



DB Engineering & Consulting

Eisenbahn für die Welt von Morgen

01

Die DB E&C

02

Unsere Leistungen

03

Unsere Referenzen





Das sind wir

Im DB-Konzern

Deutsche Bahn

Vorsitzender

Finanzen & Logistik

Digitalisierung & Technik

Personal & Recht

Infrastruktur

Personenfernverkehr

Regionalverkehr

Güterverkehr

DB InfraGO

DB Energie

DB E.C.O. Group

DB Bahnbau Gruppe

DB Services

DB Kommunikationstechnik

...

DB International Operations

DB Engineering & Consulting

Mehr als **185 Jahre**
Eisenbahn-Know-how



Das sind wir

In Deutschland

7 Regionen mit mehr
als **80 Standorten**



Hauptsitz in Berlin

Kompetenzcenter
Stadtbahn
in Karlsruhe

Projekte in mehr
als **100 Ländern** seit **1966**

6.200 Mitarbeitende
94 Nationen
für alle Gewerke



Das sind wir

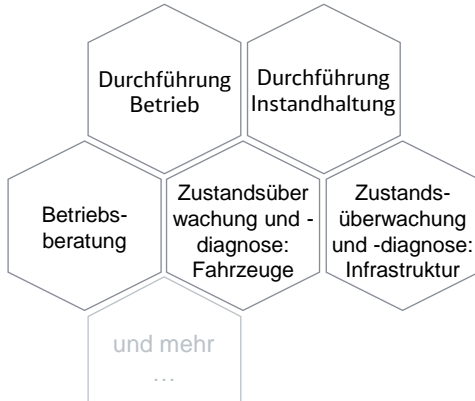
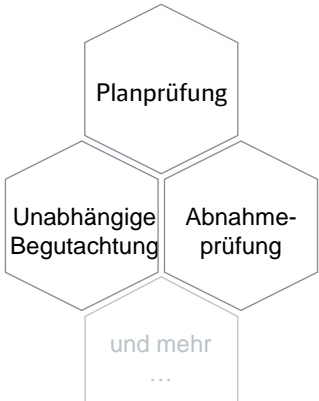
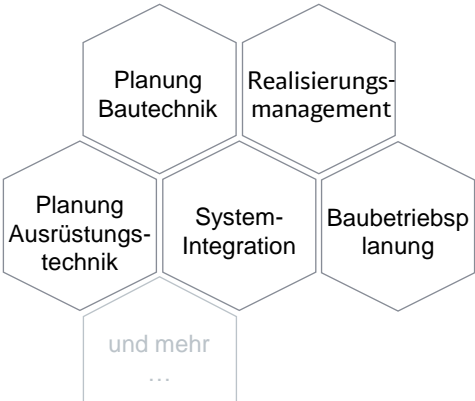
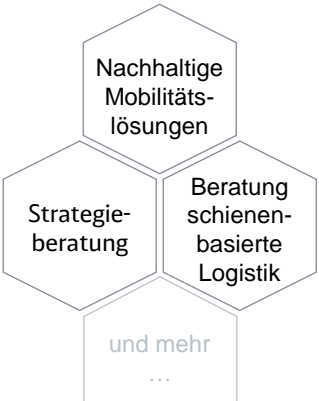
Weltweit

Auf allen **Kontinenten**
vertreten

Projekte in mehr
als **100 Ländern**
seit **1966**

Unsere Leistungen

Maßgeschneiderte Produkte für jede Lebenszyklusphase





Referenzen der DB E&C

für Nahverkehrssysteme in
Anlehnung an Metro/Tram

Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Darmstadt-Griesheim-West / Riedstadt

Brownfield



Auftraggeber

- DADINA - Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation

Zeitraum

- Voraussichtlich November 2019 - Dezember 2020

Leistungen

- Technische Untersuchung,
- Verkehrliche und betriebliche Planung,
- Abschätzung des Nutzen-Kosten-Faktors für:
- Zweigleisige Neubaustrecke nach BOStrab (6,5 km)
- Variantenuntersuchung

Derzeit enden die aus Darmstadt kommenden Straßenbahnlinien 4 und 9 in Griesheim am Platz Bar-le-Duc. Es gibt Überlegungen, das Straßenbahnnetz durch eine Neubaustrecke an den westlichen Ortsrand von Griesheim und darüber hinaus in die Riedstädter Stadtteile Wolfskehlen und Goddelau zu verlängern.

In einer Machbarkeitsstudie sind mit mehreren Varianten zu untersuchen, inwieweit eine Verlängerung nach Griesheim-West bzw. nach Riedstadt Aussicht auf einen Nutzen-Kosten-Faktor $> 1,0$ nach dem standardisierten Bewertungsverfahren hätte und ob eine detailliertere Planung für das Projekt zu empfehlen wäre.



