

FAKTENÜBERBLICK NETZ ELBE-SPREE

über 13 Millionen Zugkilometer pro Jahr

LOS 1

RE1 Magdeburg – Brandenburg a. d. Havel – Berlin – Frankfurt (Oder) – Cottbus

FAHRZEUGTYP

- 21 Triebfahrzeuge vom Typ Desiro HC (Neufahrzeuge)
- 6-Teiler
- Hersteller: **SIEMENS**
Ingenuity for life



- Forderung in Ausschreibung:
 - 600 Sitzplätze in der Hauptverkehrszeit
 - 270 in Schwachlastzeiten
- ✓ **Angebot der ODEG: 637 Sitzplätze**
- Verbindlich angebotene Option 1: Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten auf 800 Sitzplätze bei bis zu 13 Fahrzeugen zur Bedienung des steigenden Fahrgastaufkommens auf dem RE1 zwischen Brandenburg a. d. Havel und Berlin/Frankfurt (Oder) (entweder im Jahr 2022 für bis zu 6 Fahrzeuge (Bestellung bis 12/2019)) oder ab 12/2025 für bis zu 13 Fahrzeuge (Bestellung bis 12/2022)
- ✓ **Bei Bestellung der Option 1 wird die ODEG: Zwei 4-Teiler vom Typ Desiro HC mit jeweils ca. 400 Sitzplätzen in Doppeltraktion verkehren lassen**

INNOVATIONEN

- Fahrgastsicherheitssystem über Kameras und Mikrofone
 - Geräusche & Bilder
 - Direktansprache über die Betriebsleitstelle im Falle eines Konfliktes
- Echtzeit Auslastungsanzeigen außen am Fahrzeug sowie innen im Fahrzeug über 50 nagelneue 21" TFT-Monitore im Siemens Desiro HC 6-Teiler sowie über die VBB-App
- Ausstattung der Züge mit einem Defibrillator
- Mehr Stellfläche für Fahrräder und Rollstühle als gefordert
- Schiebetritte sind so installiert, dass sie sich den Bahnsteighöhen anpassen können
- Breitere Türen: 1.400 mm



- Zusätzliches Sicherheits- und Kontrollpersonal über die 100%ige Zugbegleitung hinaus
- Kostenfreies WLAN
- Catering an Bord für die Fahrgäste
- Ledersitze in der 1. Klasse
- Fahrgastinformationsbildschirme
- 20 Minuten Takt in der Hauptverkehrszeit mit 637 Plätzen (zzgl. eventueller Mehrkapazitäten bei Bestellung der Option 1)
- Je Siemens Desiro HC 6-Teiler zwei Mehrzweckwagen mit je einem barrierefreien WC an Bord
- Vertrieb im Zug und stationäre Automaten sowie personenbediente Vertriebsstellen (DB-Reisecentren werden übernommen oder neu installiert)

FAKTENÜBERBLICK NETZ ELBE-SPREE

INFORMATIONEN ZUM DESIRO HC

Der 6-teilige elektrische Triebzug Desiro HC besteht aus jeweils zwei angetriebenen Einstock-Endwagen und vier nicht angetriebenen Doppelstock-Mittelwagen. Er ist für einen uneingeschränkten Zweirichtungsbetrieb ausgeführt und wird für einen Einmannbetrieb zugelassen.

Mit der Kombination aus Singledeckmotor- und Doppelstocklaufwagen werden höhere Passagierkapazitäten erreicht und die Anordnung der Großkomponenten auf dem Dach der Endwagen erleichtert die Instandhaltung und verhilft zu dem zu einer optimal nutzbaren Fläche im Innenraum. Unter Ausnutzung des Fahrzeugumgrenzungsprofils wird im Oberdeck den Passagieren im Kopf- und Schulterbereich mehr Raum geboten.

Die Fahrzeuge entsprechen der erprobten Bauweise der Plattform Desiro HC und werden unmittelbar von dieser bekannten Fahrzeugfamilie abgeleitet sowie weiterentwickelt. Die Fahrzeuge entsprechen zu jedem Zeitpunkt den für sie geltenden vertraglichen, behördlichen und gesetzlichen Anforderungen, insbesondere allen Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI), Vorschriften, Normen und Richtlinien. Der Wagenkasten aus Aluminium ermöglicht eine besonders leichte Bauweise.

