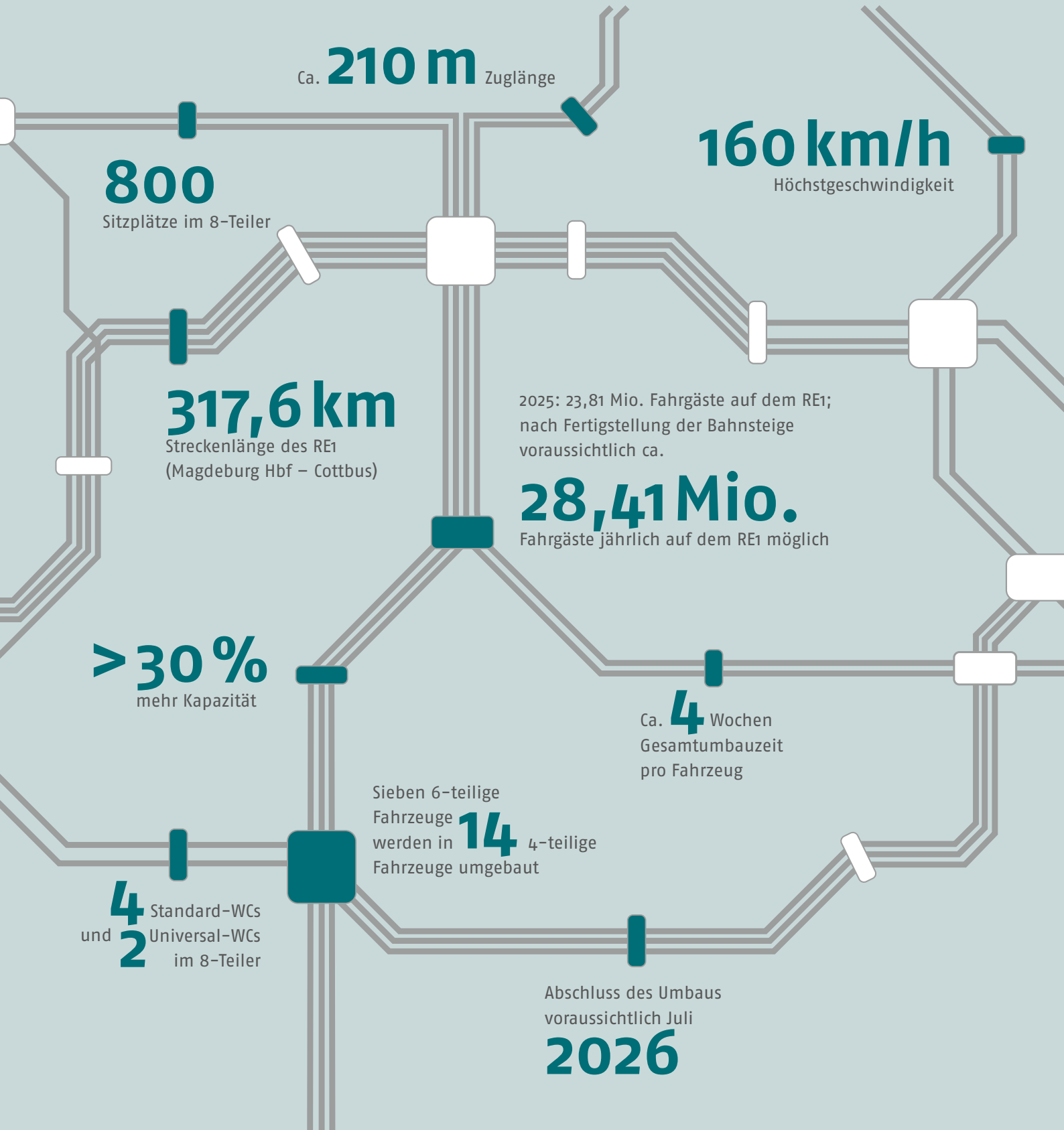


# FAKTENBLATT DESIRO HC 8-TEILER

Zehn starke Fakten im Überblick



## Der RE1 wächst über sich hinaus

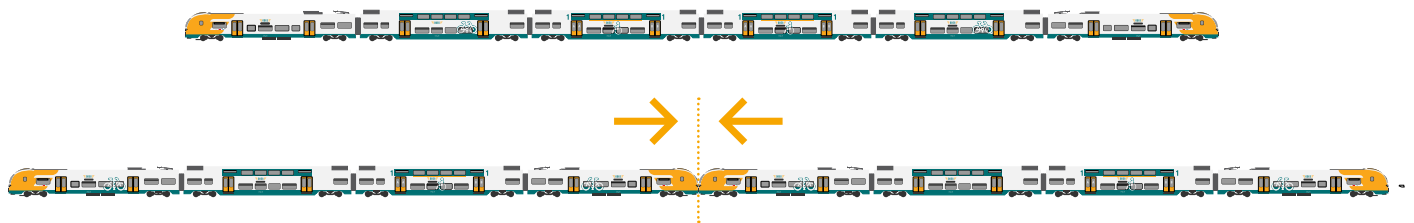
### 210 Meter Zukunft auf Schienen

Die Nachfrage auf dem RE1 wächst seit der Betriebsaufnahme kontinuierlich. Die Regionalexpress-Linie Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt ist eine zentrale Verbindung für Pendelnde, Studierende und Ausflügler.

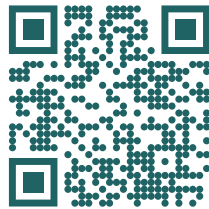
Um dem steigenden Bedarf auf der Linie RE1 gerecht zu werden und die im Verkehrsvertrag „Netz Elbe-Spree“ vorgesehenen Kapazitätserweiterungen zu realisieren, setzt die ODEG künftig Kompositionen aus zwei 4-teiligen Desiro-HC-Zügen in Doppeltraktion ein. Dafür werden bestehende 6-teilige Triebzüge zu jeweils zwei 4-teiligen Triebzügen umgebaut. Jeweils zwei dieser Einheiten können anschließend zu einem 8-teiligen Zug gekuppelt werden.

### Unser Desiro HC

- Typ: Desiro HC
- Hersteller: Siemens Mobility
- Linien des Desiro HC:
  - 4-Teiler: RE1, RE8, RB10, RB17, RE85
