen getauscht, ein Programm zum Tausch von Kabeln ist derzeit nicht aufgelegt.

Die 2025 umgesetzten und 2026 geplanten Mengen können Abbildung 15 entnommen werden. Im Jahr 2025 waren die Schwerpunkte: Westkreuz (WKRV), Grunewald und Bornholmer Straße. Im Jahr 2026 werden weitere Kabel in Westkreuz (WKRV) getauscht. Darüber hinaus werden hauptsächlich Kabel in den Bereichen Südkreuz (Vorort), Zehlendorf und Bundesplatz erneuert.

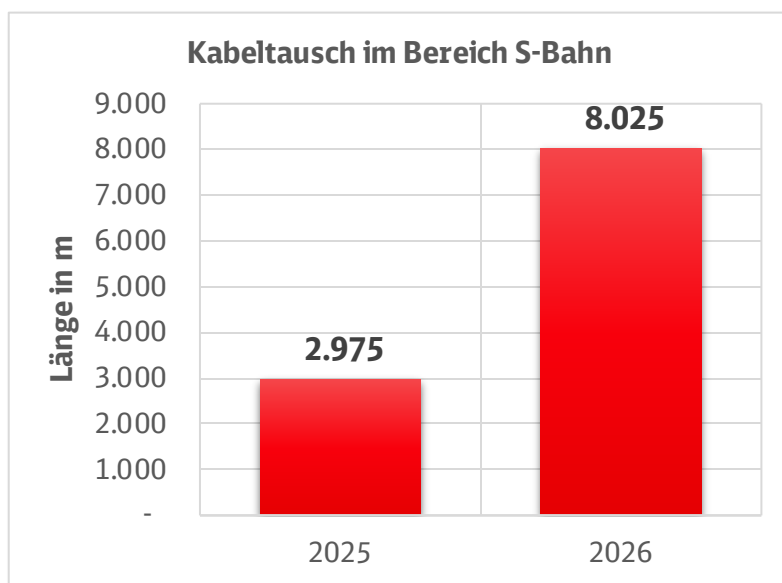


Abbildung 19: Kabeltausch 2025 und 2026

3. Weichenvorzugslage/Weichenlaufketten bei Softwarewechsellern heraus projektieren

Zurzeit entsteht ein erhöhter Verschleiß an den Stell-, Lager- und Übertragungsteilen, da die Weichen nach jeder Fahrt in eine definierte Vorzugslage zurückgestellt werden. Durch lange Weichenlaufketten werden viele Elemente gleichzeitig beansprucht. Im Rahmen dieser Maßnahme soll bedarfs- und betriebsgerecht auf die Vorzugslagen verzichtet und die Weichenlaufketten verkürzt werden.

Die Umsetzung wird sukzessive durch eine Implementierung bei bevorstehenden Softwarewechsellern erfolgen. Aufgrund von Verschiebungen in der Inbetriebnahme von ESTW im S-Bahn-Netz und fehlender Kapazitäten bei Plan- und Abnahmeprüfern konnte die Maßnahme in den Bestands-ESTW bisher nicht abgeschlossen werden. Mit kommenden Softwarewechsellern werden die geplanten Leistungen sukzessive abgearbeitet.

4. Umrüstung S-Bahn-Signale auf Mehrfarb-LED

Durch die Umrüstung der S-Bahn-Signale auf Mehrfarb-LED muss der turnusmäßige Austausch der herkömmlichen Leuchtmittel nicht mehr durchgeführt werden. Die Maßnahme wird seit Beginn des Jahres 2023 umgesetzt. Um betriebliche Einschränkungen zu vermeiden, wird für den Tausch die nächtliche Betriebsruhe genutzt.

Die Umrüstung im Bereich Frankfurter Allee wird 2026 abgeschlossen. Für 2027 sind unter Deckung bestehender Sperrpausen die Umrüstungen in den ESTW-A Friedrichstraße und Zoologischer Garten geplant. Anschließend wird die Maßnahme auf dem S-Bahn-Ring fortgeführt.

Pro Stellwerk belaufen sich die Kosten auf ca. 500.000 EUR.