Die Wagenkästen, Drehgestellrahmen, Radsatzwellen sowie Radsatzlagergehäuse sind dauerhaft ausgelegt und für einen bestimmungsgemäßen Betrieb während einer 30-jährigen Nutzung vorgesehen. Alle Fahrzeuge sind zum uneingeschränkten Betrieb auf den Strecken des Netzes Elbe-Spree der Streckenklassen C2 und D2 geeignet und werden dafür zugelassen.

TECHNISCHE DATEN DESIRO HC

6-Teiler

Achsfolge Bo'Bo'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'

Spurweite 1.435 mm

Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Antriebsleistung 4.000 kW

Anfahrbeschleunigung bis 0,91 m/s²
(bei betriebsbereitem Fahrzeug)

Energieversorgung 15 kV AC / 16,7 Hz

Sitzplätze 637

Fahrradabstellplätze 49

Zuglänge 157,6 m

Fussbodenhöhe 800 mm (EW) und 730 mm (MW)

Fahrzeugbreite 2.820 mm

Wagenlänge 26,626 m (EW) und 26,0 m (MW)

Masse leer / Masse betriebsbereit 286,9 t / 288,5 t
(Toleranz 1%)

Kollisionstauglichkeit TSI und EN 15227 konform
Lichtraumprofil DE2 nach DIN EN 15273-2

Kupplung an beiden Zugenden werden automatisch wirkende Mittelpufferkupplungen verbaut
Zugsicherungssystem mit PZB 90 ausgerüstet
(vorbereitet für ETCS Level 2 Baseline 3)

Einsatztemperatur -25 °C bis +45 °C (Klasse T3
nach EN 50125-1)

EW = Endwagen

MW= Mittelwagen

FAKTENÜBERBLICK NETZ ELBE-SPREE

LOS 4

(bis zur Fertigstellung der Dresdener Bahn)

RE8a Wismar – Wittenberge – Flughafen BER

RE8b Berlin Hbf (tief) – Baruth – Elsterwerda / Finsterwalde

RB17 Wismar – Schwerin Hbf – Ludwigslust [- Wittenberge]

RB33 Jüterbog – Beelitz Stadt – Potsdam Hbf

RB37 Beelitz Stadt – Potsdam Rehbrücke – Berlin Wannsee

RB51 Rathenow – Brandenburg Hbf

(ab Fertigstellung der Dresdener Bahn)

RE8 Wismar – Wittenberge – Berlin Hbf (tief) – Baruth – Elsterwerda / Finsterwalde

RE8V Nauen – Südkreuz (– Wünsdorf – Waldstadt)

RB17 Wismar – Schwerin Hbf – Ludwigslust [- Wittenberge]

RB33 Jüterbog – Beelitz Stadt – Potsdam Hbf

RB37 Beelitz Stadt – Potsdam Rehbrücke – Berlin Wannsee

RB51 Rathenow – Brandenburg Hbf

FAHRZEUGTYPEN

- 16 Triebfahrzeuge vom Typ Stadler KISS
(Modernisierte Bestandsflotte)
(Einsatz auf der RE8a, RE8b, RE8, RB17)
- **Hersteller: STADLER**
- 2 Triebfahrzeuge vom Typ Desiro HC
(Einsatz auf der RB17, RE8, RE8a)
- 4-Teiler
- Ausschreibung RE8: 400/270 Sitzplätze
 - ✓ **Angebot ODEG: Erfüllung der Anforderung (KISS / Desiro HC)**
- Ausschreibung RB17: 270/145 Sitzplätze
 - ✓ **Angebot ODEG: Erfüllung der Anforderung (Desiro HC / KISS)**

UMBAU KISS-BESTANDSFAHRZEUGE

- Aufarbeitung aller Sitze mit neuen Kunststoffkernen und Bezügen, Ledersitze in der 1. Klasse
- Erneuerung der Tische
- Komplette Erneuerung aller WC-Zellen
- Aufarbeitung / Erneuerung des Fahrzeuginnenraums (neue Beschichtung der Wand- und Deckenverkleidung sowie Türblätter, Erneuerung der Fußböden, etc.)
- Einbau eines Fahrgastsicherheitssystem
- Einbau neuer Fahrgastzählsensoren
- Einbau neues Fahrgastinformationssystem (neue 21“ TFT-Monitore mit Auslastungsanzeigen)
- Auslastungsanzeige außen am Fahrzeug
- Einbau eines WLAN-Systems
- Erweiterung des Fahrzeugdiagnosesystems



