

# DIGITALER SCHIENENVERKEHR

BERATUNGSSERVICES FÜR DEN  
SCHIENENVERKEHR DER ZUKUNFT

**RAMBOLL** Bright ideas. Sustainable change.



Titel: Tampere Hauptbahnhof, Finnland  
Fotografie: Elina Manninen - Keksi Agency

# INHALT

Digitalisierung des Schienenverkehrs



Was bedeuten digitaler Schienenverkehr und Signaltechnik?



Beratung für digitalen Schienenverkehr und Signaltechnik



## Lessons Learned

ERTMS-Einführung



## Projekte

ETCS-Signalisierung. Landesweiter Austausch bestehender Signale, Dänemark



Digitalisierung des Schienenverkehrs im Vereinigten Königreich



Nationale ERTMS-Implementierung, Norwegen



ERTMS-Kapazität, Finnland



Analyse des fahrerlosen Betriebs der S-Bahn, Kopenhagen



ERTMS-Unterstützung für Queensland Rail, Australien



Rail Baltica



ETCS Schleswig-Holstein, Deutschland



Längster Eisenbahntunnel der Welt mit ERTMS in der Schweiz



RBC-RBC-Analyse (Radio Block Control) in Schweden



## Kontakt



# DIGITALISIERUNG DES SCHIENENVERKEHRS

In ganz Europa wird ein gemeinsames europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) eingerichtet, um die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen europäischen Städten zu verbessern und nahtlosen Personen- und Güterverkehr innerhalb der Europäischen Union zu ermöglichen. Daher müssen alle europäischen Länder in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren ihre nationalen Signalisierungssysteme auf den europäischen Standard umrüsten.

Dänemark ist das erste Land in Europa, das sein gesamtes Signalsystem modernisiert hat. Ramboll leitet das internationale Team, das dieses ehrgeizige Infrastrukturprojekt umsetzt. Im Jahr 2019 nahm die erste Linie im Norden nach 6.000 Teststunden den kommerziellen Betrieb mit Fahrgästen auf. Damit wurde zum ersten Mal weltweit eine Strecke nach dem Standard ETCS Level 2 Baseline 3 betrieben.

Ramboll verfügt über mehr als zehn Jahre praktische Erfahrung mit großen und komplexen Signalisierungsprogrammen, sodass wir als verlässlicher Partner professionelle Dienstleistungen anbieten können. Zu unseren internationalen Dienstleistungen im Bereich Bahnsysteme gehören LST-Planungen von Neu- und Umbauprojekten, Entwurf von Lastenheften, Integration von neuen Techniken, Schulungen von Mitarbeitern und Prozessgestaltung. Ramboll ermöglicht eine erfolgreiche und effiziente Projektabwicklung für unsere Kunden.

## ÜBER RAMBOLL

Ramboll ist eine führende Ingenieur-, Architektur- und Managementberatung, die 1945 in Dänemark gegründet wurde. Die Ramboll-Gruppe beschäftigt mehr als 16.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit mit einer besonders starken Präsenz in Skandinavien, Großbritannien, Nordamerika, Zentraleuropa sowie im Mittleren Osten und Asien-Pazifik-Raum. Mit Büros in 35 Ländern gehört der dänische Konzern zu den größten internationalen Beratungsgruppen.

Ramboll verbindet lokale Expertise mit globalem Know-how in den Geschäftsbereichen Hochbau & Architektur, Transport & Infrastruktur, Stadtplanung & -gestaltung, Wasser, Umwelt & Gesundheit, Energie sowie Management Consulting. Mit einer einzigartigen Kombination aus Ingenieur- und Managementberatung entwickelt Ramboll innovative, nachhaltige Lösungen, die für die Kunden, die Gesellschaft und somit für jeden Einzelnen einen wirklichen Unterschied machen.

[WWW.RAMBOLL.DE](http://WWW.RAMBOLL.DE)

# WAS BEDEUTEN DIGITALER SCHIENENVERKEHR UND SIGNALTECHNIK?

Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Alltags. Sie ermöglicht den Zugang zu Arbeits-, Geschäfts-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen. Der Wohlstand und die Entwicklung von Gesellschaften und Unternehmen hängen von effizienten Verkehrssystemen ab.