5. Hochrüstung von 48 Zuglaufverfolgung (ZLV)-Bus-Modems

Die ZLV-Bus-Modems sind das Medium für die ZN/ZL-Datenübertragung. Im Rahmen dieser Maßnahme sollten bspw. ältere Geräte wie das Nokia-ECM-Modem gegen SCADA-NG-Modems ausgetauscht und das Netzwerkkonzept überarbeitet werden. Im ersten Quartal 2019 wurde mit

der Planung der Maßnahme begonnen. Während der Planung stellte sich heraus, dass die SCADA-NG-Geräte zum 4. Quartal 2019 durch den Hersteller abgekündigt sind.

In der Zwischenzeit wurden zusätzliche Geräte als Reserve beim Hersteller bestellt, um auch zukünftig im Störfall reagieren zu können. Die SCADA-NG-Modems haben sich in der Vergangenheit als sehr zuverlässig erwiesen und es besteht kein erhöhtes Risiko für den Weiterbetrieb der bestehenden TK-Anlagen.

Das für den Austausch vorgesehene Nachfolgeprodukt (TS7x) der SCADA-NG-Modems ist mittlerweile ebenfalls obsolet, sodass eine Weiterverfolgung dieser Maßnahme im Rahmen der Instandhaltung hier nicht zielführend ist. Perspektivisch ist die Änderung des Übertragungsmediums von Kupfer auf LWL-Technik beabsichtigt.

6. Umrüstung der Stadtbahn von FTGS auf Achszählertechnik

Die FTGS-Technik ist störanfällig und bringt zusätzlich einen hohen Instandhaltungsaufwand mit sich (siehe dazu Abbildung 11). Für einen zukunftsorientierten Betrieb und zur Reduzierung des Instandhaltungsaufwandes soll die Stadtbahn auf moderne Achszählertechnik umgerüstet werden. Derzeit läuft die Entwurfsplanung für die Maßnahmenumsetzung. Die Realisierung der Maßnahme erfolgt nach aktuellem Planungsstand ab dem Jahr 2029 in Abhängigkeit weiterer Maßnahmen auf der Stadt- und Ringbahn.

Zur Beherrschung des Störgeschehens bis zur vollständigen Umrüstung der Gleisfreimeldetchnik werden in Zusammenarbeit mit dem Signalwerk Wuppertal Ersatzteile aus der Aufbereitung von Rückbaubeständen gewonnen.

Die Umrüstung der Gleisfreimeldetchnik erfordert eine umfangreiche ESTW-Planung (inkl. ZBS-Planung). Die Realisierung erfordert jeweils einen Softwarewechsel. In jedem ESTW-A wird die Hardware um einen neuen Achszählrechner erweitert. Vor Ort in den Gleisanlagen müssen die Achszähler eingebaut werden. Die alten FTGS-Komponenten werden zurückgebaut.

Auf der Stadtbahn sind vier ESTW-A betroffen: Ostbahnhof, Friedrichstraße, Zoologischer Garten und Charlottenburg. Es ist vorgesehen, alle Gleisfreimeldeabschnitte eines ESTW-A jeweils innerhalb einer größeren Sperrung gesamthaft umzurüsten, da bei Aufteilung auf mehrere Sperrungen zusätzliche Softwarewechsel erforderlich wären. Die ursprünglich für 2028 geplante Maßnahme wurde in Abhängigkeit zu anderen Vorhaben im S-Bahn-Netz mit Auswirkungen auf die Stellwerkstechnik im Rahmen der mittelfristigen Kapazitätsplanung nun im 1. Halbjahr 2029 platziert. Die bauzeitliche Einordnung der korrespondierenden Projekte im S-Bahn-Netz basiert auf der Bereitstellung der erforderlichen Sperrpausenkapazitäten und den verfügbaren Ressourcen für Planung, Abnahme und Inbetriebsetzung im Gewerk LST.

Hinsichtlich der Bautechnologie und Wiederverwendbarkeit der bestehenden Kabelanlagen waren umfangreiche Voruntersuchungen erforderlich. Der Zustand der vorhandenen Kabel wurde mittlerweile aufgenommen. Aus der laufenden Auswertung werden Bautechnologie und Umbaukonzept abgeleitet. Für die Anschaltung der Achszähler wird eine neue Kabelanlage geplant, um den Weiterbetrieb der FTGS bis zur Inbetriebnahme der Achszähler zu ermöglichen und den Betrieb auf der Stadtbahn möglichst lange aufrechtzuerhalten.

