

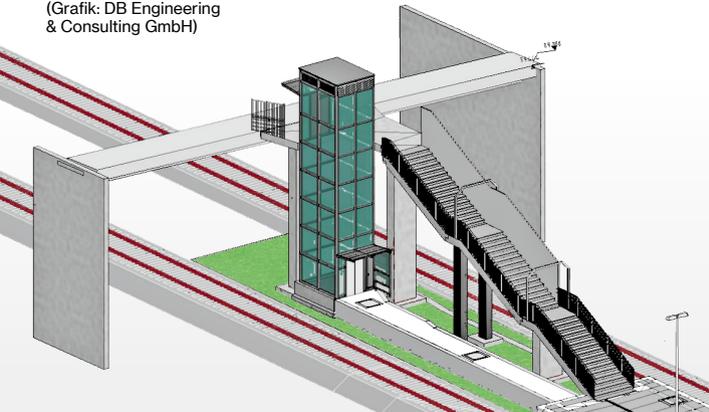
Was sind die Herausforderungen?

- 28 Stationen verfügen nicht über die erforderliche Länge für den Halt von Zügen mit acht Wagen. An sechs Stationen müssen bis Dezember 2022 bauliche Anpassungen erfolgen, damit der Halt der längeren Züge mit zunächst sechs Wagen gewährleistet ist.
- Die Verlängerungen der Bahnsteige müssen individuell geplant werden. Engpässe durch Brücken, Straßen oder Bepflanzungen erfordern für jede Station eine eigene Lösung, die in den kommenden Jahren realisiert wird.

Was ist geplant?

- In der ersten Baustufe werden bis Ende 2022 zu kurze Bahnsteige zwischen Erkner und Frankfurt (Oder) auf die erforderliche Länge für den Halt von sechs- statt fünfteiligen Zügen gebracht.
- In einem zweiten Schritt wird an allen Bahnsteigen der Strecke zwischen Wusterwitz und Eisenhüttenstadt (auf dem Gebiet von Brandenburg) eine Baulänge für den Halt von achteiligen Zügen und einem Angebot von 800 Sitzplätzen pro Zug umgesetzt. Ergänzend soll im weiteren Verlauf der Bahnhof Guben zwei Bahnsteigkanten für den Halt achteiliger Züge erhalten, da an dieser Station ebenfalls RE1-Züge auf dem Weg nach Cottbus halten werden.

Entwurf für Haltepunkt Frankfurt (Oder)-Rosengarten (Grafik: DB Engineering & Consulting GmbH)



Das Projekt i2030

Immer mehr Menschen leben und arbeiten in Berlin und im benachbarten Brandenburg – und setzen in Sachen Mobilität auf umweltfreundliches Bahnfahren.

Von der Verkehrswende hin zur Schiene profitieren Mensch und Natur. Damit das Angebot im Schienenverkehr mit dem stetig wachsenden Mobilitätsbedürfnis einer steigenden Bevölkerungszahl Schritt halten kann, muss sich auch die Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg weiterentwickeln.

Genau dazu kommen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Projekt i2030 zusammen. Gemeinsam planen wir den Ausbau der Schieneninfrastruktur der kommenden Jahre in unserer Region. Das Ziel: mehr und bessere Schienenverbindungen für die Menschen, die hier leben.

Für die Planung des Ausbaus haben wir acht Korridore sowie ein weiteres Maßnahmenpaket für die Erweiterung des S-Bahnnetzes definiert. Der RE1 von Magdeburg über Berlin bis Eisenhüttenstadt ist einer dieser Korridore.

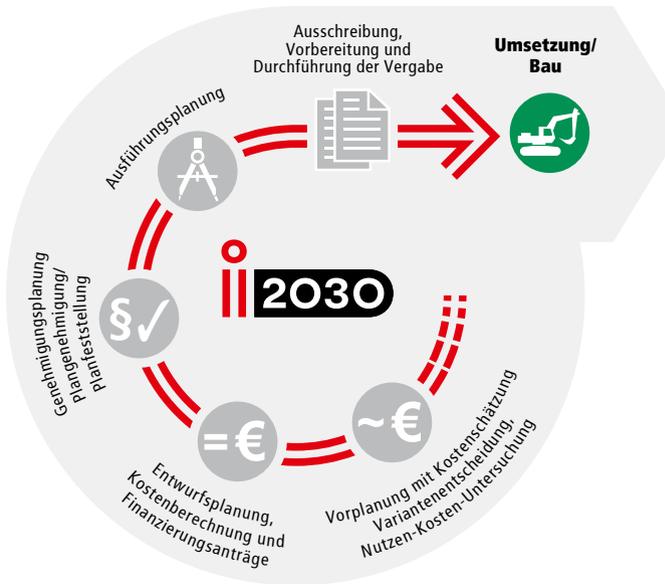
i2030 – Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg.