Leider trägt der Verkehr maßgeblich zur globalen Erwärmung bei: Er produziert fast 30% der gesamten CO2-Emissionen der EU. Wenn wir den Klimawandel aufhalten wollen, brauchen wir nachhaltigere Beförderungssysteme. Dabei spielt der Schienenverkehr eine wesentliche Rolle, denn 72% der Transportemissionen stammen aus dem Straßenverkehr. Demgegenüber bietet die Eisenbahn eine klimafreundliche Alternative mit einem CO2-Fußabdruck, der viel geringer ist als bei Autos oder Lastwagen.

Eisenbahnen können zum Rückgrat nachhaltiger Verkehrssysteme werden. Dem Güter- und Personenverkehr auf Schienen fiel es jahrelang schwer, mit dem Straßen- und Luftverkehr mithalten und sich an neue Bedürfnisse der Kunden anzupassen. Die Europäische Union hat jedoch mehrere Initiativen angestoßen, um

den Eisenbahnsektor zu modernisieren und sein Potenzial auszuschöpfen.

Das Europäische Schienenverkehrsmanagementsystem (ERTMS) zu etablieren, ist ein wichtiger Schritt auf diesem Weg. Das neue digitale Signalisierungssystem legt den Grundstein für einen integrierten europäischen Schienenverkehrsraum, der auf der Kompatibilität von nationalen Systemen und einem hohen Maß an Leistung und Sicherheit beruht.

ERTMS trägt zu einer modernen, wettbewerbsfähigen Eisenbahn bei. Es vereinfacht den Betrieb von Schienenverkehrsdiensten in Europa und befördert die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems.

## WAS IST ERTMS UND WARUM GEWINNT ES JETZT AN BEDEUTUNG?

ERTMS standardisiert die Leit- und Sicherheitstechnik und verbessert dadurch die grenzüberschreitende Interoperabilität innerhalb Europas. Aktuell existieren im europäischen Schienensystem über 20 verschiedene nationale Systeme zur Signalgebung und Geschwindigkeitsregulierung, von denen viele nicht miteinander

kompatibel sind. Das behindert den freien Schienenverkehr. ETCS beseitigt nicht nur diese technische Barriere für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr, sondern spart auch Wartungskosten, verbessert die Sicherheit und erhöht die

Verkehrskapazität. Das System kann die Streckenkapazität erhöhen und ist bis zu einem sehr hohen Geschwindigkeitsbereich einsetzbar. Dadurch sind die Varianten sowohl für Hochgeschwindigkeitsstrecken als auch für Nebenbahnen wirtschaftlich nutzbar.