Die Finanzierung der Maßnahme ist noch nicht vollständig gesichert. Der aktuell geschätzte Mittelbedarf übersteigt die bisher zugesagten finanziellen Mittel aus dem Klimaschutzpaket.

Zur Stabilisierung der technischen Anlagenverfügbarkeit wurde am 20.08.2025 eine Task Force „FTGS“ eingerichtet. In dieser Task Force wurden bahnhinterne Experten mit vertiefenden Kenntnissen in der Gleisfreimeldetchnik „FTG S“ sowie das Entwickler-Knowhow der Errichter-Firma „Siemens“, zusammengeführt. Nach der Analyse von Störungsursachen der Jahre 2023 bis 2025 erfolgte innerhalb des Expertenkreises die Abstimmung des weiteren Vorgehens in verschiedenen Zeithorizonten (kurzfristig, mittelfristig und langfristig).

Im Rahmen der Task Force wurden darüber hinaus auch die Themenkomplexe „Obsoleszenz (Ersatzteilversorgung)“, „Ablösestrategie“ und „Zwischenstrategie bis zu einer Ablösung“ betrachtet und entsprechende Vorschläge für den Weiterbetrieb der Gleisfreimeldetechnik „FTGS“ unterbreitet.

Es ist festzustellen, dass seit dem Wirken der Task Force und der Umsetzung der abgestimmten technischen Maßnahmen die FTGS-Störungen im Bereich der Berliner Stadtbahn kurzfristig und nachhaltig zurückgegangen sind.

Themenfeld Stabilität Energieversorgung

Im Rahmen dieses Themenfeldes laufen mehrere Maßnahmen mit einem langfristigen Fokus zur Stabilisierung der Energieversorgung:

1. Neubau zusätzlicher Gleichstromunterwerke und Kuppelstellen im Netz der Berliner S-Bahn zur Kapazitätserweiterung des Bestandsnetzes und Abbau von Oberstrombegrenzungen.

Im Rahmen durchgeführter Netzstudien wurden zur Stabilisierung der Energieversorgung 27 Maßnahmen im Kernnetz ermittelt. Zur Sicherstellung der optimierten Realisierung dieser Projekte wurde ein Rahmenvertrag für Ausrüstungs- und Bauleistungen mit diversen Partnern abgeschlossen.

Aus diesem Rahmenvertrag werden stetig Betriebsstellen zur Realisierung der 27 Maßnahmen im Kernnetz abgerufen. Derzeit wird ein Folgevertrag entwickelt, der über die Laufzeit des aktuellen Rahmenvertrag hinaus eine stabile Umsetzung der Maßnahmen sicherstellen soll.

Alle verbleibenden Maßnahmen werden in den Leistungsphasen 1-4 für die Vertragsabrufe vorbereitet.

2. Zur langfristigen Sicherung der Verfügbarkeit der Fernsteuerung von Fahrleitungsschaltanlagen müssen alte Steuerungen ersetzt werden. Hierfür wird in den kommenden sechs Jahren der überwiegende Anlagenbestand erneuert und fortlaufend in die Steuerung investiert. Nach derzeitigem Arbeitsstand werden diese Maßnahmen im Jahr 2028 realisiert sein.
3. Zur kurzfristigen Sicherstellung des Betriebsprogramms 2026 auf dem hochbelasteten Südring, wurde das bereits vorhandene Gleichrichterunterwerk ZBA Tempelhof im Oktober 2025 für die Streckeneinspeisung umgerüstet. Das Betriebsprogramm 2026 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 durch die zuvor geplanten Maßnahmen der DB InfraGO sowie der DB Energie rechtzeitig sichergestellt.

Themenfeld Qualität Stationen

Im Rahmen dieses Themenfeldes werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die die Zufriedenheit und die Aufenthaltsqualität der Kunden am Bahnhof erhöhen. In den letzten vier Jahren wurden an über 150 Bahnhöfen Verschönerungen durchgeführt.

Auch für das Jahr 2026 sind zahlreiche Maßnahmen geplant. Der Fokus in diesem Jahr liegt u.a. auf neuen Foliengestaltungen, weiteren künstlerischen Gestaltungen und auf der Einhausung von Logistikflächen.