**Schnelle Verbindungen,
pünktliche Züge,
mehr Platz in der Bahn:
Attraktiveres Bahnangebot**

Was läuft aktuell?

- Lösungskonzepte wie Machbarkeitsuntersuchungen sind individuell für die betroffenen 28 Verkehrsstationen erstellt und die Planungen werden weiter vertieft.
- Die Finanzierungsvereinbarung für die erste Baustufe ist bereits gezeichnet. Das Finanzierungskonzept zur Sicherstellung der geplanten Bahnsteigverlängerungen für den Halt der achteiligen Züge wird zwischen den Ländern und der DB Station&Service AG als Stationsbetreiber aktuell erarbeitet.

Weitere Schritte:



Herausgeber: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
In Kooperation mit den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB Netz AG
Hardenbergplatz 2 · 10623 Berlin
(030) 25 41 41 41 · www.i2030.de · Twitter: #i2030
V.i.S.d.P.: Geschäftsführerin Susanne Henckel
Bildnachweis: Stadt Falkensee (2015), VBB GmbH
Redaktionsschluss: September 2020

**Korridor
WEST-OST
Magdeburg –
Berlin –
Eisenhüttenstadt**

**Der RE1
wächst –
die Bahnsteige
wachsen mit**



Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt:

Der RE1 wächst – die Bahnsteige wachsen mit

Die Regionalexpresslinie RE1 ist als zentrale Ost-West-Verbindung durch die Hauptstadtregion die meistgenutzte Linie im #VBB-Land. Damit längere Züge auf der Strecke fahren können und mehr Menschen davon profitieren, passen wir in den kommenden Jahren die Bahnsteige an den steigenden Bedarf an.

Zum Hintergrund

Der RE1 bringt wichtige Städte Brandenburgs und Berlins näher zusammen: Er verbindet in nur 25 Minuten die beiden Hauptbahnhöfe von Potsdam und Berlin miteinander und bewältigt schon alleine damit einen Großteil der Pendlerbeziehungen in der Hauptstadtregion.

Auch weitere Städte Brandenburgs sind auf den RE1 angewiesen. In gut 45 Minuten Fahrzeit verbindet er beispielsweise Berlin mit dem regionalen Wachstumskern Brandenburg an der Havel. Der Hochschulstandort

Frankfurt (Oder) ist mit dem RE1 in rund 70 Minuten von Berlin aus erreichbar. Alle Gemeinden entlang der Strecke profitieren von dem Anschluss an die schnelle und dicht getaktete Verbindung.

Nicht zuletzt wird auch die Ansiedlung des Elektroauto-Herstellers Tesla in der Nähe der RE1-Station Fangschleuse zu einer steigenden Fahrgastnachfrage führen.



WEST - OST: Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt

- Wichtige Knotenpunkte
- Bestehende Station Regionalverkehr
- Mögliche Station Regionalverkehr
- Halt mit Bahnsteiglänge unter 220m
- Bestehende / bereits in Bau befindliche Strecke Regionalverkehr
- - - Mögliche Strecke Regionalverkehr



Was bringt die Verlängerung der Bahnsteige?

Das Bahnangebot wird mit dem neuen Verkehrsvertrag Elbe-Spree ab Ende

2022 in der Hauptverkehrszeit zwischen Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) durch dichtere Taktzeiten und mehr Sitzplätze erhöht. Vorläufig werden auf den bisher mit fünf Wagen fahrenden Zügen sechs Wagen im Einsatz sein. Zusätzlich hält dann ein dritter stündlicher Zug in den Hauptverkehrszeiten

mit acht Wagen an den größeren Stationen wie z.B. Werder (Havel) oder Fürstenwalde (Spree).

Entlang der Strecke befinden sich zahlreiche Halte, an denen die achteiligen Züge nicht komplett am Bahnsteig halten können. Erst deren Verlängerung ermöglicht den Einsatz der längeren Fahrzeuge.

Insgesamt profitieren die Fahrgäste von einem komfortablen 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Pro Stunde wird das Sitzplatzangebot von heute 1.200 dann auf rund 2.100 nahezu verdoppelt. Das ist einmalig für eine Regionalexpress-Linie in Deutschland.

◀ RE1 Richtung Magdeburg



◀ Magdeburg Braunschweig



▶ Frankfurt
Warschau
Zielona
Góra

▶ RE1 Richtung Eisenhüttenstadt