Potential- und Machbarkeitsstudie Verlängerung S-Bahn nach Dieburg

Brownfield



Auftraggeber

- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund



Zeitraum

- Dezember 2018 – Dezember 2020

Leistungen

- Untersuchung von Varianten hinsichtlich Streckenführung (Neubauabschnitt), Zweigleisigkeit und Elektrifizierung
- Neubau Haltepunkte und Bahnsteigverlängerungen
- Fahrzeitberechnung und Fahrplanerstellung
- Nutzen-Kosten-Untersuchung nach Projektdossierverfahren
- Potentialanalyse*

Projektbeschreibung

Der Untersuchungsraum umfasst die Verlängerungsoptionen für die RMV-Linien S1 und S2 südlich von Frankfurt nach Dieburg sowie den Ausbau der Dreieichbahn Buchschlag – Oberroden – Dieburg und eine Weiterführung nach Darmstadt Hbf

* Leistungserbringung durch Inovaplan GmbH, Karlsruhe



Machbarkeitsstudie und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Vision Odenwaldbahn 2030

Brownfield



Auftraggeber

- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund



Zeitraum

- Mai 2018 - heute

Leistungen

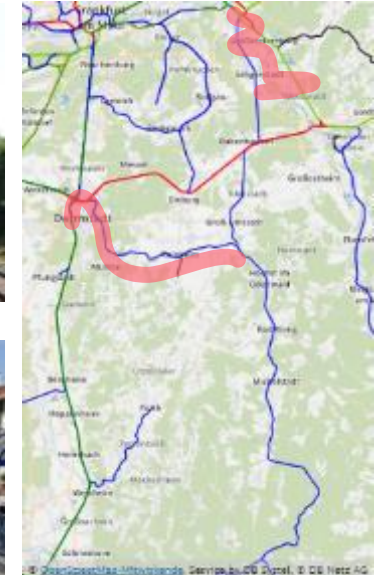
- Bahnsteigverlängerung an 27 Stationen auf 170 m unter Berücksichtigung bautechnischer und ausrüstungs-technischen Belange (Signalisierung)
- Neubau von zwei Begegnungsabschnitten
- Neubau eines Kreuzungsbahnhofs
- Herstellung gleichzeitiger Einfahrten in einem Kreuzungsbahnhof
- Szenarienbetrachtung zur Elektrifizierung der Strecke Komplett / teilweise unter Einsatz von Batteriehybridfahrzeugen
- Grobkostenschätzung
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Anlehnung an das Projektdossierverfahren*

*Leistungserbringung durch Inovaplan GmbH, Karlsruhe

Im Hinblick auf die Abhängigkeit der Fahrzeuge und den heutigen Kapazitätsengpässen soll in einer Machbarkeitsstudie die Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus der knapp 130 km langen Odenwaldbahn mit zusätzliche Begegnungsabschnitten und Bahnsteigverlängerungen untersuchen. Zudem wurde eine Elektrifizierung der Strecke gesamthaft und abschnittsweise unter Einsatz von Batteriehybridfahrzeugen untersucht.



Bilder: links + oben: M. Laug; unten: Willi Schlag



Machbarkeitsstudie Ausschleifung RSB Reutlingen

Brownfield



Auftraggeber

- Stadt Reutlingen

Zeitraum

- September 2018 - Juni 2020

Leistungen

- Untersuchung von Varianten zur Ausschleifung aus der EBO- in die BOStrab-Strecke
- Ersatzmaßnahmen für Gleise und Bahnsteige bei der DB
- Trassenvarianten für die Gomaringer Spange
- Konzeption der betrieblichen Abwicklung
- Abschnittsweise Integration Stadtbahn in Straßenraum

Die Stadt Reutlingen wird durch die Hauptbahn Plochingen - Tübingen erschlossen. Im Rahmen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSB) ist vorgesehen die Stadtbahnzüge aus Norden und Westen aus der Bahn auszuschleifen und auf die neue innerstädtische Stadtbahn zu führen. Zusätzlich ist die zu reaktivierende Bahnstrecke aus Gomaringen anzubinden.