1. Bauliche Aufwertung und Verschönerung an ausgewählten Bahnhöfen

a. Malerarbeiten

An über 70 Bahnhöfen wurden in den letzten Jahren Malerarbeiten und Fliesenarbeiten durchgeführt. Alle Flächen oder Fliesen sind gegen Graffiti geschützt (→ Graffitischutz), wodurch eine bessere und leichtere Reinigung ermöglicht wird.

Im Folgenden findet sich ein kleiner Auszug aus den Maßnahmen, die in den letzten sechs Monaten an den Berliner Bahnhöfen abgeschlossen wurden.

Am Bahnhof Friedenau wurden beispielsweise die Wandflächen im Personentunnel neugestaltet (siehe Abbildungen 20a und 20b).



Abbildung 20a: Gestaltung Bahnhof Friedenau (vorher)



Abbildung 20b: Gestaltung Bahnhof Friedenau (nachher)



Abbildung 21a: Wandflächen Treppenabgänge Bf. Hermannstraße (vorher)



Abbildung 22b: Wandflächen Treppenabgänge Bf. Hermannstraße (nachher)

b. Künstlerische Wandgestaltung

Foliengestaltungen mit historischen Bildern und andere künstlerische Wandgestaltungen wurden in den letzten drei Jahren an ca. 60 Bahnhöfen umgesetzt. Ziel ist es hierbei, einen effektiven und nachhaltigen Schutz gegenüber Graffiti und Verschmutzungen zu erreichen.

Die Folien haben einen besonders effektiven Graffiti-Schutz. Bei der Gestaltung der einzelnen Bahnhöfe wird der Charakter des Bahnhofes betrachtet. Außerdem wird das jeweilige Umfeld des Bahnhofs bei dem Gestaltungskonzept berücksichtigt.



Abbildung 23a: Zugangstüren Ausgänge Gericksteg/Bartningallee Bf. Bellevue (vorher)



Abbildung 23b: Zugangstüren Ausgänge Gericksteg/Bartningallee Bf. Bellevue (nachher)



Abbildung 24a: Wandflächen Treppenabgänge Bf. Spandau (vorher)

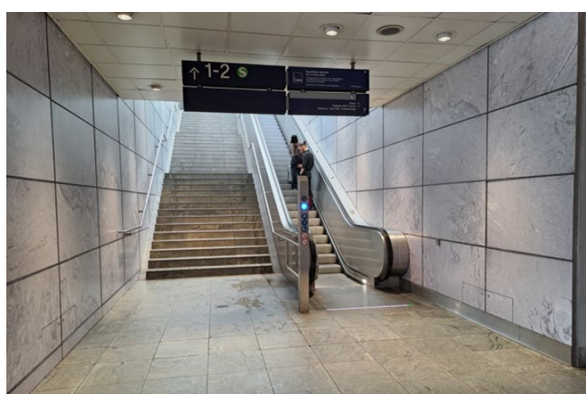


Abbildung 24b: Wandflächen Treppenabgänge Bf. Spandau (nachher)

An einigen Stationen wurde die Metallverkleidung von Aufzügen mit Folien ausgebessert. Dies betrifft die Metallverkleidung sowohl im Innen- als auch im Außenbereich, wie beispielsweise am Bahnhof Yorckstraße (Großgörschenstraße), Messe Nord, Frohnau, Humboldthain, Wilhelmshagen, Frohnau und Zehlendorf.



Abbildung 25a: Foliengestaltung Metallverkleidung Aufzüge (vorher)



Abbildung 25b: Foliengestaltung Metallverkleidung Aufzüge (nachher)

c. Gestaltung Mülleinhausung

Auch die Gestaltung von Mülleinhausungen und Logistikplätzen steht im Jahr 2026 im Fokus. Diese Art von Flächennutzung ist häufig unter Treppenaufgängen oder auf Bahnhofsvorplätzen vorzufinden.

So wurden im letzten Halbjahr beispielsweise entsprechende Maßnahmen am Bahnhof Spindlersfeld und am Bahnhof Blankenburg umgesetzt. Beide Beispiele zeigen eine Mülleinhausung auf dem Bahnhofsvorplatz, bei welchem die Lochblechverkleidung optisch aufgewertet wurde.