  - 6-Teiler: RE1
  - 8-Teiler: RE1



Weitere Informationen  
inklusive eines  
anschaulichen  
Erklärfilms finden  
Sie unter:



#### Desiro HC 6-Teiler

637 Sitzplätze

158 m Länge

49 Fahrradabstellplätze

2 Standard-WCs

2 Universal-WCs

#### Desiro HC 8-Teiler

800 Sitzplätze

210 m Länge

64 Fahrradabstellplätze

4 Standard-WCs

2 Universal-WCs



## Der 8-Teiler nimmt Form an

### Umbau der Desiro-HC-Flotte durch Siemens Mobility

Der Umbau eines Fahrzeugs folgt einem klar strukturierten und standardisierten Ablauf. Jedes Fahrzeug wird nach einer festgelegten Anweisung umgebaut, die bereits lange im Voraus geplant und erstellt sowie anhand von unmittelbaren Beobachtungen und Erfahrungen aus der Werksproduktion verfeinert wurde. Da der mögliche Umbau schon bei der Produktion der ursprünglichen Flotte berücksichtigt war, wurden die 6-teiligen Fahrzeuge an ausgewählten Stellen bereits konstruktiv vorbereitet. Das erleichtert die späteren Arbeiten deutlich.

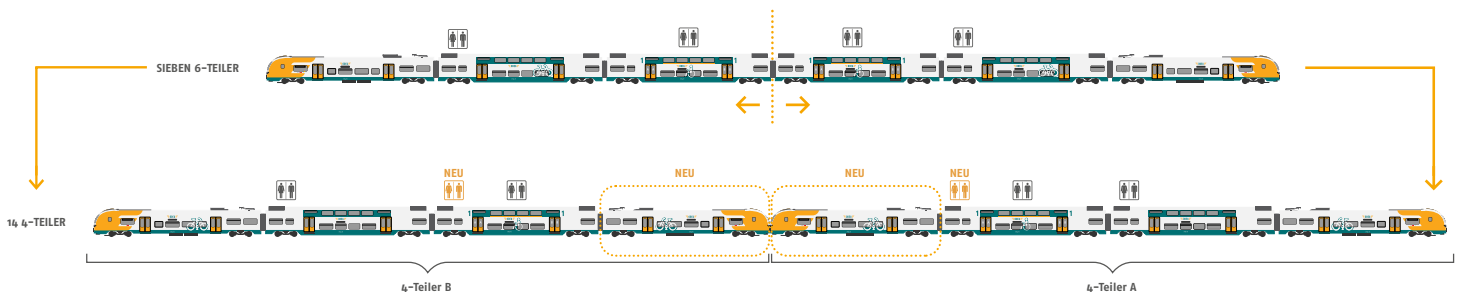
### Die wichtigsten Antworten zum großen Umbau