Die geometrischen Rahmenbedingungen erforderten eine umfangreiche Untersuchung der technischen und betrieblichen Möglichkeiten



Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Stadtbahn Reutlingen mit Verknüpfungen

Brownfield



Auftraggeber

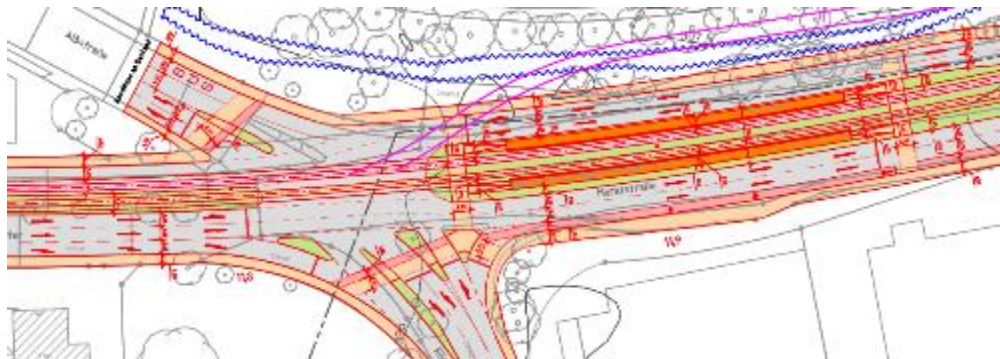
- Stadt Reutlingen

Zeitraum

- November 2018 - Juli 2020

Leistungen

- Trassenfindung für Einschleifung Stadtbahn in DB-Strecke (Verknüpfung BOStrab / EBO)
- Bautechnische Machbarkeit Innenstadttrasse nach BOStrab
- Betriebliche Untersuchungen mit Fahrzeitenberechnung
- Kostenermittlungen und Zuarbeiten für Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standi)



- Neubau innerstädtischer Stadtbahnstrecke (ca. 5 km) vom Hauptbahnhof bis Stadtgrenze Pfullingen
- Offene Variantendiskussion für Innenstadtführung
- Herstellung einer Verknüpfung zwischen DB- und Stadtbahnnetz im Hauptbahnhof Reutlingen
- Reaktivierung der stillgelegten Strecke Reutlingen Hbf - Ohmenhausen (- Gomaringen) mit Anschluss an DB- und künftiges Stadtbahnnetz; Wiederaufbau mit Ortsdurchfahren nach BOStrab



Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahnverlängerung Filderebene – Neckartal

Brownfield



Auftraggeber

- VRS Verband Region Stuttgart



Zeitraum

- Februar 2020 – laufend

Leistungen

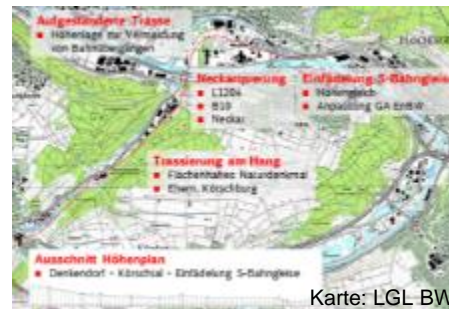
- Detailliertere Betrachtung zum Korridorverlauf
- Verifizierung und Detaillierung der Infrastrukturplanung
- Überarbeitung Kostenschätzung
- Gliederung Kostenschätzung nach der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung
- Erstellung Betriebskonzept und Nachfrageuntersuchung durch VWI (Verkehrswissenschaftliches Institut) Stuttgart

Zur Herstellung einer neuen S-Bahn-Verbindung von der Filderebene (Stuttgart Flughafen) ins östlich gelegene Neckartal wurde bereits im Jahr 2019 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die damaligen Ergebnisse sollen nun fortgeschrieben und in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung bewertet werden. Die damaligen Grobbetrachtungen sind dazu detaillierter zu untersuchen und fortzuschreiben. Insbesondere der Streckenverlauf im Körschtal ist hinsichtlich der Umweltbelange kritisch zu prüfen.

Auf Grundlage der fortgeschriebenen Kostenschätzung sowie der angepassten Betriebskonzepte aufgrund neuer Randbedingungen (Inbetriebnahme Stuttgart 21 und Gutachten zum Deutschlandtakt) und der resultierenden verkehrlichen Wirkungen wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt.



Karte: Openstreetmap



Karte: LGL BW



Bilder: M. Laug

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Fortschreibung Standardisierte Bewertung

Brownfield



Auftraggeber

- Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

Zeitraum

- 2018 - heute

Leistungen

- Fortschreibung der Standardisierten Bewertung zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb von 2012 nach neuer Verfahrensanleitung (2016)
- Fortschreibung Betriebskonzepte mit Fahrzeitenberechnung und teilweise Neuerstellung der Betriebskonzept in FBS
- Erstellung Bahnsteigbelegungsplan
- Planung und Anpassung der Busverkehre (Regional- und Stadtbusverkehre)
- Fortschreibung Kostenschätzung und Zusammenstellung der Kostenschätzungen Dritter nach Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung
- Technische Beratung zu Stadtbahnsystemen in Verknüpfung BOStrab / EBO