Abbildung 26: Lochblechverkleidung Mülleinhausung Bf. Spindlersfeld (vorher/nachher)



Abbildung 27: Lochblechverkleidung Mülleinhausung Bf. Blankenburg (vorher/nachher)

2. Erneuerung Wegeleitsystem

In den letzten drei Jahren wurde das Wegeleitsystem an mehr als dreißig Bahnhöfen erneuert und teilweise um die Angabe der Buslinien erweitert. Z.B. wurde im letzten Jahr das Wegeleitsystem am Bahnhof Priesterweg erneuert (Parallel zum Tausch des Sitzmobiars – siehe Bilder weiter unten). Darüber hinaus wurde das Wegeleitsystem bspw. in Charlottenburg, Jungfernheide, Ahrensfelde, Baumschulenweg, Schöne-weide, Ostkreuz und Hermsdorf angepasst.

Dieses Vorgehen wird weiterhin je nach Station geprüft. In diesem Jahr werden an voraussichtlich über zehn Bahnhöfen Anpassungen im Wegeleitsystem vorgenommen.

3. Perlenschnüre

Um die Orientierungsmöglichkeit für Fahrgäste am Bahnsteig zu verbessern, verwendet die BVG schon seit Jahren sogenannte Perlenschnüre. Auch an den S-Bahnhöfen entlang der Ringbahn wurden in der Vergangenheit Perlenschnüre installiert (siehe Phase 1 in Abbildung 28).

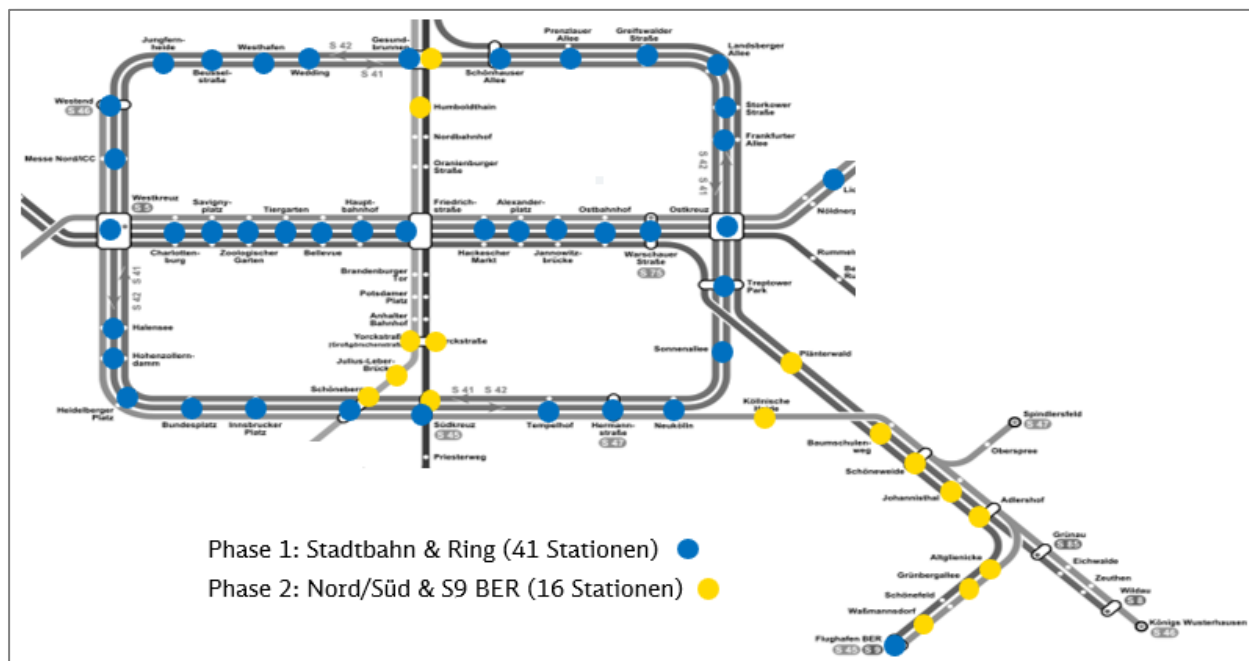


Abbildung 28: Übersicht Standorte mit Perlenschnüren

Das Design ist eng mit dem VBB, der BVG und der S-Bahn Berlin abgestimmt und orientiert sich stark an dem Erscheinungsbild der Perlenschnüre der BVG. Damit ergibt sich für die Fahrgäste

des ÖPNVs innerhalb des S-Bahn- und BVG-Netzes ein einheitliches Bild. Je nach Bahnhof und örtlicher Gegebenheit wurden unterschiedliche Befestigungsmethoden verwendet.