#### Wie lange dauert der Umbau eines Fahrzeugs?

Der Umbau eines einzelnen Fahrzeugs dauert insgesamt rund vier Wochen. Aus den ersten Umbauten gewonnene Erkenntnisse fließen kontinuierlich in die Folgefahrzeuge ein, sodass der Ablauf stetig weiter optimiert wird. Die reine mechanische Umbauzeit liegt inzwischen bei etwa einer Woche. Die verbleibende Zeit entfällt überwiegend auf einen größeren Block der Inbetriebsetzung, in dem alle technischen Komponenten miteinander gekoppelt, auf ihre Funktion geprüft und in Betrieb genommen werden. Dabei stehen insbesondere die neuen Endwagen im Fokus, die zuvor noch nicht im Betrieb waren und direkt aus dem Siemens-Werk kommen. Nach erfolgreicher Inbetriebsetzung sind in der Woche danach die Erstellung der Konformität, die Abnahme sowie die Wiederinbetriebnahme und Rückführung ins Einsatzgebiet möglich.

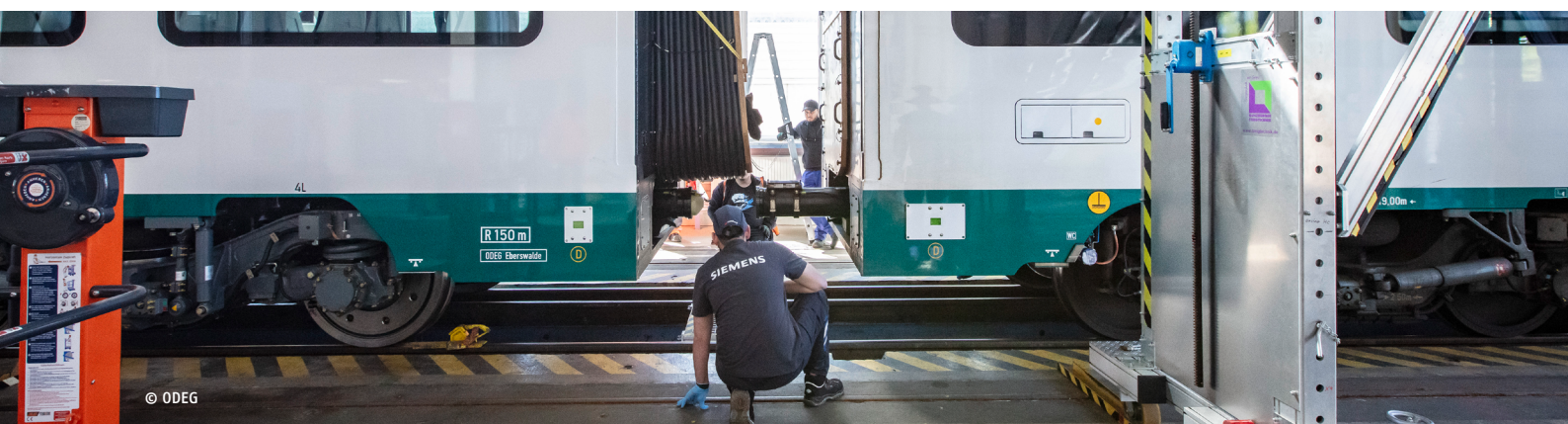
#### Wie viele Fahrzeuge werden umgebaut?

Insgesamt werden sieben 6-teilige Fahrzeuge vom Typ Desiro HC in 14 4-teilige Fahrzeuge umgebaut. Damit entwickelt sich die Flotte von ursprünglich 15 6-teiligen und 14 4-teiligen Fahrzeugen zu künftig acht 6-teiligen und 28 4-teiligen Fahrzeugen.