- Neubau innerstädtischer Stadtbahnstrecken nach BOStrab in Reutlingen und Tübingen
- Herstellung einer Verknüpfung zwischen DB- und Stadtbahnnetz in den Bahnhöfen Reutlingen und Tübingen
- Reaktivierung stillgelegter Strecken nach EBO und teilweise BOStrab (Gomaringer Spange, Talgangbahn, Echaztalbahn)
- Elektrifizierung und abschnittsweiser Ausbau der Bestandsstrecken
- Neubau von Stationen zur Verbesserung der Erschließungswirkung



Quelle: VDV TramTrain



Nutzen-Kosten-Untersuchung zur ÖPNV-Erschließung Wiesbaden Ostfeld

Auftraggeber

- ESWE Verkehrsgesellschaft mbH

Zeitraum

- März 2020 - Dezember 2020

Leistungen

- Korridorstudie für eine neue Straßenbahnlinie
- Grobkostenschätzung
- Entwicklung Buskonzepte
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (in Anlehnung Standardisierte) mit Nachfragerechnung, Betriebskostenrechnung
- Darstellung alternativer Mobilitätskonzepte

Südöstlich der Innenstadt von Wiesbaden soll mit dem Ostfeld ein neues Wohngebiet entstehen sowie westlich von WI-Erbenheim ein neues Gewerbegebiet. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll für diese Gebiete eine attraktive ÖPNV-Erschließung dargestellt werden. Mit den Schwerpunkten Buserschließung, Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr und Straßenbahn-erschließung werden stufenweise verschiedene Planfälle bewertet.

Die Studie wird zusammen mit der PTV TransportConsult in Karlsruhe durchgeführt, die das Verkehrsmodell, den Busverkehr und die alternativen Mobilitätskonzepte bearbeiten.



CityBahn Wiesbaden/ Mainz

Abschnitt 2 Theodor-Heuss-Brücke – WI / Hochschule

Brownfield



Auftraggeber

- CityBahn GmbH

Zeitraum

- Juni 2017 – November 2020

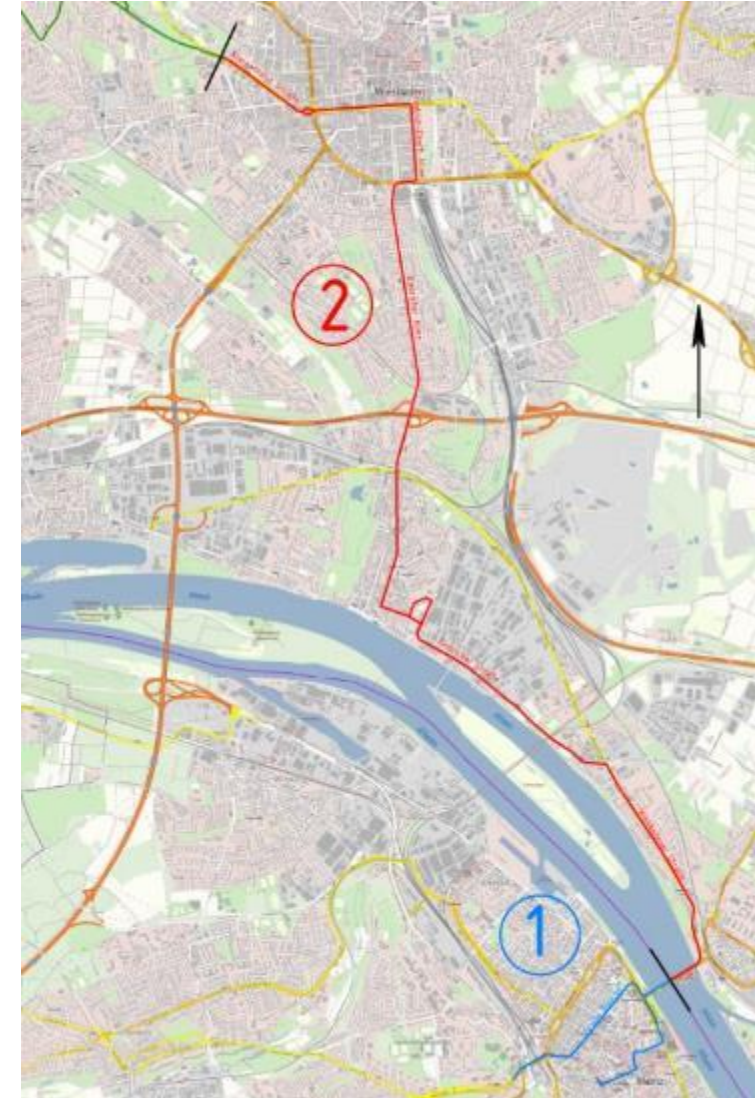
Leistungen*

- Lph 1-4 Oberleitungsanlage und Gleichstromunterwerke
- Lph 1-4 Leit- und Sicherungstechnik
- Lph 1-4 50 Hz-Technik
- Lph 1-4 Fernmeldeanlagen (BOStrab)
- Geotechnik

Projektbeschreibung

Neubau von ca. 12,2 km Straßenbahn auf Meterspur, mit Anbindung an das Mainzer Netz. Auslegung auf ca. 100.000 Fahrgäste pro Jahr. Trassierung erfolgt zweigleisig auf überwiegend besonderem Bahnkörper, teilweise aber auch straßenbündig. Die Strecke wird mit 750 V Gleichspannung und Oberleitung elektrifiziert.