Im Jahr 2025 wurde die Erweiterung der Perlenschnüre auf 16 zusätzliche Stationen umgesetzt. So wurden auf den Stationen entlang der Verbindung vom Ring zum Flughafen BER Terminal 1+2 sowie auf der Nord-Süd Achse innerhalb des Rings (siehe Abbildung 28 Phase 2) neue Perlenschnüre installiert.



Abbildung 29: Perlenschnur am Beispiel Baumschulenweg

Die Grafiken der Perlenschnüre (Phase 2) bilden den aktuellen Stand des Fahrplanjahrs 2026 ab. Außerdem wurden auf den aktualisierten Perlenschnüren zusätzlich ein QR-Code aufgetragen, der zur digitalen Abfahrtstafel des jeweiligen Bahnhofs führt.

Für das Jahr 2026 ist die Aktualisierung der Perlenschnüre von Phase 1 geplant. Dabei werden alle vorhandenen Perlenschnüre auf Stadtbahn und Ringbahn getauscht und mit neuen Grafiken, die den aktuellen Stand des Fahrplanjahr 2026 abbilden, ausgestattet.

4. Taubenvergrämung

Um die Kunden und die Infrastruktur auf dem Bahnsteig vor Taubenkot zu schützen, wurde die Taubenvergrämung in den letzten drei Jahren an über zwanzig Bahnhöfen erneuert bzw. ergänzt. Im letzten Jahr wurden entsprechende Maßnahmen bspw. an den Bahnhöfen Schönhau- ser Allee, Ahrensfelde, Warschauer Straße und Hauptbahnhof umgesetzt.

Im Jahr 2026 sind weitere Maßnahmen u.a. an den Bahnhöfen Innsbrucker Platz, Neukölln und Blankenburg geplant.

5. Erneuerung Sitzmobiliar

Mit der Erneuerung des Sitzplatzmobiliars wird ein angenehmes und angemessenes Sitzplatzan- gebot geschaffen. Eine einheitliche Möbelserie und durchgängige Farb- und Materialvarianten schaffen ein modernes Erscheinungsbild und tragen zu einer kundenfreundlichen Aufenthalts- qualität bei. Im letzten Halbjahr wurde beispielsweise an der Station Priesterweg das Sitzplatz- mobiliar ausgetauscht. In diesem Jahr sind u.a. die Stationen Jannowitzbrücke, Springfuhl, Nöldnerplatz und Hackescher Markt für die Erneuerung des Sitzplatzmobiliars vorgesehen. Die alten Sitzplatzgarnituren werden unterdessen aufgearbeitet und ggf. an anderen Bahnhöfen in- stalliert bzw. als Reserve vorgehalten.



Abbildung 30: Austausch Sitzmobiliar Bf. Priesterweg (vorher/nachher)

6. Aufzüge (nur nachrichtlich, nicht Gegenstand der Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS)

Barrierefreiheit an Bahnhöfen umfasst eine Vielzahl an Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Die weitreichende Barrierefreiheit ist dann vollständig gegeben, wenn die für eine Nutzendengruppe elementaren bzw. zwingenden Maßnahmen umgesetzt sind.

Zum aktuellen Zeitpunkt sind von den 168 S-Bahnhöfen insgesamt 161 insofern barrierefrei nutz- bar, als dass diese bspw. über eine Rampe und/oder einen Aufzug verfügen oder ebenerdig sind. Im Folgenden ist eine Auflistung der Berliner Bahnhöfe dargestellt, an denen die Barrierefreiheit durch den Einbau eines Aufzuges und/oder einer Rampe perspektivisch erreicht wird.