#### Wann ist der Abschluss der Arbeiten geplant?

Der Umbau erfolgt schrittweise und fahrzeugweise. So wird sichergestellt, dass die Anzahl der für den Fahrgastbetrieb verfügbaren Fahrzeuge während der Umbauphase möglichst hoch bleibt. Der Abschluss des letzten Umbaus ist für Juli 2026 vorgesehen. Aktuell befindet sich das fünfte 4-Teiler-Paar im Umbau und wird voraussichtlich Ende Mai wieder Richtung Berlin überführt.



## Zentrale Schritte des Umbaus:

### 1. Produktion der neuen Endwagen

In den Siemens-Werken in Krefeld und Neuss entstehen die neuen Endwagen. Anschließend werden sie in das Siemens-Prüf- und -Validierungscenter Wegberg-Wildenrath (PCW) überführt.

### 2. Ankunft, Prüfung und Vorbereitung

Das bestehende 6-teilige Fahrzeug wird aus dem Einsatzgebiet in Berlin zum rund 500 km (Luftlinie) entfernten PCW gebracht. Dort erfolgen die Eingangskontrolle sowie die konkrete Vorbereitung für den Umbau.

### 3. Trennung der Fahrzeughälften

Im PCW werden die bestehenden 6-Teiler in der Mitte in zwei Halbzüge getrennt.

### 4. Innenausbau und bauliche Vorbereitung

Die Mittelwagen, in denen künftig ein Standard-WC eingebaut wird, werden gemäß der neuen Fahrzeugkonfiguration vorbereitet. Verkleidungen werden entfernt und der Fußboden geöffnet, sodass vorbereitete Halteschienen und Verkabelungen sichtbar werden. Das ehemalige Fenster wird gegen ein Blindfeld zur Abdeckung des WCs getauscht. Zusätzlich werden durch Siemens-Expertinnen und -Experten die notwendigen Ausschnitte im Wagenkasten für die Verrohrung manuell ausgeführt. Hier ist besondere Vorsicht geboten und die Arbeit wird durch erfahrenes Fachpersonal durchgeführt, um den umliegenden Rohbau des Fahrzeugs nicht zu beschädigen.

### 5. Einbau neuer Komponenten

Nun werden die neuen oder angepassten Komponenten für die geänderte Fahrzeuglänge und Nutzung eingebaut. Das zentrale Element dieses Schrittes ist der Einbau der neuen WCs. Auch die angebrachten Außenbeschriftungen werden auf den neuen Fahrzeugtypen angepasst, z.B. Zuglänge und Bremsgewicht.

### 6. Wiederaufbau und Komplettierung

Anschließend werden Innenräume, Technik und Ausrüstung vollständig wieder montiert und überprüft.

### 7. Zusammenfügen der neuen Fahrzeuge

Jetzt nehmen die neuen Züge ihre endgültige Form an: Die neuen Endwagen werden mechanisch und elektrisch mit den umgebauten Halbzügen gekoppelt.

### 8. Tests, Prüfungen und Abnahme

Nach Abschluss des Umbaus durchläuft jedes Fahrzeug umfassende Prüfungen sowie die formalen Abnahmen. Da Siemens Mobility und die ODEG bereits frühzeitig beide 4-teiligen Fahrzeugtypen berücksichtigt haben, ist heute lediglich eine Konformität zu bestehenden Zulassungen erforderlich. Das beschleunigt den Prozess erheblich – insbesondere beim ersten Umbau – und ermöglicht eine zügige Rückkehr der Fahrzeuge in den Fahrgasteinsatz.



## Komfort auf ganzer Linie

Auch der 8-Teiler bringt alles mit, was Fahrgäste am Desiro HC schätzen:

- hochwertiges, zeitloses, elegantes Ambiente in der Innenausstattung
- komfortable, verstellbare Sitzplätze für die 1. Klasse inkl. Klapp-tischen
- kostenfreies WLAN im gesamten Zug
- innovatives Infotainmentsystem
- ethernetbasierte Train-Control- und Train-Operator-Netzwerke
- LED-Beleuchtung im gesamten Fahrzeug
- Steckdosen an den Sitzplätzen
- besetzungsgradabhängig energieoptimierte Klima-anlagensteuerung
- luftgedeferte Trieb- und Lauffahrwerke der SF-100- und SF-500-Drehgestellfamilie
- zusätzlicher Schutz der Fahrgäste durch ein eingebautes Fahrgastsicherheitssystem, basierend auf einer Nutzung des hochauflösenden CCTV-Kamerasystems