*Leistungen E&C; Gesamtprojekt in Arbeitsgemeinschaft von Schüßler-Plan (Federführer), Mailänder Consult, DB Engineering & Consulting



CityBahn Wiesbaden/ Mainz

Abschnitt 3.2/ 4.1 Kohlheck – Bad Schwalbach (Aartalbahn)

Brownfield



Auftraggeber

- CityBahn GmbH

Zeitraum

- Juni 2019 – November 2020

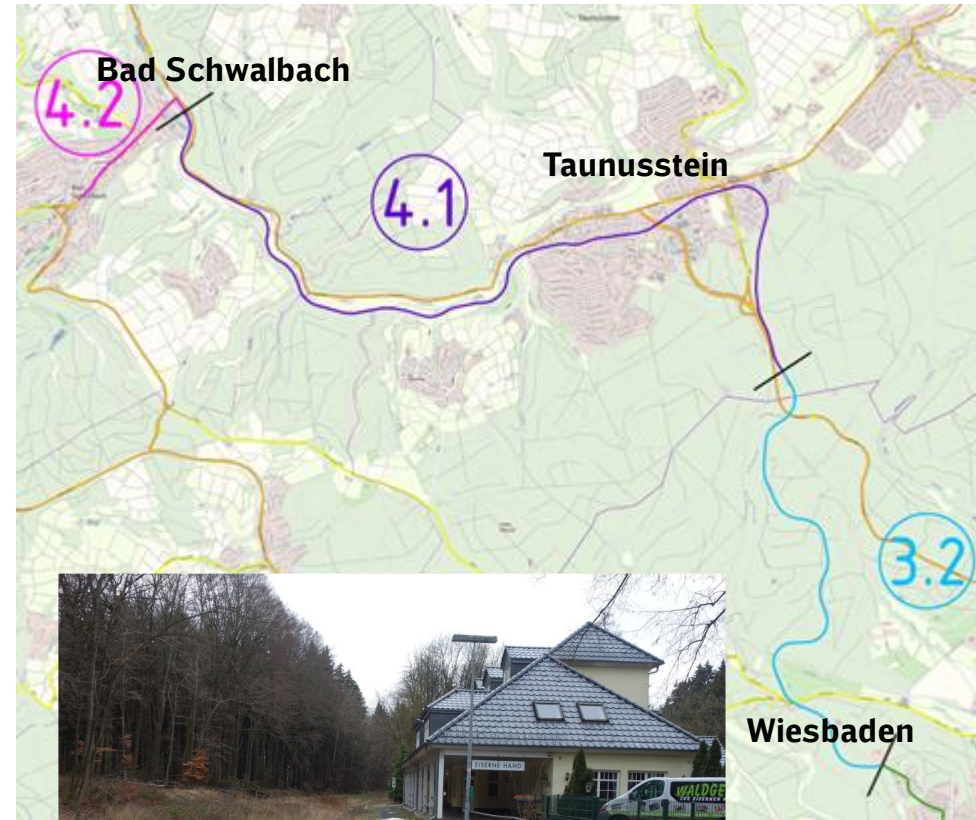
Leistungen*

- Lph 1-2 Oberleitungsanlage und Gleichstromunterwerke
- Lph 1-2 Leit- und Sicherungstechnik
- Lph 1-2 50 Hz-Technik
- Lph 1-2 Fernmeldeanlagen
- Geotechnik

Projektbeschreibung

Reaktivierung von ca. 15,5 km Eisenbahn auf Meterspur nach ESBO mit Neubau ca. 0,7 km Straßenbahn, Verknüpfung Mainzer und (geplantes) Wiesbadener Netz. Trassierung erfolgt eingleisig auf besonderem Bahnkörper, mit zweigleisigen Abschnitten. Die Strecke wird mit 750 V Gleichspannung und Oberleitung elektrifiziert.