Angegeben ist zudem der Hersteller. Im rechten Teil der Abbildung ist die Summe der Störminuten im benannten Zeitraum abgebildet. Die Farbe der abgebildeten Kreise stellt die Störminuten dar, wobei die grauen Kreise wenige Minuten und rot ein Tagesausfall bedeuten. Zudem ist die Gesamtzeit der Anlagenstörung in Minuten angegeben.

Am längsten gestörte Anlagen

von 01.10.2025 bis 31.03.2026

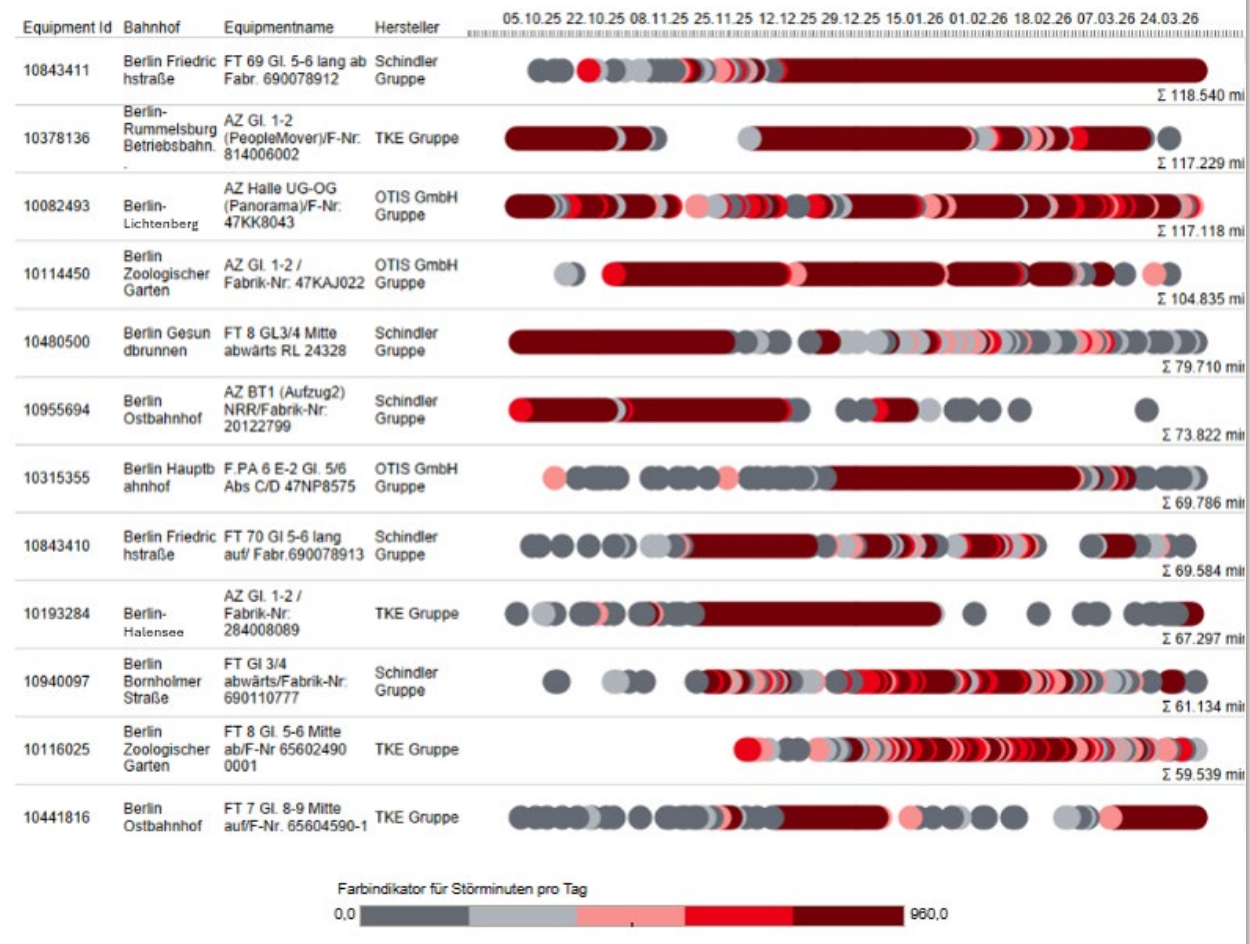


Abbildung 31: Am längsten gestörte Anlagen (Oktober 2025 bis März 2026) absteigend sortiert