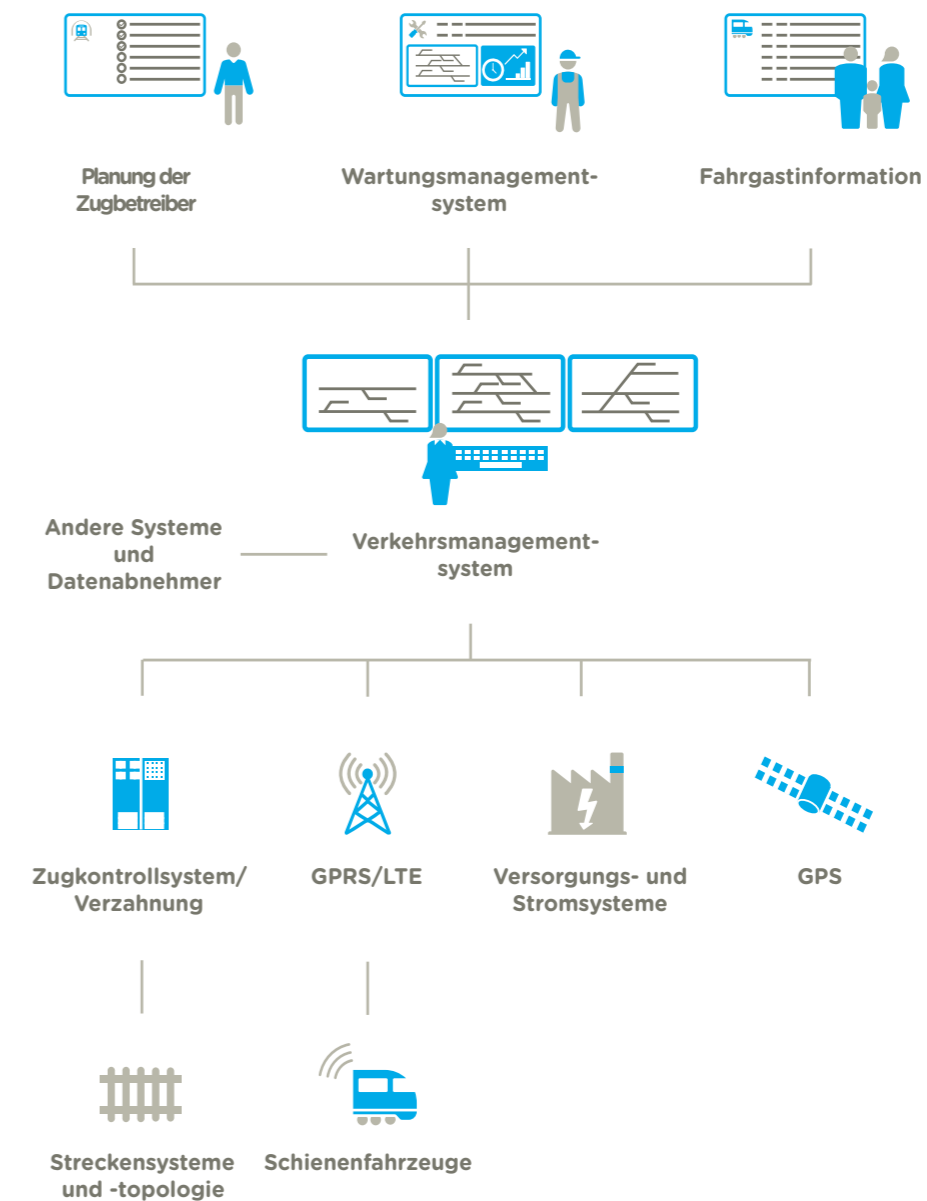


Abbildung: Digitaler Schienenverkehr und digitale Signalgebung

# BERATUNG FÜR DIGITALEN SCHIENENVERKEHR UND SIGNALTECHNIK

Ramboll bietet professionelle Dienstleistungen mit Mehrwert, die wir mit unserem kundenorientierten Ansatz verbinden. So gewährleisten wir, dass wir die Projekte für unsere Kunden auf der ganzen Welt ebenso erfolgreich und effizient durchführen wie den Bahnbetrieb.

## UNSERE LEISTUNGEN

Ramboll bietet Beratung in nahezu allen Bereichen

### STRATEGIE, ANALYSE & PLANUNG

#### Strategie

- Studien zur Strategie und Machbarkeit
- Entwicklung von Business Cases

#### Analyse

- Konzeption
- Kapazitätsanalyse und Simulation

#### Planung

- Strategische Gesamtplanung und Ablaufplanung

### PROGRAMM-MANAGEMENT, BESCHAFFUNG UND BENCHMARKING

#### Programm-Management

- Programm-Management, Leitung und Planung
- Einbeziehen von und Zusammenarbeit mit Interessengruppen

#### Beschaffung

- Kommerzielle Beschaffungs- und Vertragsstrategien

### Benchmarking & Projektgesundheitschecks

### SYSTEMINTEGRATION, LST- & ERTMS-BERATUNG UND -KONZEPTION

#### Systemintegration

- Systemanalyse und -integration

#### LST- und ERTMS-Beratung

- Systemfachkenntnisse
- Zugsteuerungssysteme
- Streckensysteme
- Bordsysteme
- Eisenbahn-IT-Systeme
- Kommunikationssysteme
- Normen und Standards

#### LST-Planung

- Entwurf und Planung von digitaler Stellwerkstechnik (DSTW)
- Entwurf und Planung von mechanischer Stellwerkstechnik
- Technische Ausstattung