*Leistungen E&C; Gesamtprojekt in Arbeitsgemeinschaft von Schüßler-Plan (Federführer), Mailänder Consult, DB Engineering & Consulting



Machbarkeitsstudie und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Vision Odenwaldbahn 2030

Brownfield



Auftraggeber

- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund



Zeitraum

- Mai 2018 - heute

Leistungen

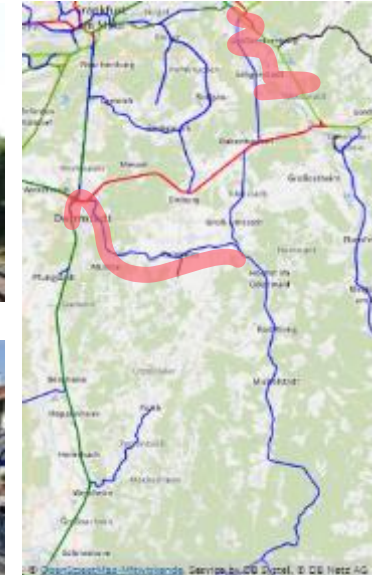
- Bahnsteigverlängerung an 27 Stationen auf 170 m unter Berücksichtigung bautechnischer und ausrüstungs-technischen Belange (Signalisierung)
- Neubau von zwei Begegnungsabschnitten
- Neubau eines Kreuzungsbahnhofs
- Herstellung gleichzeitiger Einfahrten in einem Kreuzungsbahnhof
- Szenarienbetrachtung zur Elektrifizierung der Strecke Komplett / teilweise unter Einsatz von Batteriehybridfahrzeugen
- Grobkostenschätzung
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Anlehnung an das Projektdossierverfahren*

*Leistungserbringung durch Inovaplan GmbH, Karlsruhe

Im Hinblick auf die Abhängigkeit der Fahrzeuge und den heutigen Kapazitätsengpässen soll in einer Machbarkeitsstudie die Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus der knapp 130 km langen Odenwaldbahn mit zusätzliche Begegnungsabschnitten und Bahnsteigverlängerungen untersuchen. Zudem wurde eine Elektrifizierung der Strecke gesamthaft und abschnittsweise unter Einsatz von Batteriehybridfahrzeugen untersucht.



Bilder: links + oben: M. Laug; unten: Willi Schlag



Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Elektrifizierung und Ausbau Ermstalbahn, Modul 1

Brownfield



Auftraggeber

- Erms-Neckar-Bahn AG

Zeitraum

- August 2013 - 2017

Leistungen

- Planerische Darstellung der bautechnischen Maßnahmen für Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke und die technische Ausrüstung (Lph 1 bis 4)
- Machbarkeit / Konzept Elektrifizierung
- Entwicklung eines Bauphasenkonzeptes
- Entwurf einer betrieblichen Aufgabenstellung (Bast)
- Koordinationsleistungen, GVFG-Antrag, Unterstützung im Planfeststellungsverfahren

- NE-Bahn mit 21,4 km Streckenlänge nach EBO
- Zu elektrifizierende Streckenlänge:
- 10,4 km mit 15 kV / 16,7 Hz, nach DB-Regelwerk
- Bahnsteigverlängerung an 8 Stationen
- Umbau Bahnhof Gsaidt, einschließlich Güterverkehr
- Ergänzung Bahnhof Metzingen mit Perspektive für gesamthafte Herstellung der Barrierefreiheit
- Betroffene Ingenieurbauwerke: 4 Stück
- Investitionsvolumen: ca. 15,5 Mio. EUR



Weitere Referenzen

national & international

Greenfield

38 Haltepunkte

EMV-Gutachten

35,3 km
Strecke

Signaltechnik nach
BOStrab und ESBO



Unsere Referenzen

Neubau Citybahn Wiesbaden - Mainz

Ort: Wiesbaden / Mainz

Kunde: ESWE Verkehrsgesellschaft
mbH

Laufzeit: 2017-2020



Die meterspurige Citybahn stellt den ersten und zentralen Baustein in der perspektivischen Realisierung eines Stadtbahn-Gesamtnetzes zwischen den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz dar. Der Streckenverlauf zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden beinhaltet einen ehemaligen, zu reaktivierenden Streckenabschnitt der Aartalstrecke.

Fachplanung der Technischen Ausrüstung in den Leistungsphasen 1-4 der HOAI nach BOStrab bzw. ESBO:

- Oberleitungsanlagen
- Gleichstromunterwerke
- Tragwerksplanung Fahrleitungsanlagen
- Leit- und Sicherungstechnik, Fernmelde-, Nachrichten-, Funkanlagen
- 50Hz-Anlagen mit Beleuchtung und Weichenheizungen

Brownfield

Anforderungen der BOStrab und der EBO

**weltweit größtes
Zweissystem-Stadtbahnnetz**

**Aus der Region
ohne Umsteigen
in die Stadt**

**477 km Stadtbahnlinien
im Verkehrsverbund**



Unsere Referenzen

Zweissystem-Stadtbahnen Karlsruhe und Heilbronn

Ort: Karlsruhe, Heilbronn

Kunde: Albtal-Verkehrs-
Gesellschaft mbH (AVG) / Karlsruher
Schieneninfrastruktur-Gesellschaft
mbH (KASIG) / Stadtwerke Heilbronn