4 Ausblick

Die Qualitätsoffensive ist gemessen an den ursprünglich bis Mai 2018 erarbeiteten Maßnahmen weitestgehend abgeschlossen. Im Fokus steht das Tagesgeschäft und die Möglichkeiten, innerhalb der täglichen Tätigkeiten in den einzelnen Bereichen einen Beitrag zur Verbesserung der Betriebsqualität zu leisten. Im Fokus stehen dabei regelmäßige Analysen der jeweiligen betrieblichen Situation, das Ableiten von geeigneten Maßnahmen, die dazugehörige zeitnahe Umsetzung sowie Überprüfung der Wirkung gemäß des klassischen PDCA-Zyklus aus dem Qualitätsmanagement.

Trotz der Erfolge der Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS in den ersten Jahren zeigt die seit Ende 2021 wieder schlechter gewordene Betriebsqualität, dass die Ableitung von neuen qualitätsverbessernden Maßnahmen ein fortwährender Prozess ist, um die Betriebsqualität wieder auf ein zufriedenstellendes Niveau zu bringen. Dabei fokussieren S-Bahn Berlin und DB InfraGO gemeinsam auf die Senkung der Störungsauswirkungen, die S-Bahn Berlin in ihrem eigenen Bereich auf die Reduktion der Fahrzeugstörungen und die DB InfraGO auf die Reduktion der Störungen an LST-Anlagen und auf Maßnahmen der präventiven Instandhaltung. Der Dialog mit den Behörden, insbesondere mit der Bundespolizei, ist intensiviert worden und wird mit der Zielsetzung fortgesetzt werden, wie die Auswirkungen von z.B. Polizei- und Notarzteinsätzen auf den S-Bahn-Betrieb minimiert werden können.

Der direkte Kontakt mit den Fahrgästen wurde auch 2026 fortgesetzt, im Wesentlichen in Verbindung mit anderen Veranstaltungen.

5 Abkürzungsverzeichnis

- **ADA-PMP** **A**utomatische **D**ispositions-**A**ssistenz auf Basis des **P**roduktions-**M**odell **B**etrieb
- **AZ** **A**ufzug
- **BZ** **B**etriebszentrale (der DB InfraGO AG)
- **BÜ** **B**ahnübergang
- **DIANA** **D**iagnose und **A**nalyse
(webbasierte Diagnose- und Analyseplattform zur Beobachtung von Weichen im Schienennetz)
- **DSA** **D**ynamischer **S**chriftanzeiger
- **EBA** **E**isenbahn-**B**undesamt
- **EMV** **E**lektro-**M**agnetische **V**erträglichkeit
- **ESTW** **E**lektronisches **S**tellwerk
- **FDL** **F**ahrdienstleiter
- **FIA** **F**ahrgast-**I**nformations-**A**nlage
- **FTGS** **F**erngespeiste **T**onfrequenz-**G**leisstromkreise
- **FT** **F**ahrtreppe
- **iLS** integrierte **L**eitstelle (der S-Bahn Berlin)
- **iLBS** integriertes **L**eit- und **B**edien-**S**ystem
- **LeiDis** **L**eitsystem für die **D**isposition (der DB InfraGO AG)
- **LST** **L**eit- und **S**icherungstechnik
- **LWL** **L**ichtwellenleiter
- **PDCA-Zyklus** **P**lan-**D**o-**C**heck-**A**ct-**Z**yklus
- **PSI** **P**assenger **S**atisfaction **I**ndex
- **Pü** **P**ünktlichkeit
- **RIS-S** **R**eisenden-**I**nformationssystem **S**-Bahn Berlin
- **TAF/TAP** **T**elematics **A**pplications for **F**reight / **P**assenger
(europaweit einheitliches Datenformat zur Kommunikation zwischen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen)
- **Tf** **T**riebfahrzeugführer
- **TP** **T**ransportleitung
- **USV** **U**nterbrechungsfreie **S**trom-**V**ersorgung
- **ZBS** **Z**ugbeeinflussungssystem
- **ZIM** **Z**ug-**I**nfo-**M**onitor
- **ZLV** **Z**uglaufverfolgung
- **ZN/ZL-Technik** **Z**ugnummern-/**Z**uglenkungs-**T**echnik