## Geballte Leistung für den RE1: technische Daten des 8-Teilers

- Bis 160 km/h
- Bis 8.000 kW Leistung
- Acht angetriebene Achsen
- Energieeffizient durch Leichtbau und Bremsenergie-rückgewinnung

## Mobilität, die mitdenkt: Barrierefreiheit im 8-Teiler

- Barrierefreier Einstieg für Rollstuhl-fahrer/-innen und Kinderwagen in zwei Mittelwagen für 550-mm- und 760-mm-Bahnsteighöhen
- Großzügige Mehrzweckbereiche
- Viel Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder
- Moderne Fahrgastinformation
- Breite Türen für schnellen Ein- und Ausstieg



## Netz Elbe-Spree

Mit der Betriebsaufnahme im Netz Elbe-Spree hat die ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH am 11. Dezember 2022 ein neues Kapitel im Regionalverkehr aufgeschlagen: ein höherer Takt, modernste Ausstattung mit viel Platz für Reisende, Fahrräder sowie Mobilitätshilfen und ein Maximum an Sicherheit, Service, Komfort und digitalen Innovationen.

### Das Netz, das Menschen verbindet

#### Das Netz Elbe-Spree der ODEG in Zahlen

- **Streckenlänge:**  
866 km
- **Betriebsleistung:**  
ca. 12,9 Mio. Zug-km p.a.
- **Fahrgäste:**  
ca. 39,5 Mio. p.a.
- **Fahrzeuge:**  
16 KISS, 33 Desiro HC,  
8 LINT 54



© ODEG

Der Desiro HC der ODEG im Netz Elbe-Spree

#### LINIEN IM NETZ ELBE-SPREE

(Stand: Mai 2026)

- RE1** Magdeburg Hbf <> Brandenburg Hbf <> Berlin Hbf <> Frankfurt (Oder) <> Eisenhüttenstadt <> Cottbus Hbf
- RE8** Elstal <> Berlin Hbf <> Elsterwerda
- RB10** Wustermark <> Berlin Hbf <> Rangsdorf
- RB33** Jüterbog <> Beelitz Stadt <> Potsdam Hbf
- RB37** Beelitz Stadt <> Potsdam-Rehbrücke <> Berlin-Wannsee
- RB51** Rathenow <> Brandenburg Hbf
- RB17** Wismar <> Schwerin Hbf
- RE85** Berlin Südkreuz <> Schwerin Hbf

# Der RE1 wächst – die Bahnsteige wachsen mit

## Verlängerungen der Bahnsteige (2. Baustufe)

- Götz
- Groß Kreuzz
- Potsdam Park Sanssouci
- Hangelsberg
- Berkenbrück
- Briesen (Mark)
- Jacobsdorf (Mark)
- Pillgram
- Ziltendorf

Damit die 210 Meter langen Züge künftig auch an den relevanten Stationen der Linie RE1 halten können, werden im Rahmen vom Projekt i2030 neun Stationen entlang der Strecke schrittweise verlängert. Im Projekt i2030 planen die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem VBB den Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion.

Die Bauarbeiten führen zeitweise zu Einschränkungen, sind aber notwendig, damit der RE1 zukünftig an den entsprechenden Stationen halten kann. Seit Dezember 2025 ermöglicht ein Übergangsfahrplan den schrittweisen Einsatz der umgebauten 8-Teiler. Seither werden unter anderem Potsdam Park Sanssouci und Potsdam Charlottenhof von diesen längeren Zügen bedient.



## Die drei Baustufen

**1. Baustufe – abgeschlossen seit Ende 2022**  
Bahnsteige zwischen Erkner und Frankfurt (Oder) wurden verlängert, sodass dort 6- statt 5-teilige Züge halten können.

**2. Baustufe – laufende Umsetzung**  
Bahnsteige werden für den Betrieb von 8-teiligen Zügen ausgebaut. Anfang 2025 wurde in Potsdam Park Sanssouci mit den Verlängerungen begonnen. Insgesamt werden neun Stationen längere Bahnsteige erhalten.

**3. Baustufe – in Planung**  
Laufende Planung für die Verlängerung an den Bahnsteigen der Stationen Wusterwitz, Kirchmöser und Kraftwerk Finkenheerd.

## Zielzustand nach baulicher Fertigstellung aller geplanten Bahnsteigverlängerungen der zweiten Stufe

Züge von und nach Magdeburg sechsteilig, die übrigen Züge achteilig