Zahlreiche Einzelprojekte in verschiedenen Ausbaustufen:

- Betriebssimulationen
- Machbarkeitsuntersuchung
- Projektmanagement / Generalplanung
- Bautechnische Planung
- Planprüfung für Bahntechnische Ausrüstung
- Technische Ausrüstung
- Bauoberleitung
- Bauüberwachung

Unsere Referenzen

Regionaltangente West Regionalstadtbahn

Ort: Frankfurt

Kunde: RTW Planungsgesellschaft mbH

Laufzeit: 2018-2021



Die Regionaltangente West ergänzt das Stadt- und Regionalverkehrsnetz der Mainmetropole und des Rhein-Main-Gebiets. Sie verbessert die Verkehrsanbindung der westlichen Stadtteile von Frankfurt/Main und des Frankfurter Flughafens.

- Beratung Fahrzeugkonzept für Zweisystemfahrzeuge
- Projektsteuerung, Planung der bahn- und maschinentechnischen Ausrüstung
- Vermessung und Baugrund und Bodengutachten

47,7 km langes
Streckennetz

BOStrab-Infrastruktur
wird teilweise neu errichtet

2 Linien mit
22 Haltestellen

Systemwechsel
BOStrab auf EBO

Frankfurt-Höchst

Neubau der S-Bahnstation Elbbrücken

Ort: Hamburg

Kunde: DB Station & Service AG

Laufzeit: 2015-2019



Für die Erschließung der östlichen HafenCity wurde Ende 2019 die S-Bahn-Haltestelle Elbbrücken inklusive des Übergangsbauwerks zur U-Bahn in Betrieb genommen. Die Lage an der Elbe bietet ein einzigartiges Panorama, stellte aber hohe Anforderungen an die Planer hinsichtlich des Baugrunds. Weitere Herausforderungen ergaben sich zudem durch die räumliche Enge und den während der Bauphase fast uneingeschränkt stattfindenden Bahnverkehr.

Planungsleistungen in den Leistungsphasen 1 bis 7 nach HOAI:

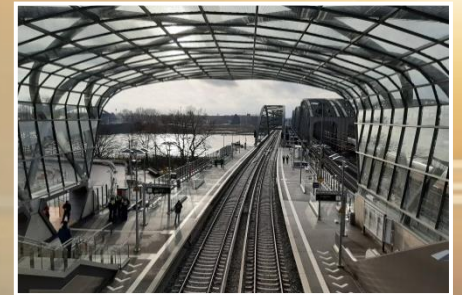
- Bahnstrom, Technische Gebäudeausrüstung
- Oberleitungsanlagen, Verkehrsanlagen
- Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation
- Hochbau, Konstruktiver Ingenieurbau

20.000

Fahrgäste pro Tag



Städtebauliche
Integration



70 Mio. Euro
Investitionsvolumen

Ausführungsplanung

Unsere Referenzen

Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe

Ort: Hamburg

Kunde: DB Netz AG

Laufzeit: 2014-2021



Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg und die Deutsche Bahn AG wollen gemeinsam eine S-Bahnlinie von Bad Oldesloe nach Hamburg schaffen: die Linie S4. Geplant ist der Umbau und die Erweiterung für einen S-Bahnbetrieb mit Oberleitung und Stromschiene von Hamburg Hbf. nach Ahrensburg.

Planungsleistungen in den Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI:

- Oberleitungsanlagen, Verkehrsanlagen
- Leit- und Sicherungstechnik, Elektrische Energieanlagen
- Ingenieurbauwerke



**97.000 Fahrgäste
pro Tag**

**Zweisystembetrieb
Oberleitung und Stromschiene**

**35 km
Streckenlänge**

Unsere Referenzen

Tel Aviv LRT Purple Line

Ort: Tel Aviv, Israel

Kunde: Yenon Research & Design Ltd.

Laufzeit: 2018-2025



Die Purple Line soll die östlichen Regionen des Großraums Tel Aviv mit dem Stadtzentrum verbinden. Es handelt sich um ein Stadtbahnssystem auf Straßenebene, das unter Fahren auf Sicht betrieben werden soll. Die Gesamtlänge der nach **BOStrab** geplanten Linie beträgt etwa 28 km mit 44 Haltestellen. Außerdem enthält die Linie ein Depot.

- Konzept- und Vorentwurf
- Ausführungsplanung
- Ausschreibung

Planung in Anlehnung
an **BOStrab**

22 km Länge



44 Stationen

Brownfield

33

gesicherte Bahnübergänge

33 Stationen

24 km

Streckenlänge

12 km

unterirdisch



Unsere Referenzen

Tel Aviv LRT Red Line - Systemintegration

Ort: Tel Aviv, Israel

Kunde: CRTG-EEB

Red Line Systems Ltd.