### PRÜFUNG, BETRIEB & ASSET-MANAGEMENT

#### Prüfung

- Test-, Rollout- und Migrationsstrategien und -verwaltung
- Labortests und Labormanagement
- Testverfahren

#### Betrieb und Wartung

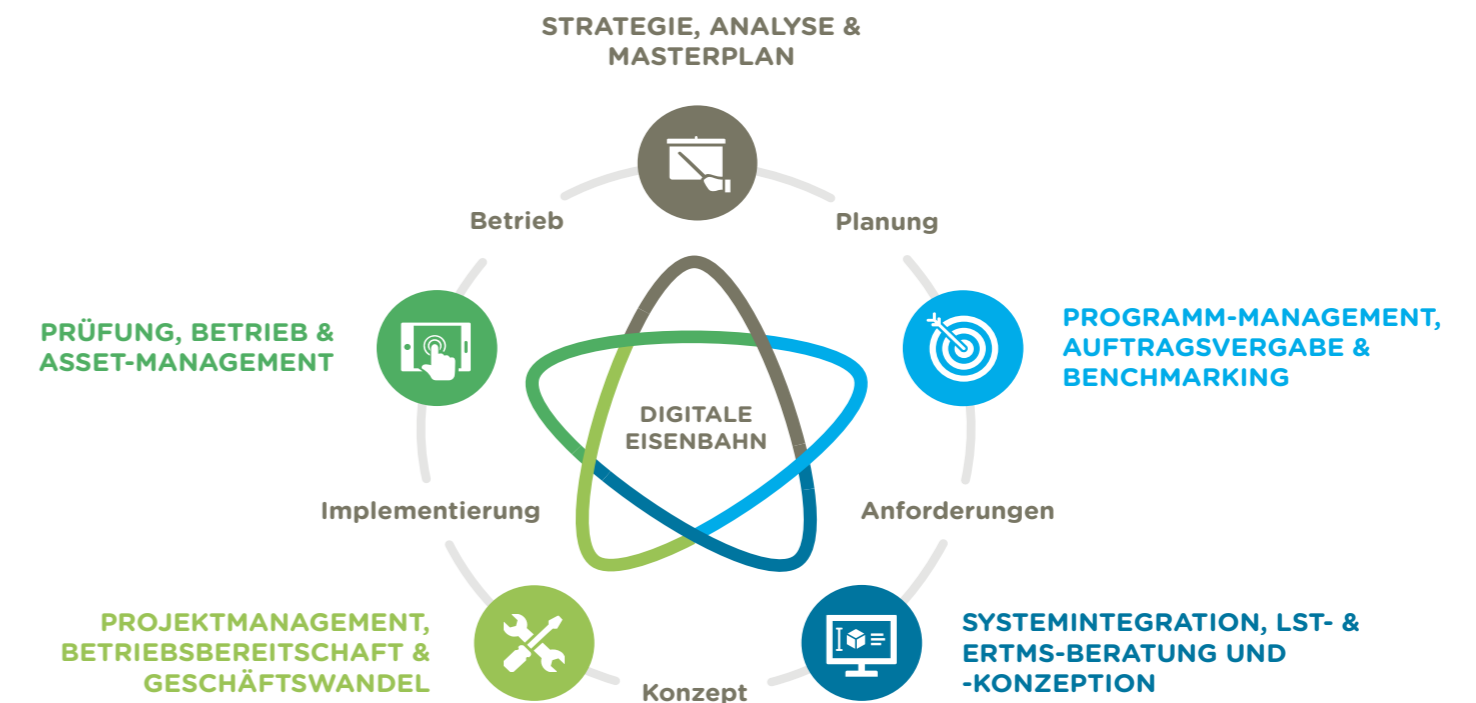
- Verkehrsmanagement und Entwicklung von Betriebsregeln
- Eisenbahnsicherheit
- Wartungsprogramm und -strategien
- Wartungsplanung und Wartungshandbücher

### Anlagenmanagement

- Entwicklung von Asset-Management-Strategien und Leitplänen
- Strategie und Verwaltung von Asset- und Topologiedaten
- Analyse von Lebenszykluskosten und Gewinnen

### PROJEKTMANAGEMENT, BETRIEBSBEREITSCHAFT & GESCHÄFTSWANDEL

- Projektmanagement
- Vertrags- und Lieferantenmanagement
- Handels- und Vertragsmanagement



# LESSONS LEARNED

Neue Signale bewirken den Wandel: 5 Dinge, die wir von der ERTMS-Implementierung in anderen Ländern gelernt haben.