Symbolbild KISS

FAKTENÜBERBLICK NETZ ELBE-SPREE

LOS 4

FAHRZEUGTYP

- 8 Triebfahrzeuge vom Typ Alstom LINT 54 (Neufahrzeuge)
(Einsatz auf der RB33, RB37, RB51)
- Hersteller: **ALSTOM**
- Ausschreibung Linien RB33, RB37, RB51:
 - 140/100 Sitzplätze
- ✓ **Angebot ODEG: Erfüllung der Anforderung (LINT)**



Symbolbild LINT 54

INNOVATIONEN

- Fahrgastsicherheitssystem über Kameras und Mikrofone
 - Erkennung durch Geräusche und Bilder
 - Direktansprache über die Betriebsleitstelle im Falle eines Konfliktes
- Echtzeit Auslastungsanzeigen außen am Fahrzeug sowie innen im Fahrzeug über neue große TFT-Monitore sowie über die VBB-App
- Ausstattung der Züge mit einem Defibrillator
- Kostenfreies WLAN
- Zusätzliches Sicherheits- und Kontrollpersonal über die 100%ige Zugbegleitung hinaus
- Vertrieb im Zug



Symbolbild LINT 54

FAKTENÜBERBLICK NETZ ELBE-SPREE

INFORMATIONEN ZUM LINT 54

Der zweiteilige Triebzug besteht LINT 54 aus zwei Wagenkästen (A- und B-Wagen), die sich an den Enden auf jeweils ein Triebdrehgestell (TDG) abstützen. Zur Mitte werden die Wagen auf ein Laufdrehgestell und einem Triebdrehgestell abgestützt.

Das Fahrzeug ist durchgängig begehbar. Beide Wagen besitzen in ihrer Mitte einen Niederflurbereich mit einer Fußbodenhöhe von ca. 810 mm über Schienenoberkante (SO). An den kopfseitigen Wagenenden und zu den Übergängen hin, überbaut jeweils ein Hochflurbereich (Fußbodenhöhe ca. 1.190 mm über SO) die Triebdrehgestelle mit der Antriebsanlage und das Laufdrehgestell. Der Übergang zwischen Niederflur- und Hochflurbereich wird durch eine zweistufige Treppe ermöglicht. Die Einstiege mit einer Einstiegshöhe von ca. 790 mm über SO befinden sich in den Niederflurbereichen. Die Türen sind als zweiflügelige Schwenkschiebetüren mit einer lichten Weite von ca. 1.300 mm ausgeführt. An jedem Fahrzeugkopf befindet sich ein vom Fahrgastraum abgetrennter Fahrerraum.

Es gelten die für die Konstruktion und Fertigung von durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) zugelassenen Schienenfahrzeugen einschlägigen Rechtsvorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik:

- ISO / EN / DIN-Normen,
- Unfallverhütungs-Vorschriften,
- Zulassungskriterien des Eisenbahn-Bundesamts
- EBO und UIC
- TSI-Noise, -PRM, -SRT (A), -CCS (Klassifizierung B), Loc&Pas

Die Fahrzeuge sind in Konstruktion und Ausführung auf eine Haltbarkeit und Nutzungsdauer von mindestens 30 Jahren ausgelegt, bei Einhaltung der Service- und Wartungsempfehlungen.

TECHNISCHE DATEN LINT 54

Sitzplätze 140

Davon Klappsitze 14

Spurweite 1.435 mm

Betrieb 190 – 0 – 190 m

S-Bogen 150 – 6 – 150m

Längsdruckfestigkeit des Untergestells der Wagenkästen (Ldk) 1.500 kN

Fahrzeugbegrenzung EBO G1

Fahrzeugbreite (Wagenkasten) 2.750 mm

Fahrzeuglänge über Kupplung 54.270 mm

Fahrzeughöhe über Tonnendach (über SO) 3.880 mm

Fahrzeughöhe (über SO) inkl. Antenne 4.280 mm

Fußbodenhöhen (über SO) Hochflurfahrzeug
Einstiegsbereich ca. 790 mm 810
Niederflurbereich ca. 1.190 mm

Lichte Weite der Türen ca. (ohne Haltestangen) 1.300 mm

Lichte Höhe der Türen ca. 2.010 mm
Hochflurfahrzeug

Radsatzfolge B´2´+B´B´

Anzahl Antriebsanlagen 3

Motornennleistung 3 x 390 kW

Eigenmasse entsprechend EN 15663 ca. 98 t

Max. Radsatzlast 18 t
(mit 500 kg/m² gem. EN 15663)

Dieselmotoren ca. 1 x 2700 l