Laufzeit: 2018-2022



Die Linienfahrzeuge werden unter Fahren auf Sicht und einem teil-automatischen Zugsicherungssystem betrieben, während in den Untergrundabschnitten und auf der vollständig getrennten Abzweigung nach Kiryat Arveh die Linienfahrzeuge mit dem vollautomatischen Zugbetrieb und einem voll-ständig automatischen Zugsicherungssystem betrieben werden. Die LRT wird nach SI 5350, analog **BOStrab**, geplant.

DB E&C stellt die Systemintegration für das gesamte Red Line Projekt sicher. Dazu gehören:

- Risikomanagement
- Systemsicherung (RAM und Sicherheit)
- Leitung der kompletten Prüf- und Inbetriebnahmeaktivitäten
- Überprüfung der Systeme auf Kompatibilität mit der Systemintegration

Greenfield

Green Mountain Linie in
Betrieb seit
Dezember 2018

Green Mountain Linie:
7,3 km, 11 Stationen

Unsere Referenzen

Tamsui Light Rail Program

Ort: New Taipei, Taiwan

Kunde: Sinotech Engineering
Consultants, Ltd.

Laufzeit: 2014-2019



Die Stadtbahn von Tamsui (auch bekannt als das Danhai Stadtbahn) wurde konzipiert, um die Verkehrsüberlastung in Taipei City zu reduzieren und die Wiederbelebung der Nachbarstädte voranzutreiben. Das neue System wird an die bestehende Red Line der Taipei MRT angeschlossen und soll aus der Green Mountain Line und der Blue Seaside Line bestehen. Phase 1 des Projekts ist auf die Green Mountain Line beschränkt.

- Beratungsleistungen in verschiedenen Fachgebieten für die Planung eines neuen Stadtbahnsystems in Anlehnung an **BOStrab**

Blue Ocean Linie:
6,65 km, 9 Stationen

Greenfield **12 km**
Streckenlänge

13 Stationen

geplant in Anlehnung
an BOSTRAB

20 Jahre
Betriebs- und Instandhaltungsberatung

Unsere Referenzen

Canberra LRT

Ort: Canberra, Australien

Kunde: Canberra Metro

Laufzeit: 2016-2038



Während der 20-jährigen Geschäftstätigkeit stellt DB Engineering & Consulting der operativen Einheit Schlüsselpersonal zur Verfügung und führt halbjährliche Audits durch, um die Einhaltung der festgelegten Key Performance Indicators zu überprüfen und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

- Überprüfung Entwurfspläne, Prozesse
- Verfahren des O&M-Auftragnehmers
- Betriebsvorbereitung und -beratung, Erstellung Betriebsregeln
- Abnahmeprüfungen & Qualitätsaudits bei den Auftragnehmern
- Halbjährliche Betriebsüberprüfungen

Greenfield

Metro Doha (Phase 1 bis 2022)

4 Linien, 84 km Strecke, 37 Stationen

146 km

langes Fernverkehrsnetz

Unsere Referenzen

Katar Integriertes Eisenbahnprojekt

Ort: Katar

Kunde: Qatar Rail

Laufzeit: 2011 - 2019



Entwicklung und Umsetzung eines schienengebundenen, landesweiten Verkehrssystems mit Metro und Light-Rail in Doha, Fern- und Güterverkehr mit Anbindung an die Nachbarstaaten.

- Machbarkeitsuntersuchung
- Systemberatung
- Betriebs- und Netzkonzeption
- Ingenieurtechnische Planung Metro Doha
- Unterstützung beim Aufbau der Eisenbahnorganisation Qatar Rail Systemprüfung Fernverkehrsnetz als „Shadow Operator“

Greenfield

Metro für den
Hadsch-Betrieb

72.000 Pilger
pro Richtung und Stunde



18 km
Länge

Konzentration des Betriebs
auf 7 Tage im Jahr

9 Stationen

Unsere Referenzen

Al Mashaaer Al Mugaddassah Metro

Ort: Mekka, Saudi Arabien

Kunde: Dar Al-Handasah
Consultants

Laufzeit: 2009-2019



Die Experten der DB E&C beraten den Auftraggeber seit der Implementierungsphase in technischer und betrieblicher Hinsicht und übernehmen dabei ein umfassendes Aufgabenspektrum im Projektmanagement und in der Projektsteuerung. Eine besondere Herausforderung stellt die jährliche Einstellung und Wiederaufnahme des Betriebs dar.

- Bauüberwachung
- Betriebsüberwachung

Folgen Sie uns



Web



LinkedIn



Jobs