Technologische Anforderungen sind nicht die einzige Voraussetzung, um die neuen ERTMS-Signalisierungssysteme erfolgreich einzuführen. Die neue Technologie zu etablieren ist eine allumfassende organisatorische Aufgabe, die sich sowohl auf die Kerngeschäftsfunktionen als auch das Personal auswirkt. Nach dem Abschluss erster ERTMS-Projekte in anderen Ländern Europas hat Ramboll die fünf wichtigsten Aspekte für eine erfolgreiche Einführung in Deutschland gesammelt.

Aktuell wird das neue Eisenbahn-Signalsystem, ETCS Level 2, bereits in anderen Ländern umgesetzt. Mit dem neuen System wird die Fahrgastkapazität deutlich erhöht, Verspätungen verringert und gleichzeitig die Sicherheit verbessert. Die vollständige Erneuerung des Signalsystems ist ein komplexer Prozess. Da das gesamte Eisenbahnnetz abschnittsweise mit dem ERTMS-System ausgerüstet werden soll, müssen Züge zeitweise auf andere Routen mit unterschiedlichen Signalsystemen umgeleitet werden. Das ist sowohl technisch als auch bürokratisch eine große Herausforderung.

Basierend auf den europaweiten Erfahrungen können wir folgende Tipps bei der Umsetzung der ERTMS-Signalisierung geben:

## 01

### Zusammenarbeit verringert den Widerstand gegen Veränderungen

Die Durchführung eines Vorhabens mit dem Umfang des Signalisierungsprogramms ist ein komplexes Großprojekt. Für den Auftraggeber kann es daher schwierig sein, die Bedürfnisse der internen und externen Stakeholder zu verstehen. Die Notwendigkeit, das bestehende System am Laufen zu halten, erschwert es, die neu eingeführte Technologie kennenzulernen. Die Erfahrungen aus den anderen ERTMS-Projekten zeigen, dass es daher vorteilhaft ist, erfahrene Betreiber mit der Aufgabe zu betrauen, Projekt- und Geschäftsänderungsaktivitäten zu leiten, um einen reibungslosen Übergang in den Betrieb effektiv zu steuern.

Verschiedene Nutzer und Interessengruppen in das Projekt einzubeziehen, schafft darüber hinaus Vertrauen in die neue Technologie. In ihrer Funktion als Botschafter stellen diese Nutzer eine klare Verbindung zwischen den Vorteilen des neuen Systems sowie den technologischen und unternehmerischen Veränderungen her und verringern so den Widerstand gegen Veränderungen.





## 02

### Flexible Ausbildung

Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen bei der Umsetzung des Projektentwurfs, der Genehmigungen und der Durchführung von Schulungen, ist es wenig effizient, diese nacheinander durchzuführen. Da unvorhergesehene Verzögerungen auftreten können, ist es stattdessen ratsam, in einen flexiblen Ausbildungsplan und eine modulare Ausbildung zu investieren, die auch eine effiziente Auffrischungsschulung beinhaltet. Wir raten dazu, die jeweiligen Schritte parallel ablaufen zu lassen, damit der Status und der Reifegrad aller Arbeitsabläufe überwacht werden kann.

## 03

### Fokus auf den Lernkurveneffekt

Die Verwaltung eines großen Change-Projekts wie das ERTMS-Programm hat gezeigt, dass es einen größeren Lernkurveneffekt hat als separate kleinere Projekte. Beim Übergang von einem Schritt zum nächsten, werden neu erworbene Kenntnisse und Erfahrungen (gute wie schlechte) in den Plan für die Inbetriebnahme übertragen, um eine kontinuierliche starke Leitung des Projekts zu gewährleisten.

## 04

### Übergang zum Business as Usual

Um die neuen Arbeitsweisen im Echtbetrieb zu beherrschen, braucht es Zeit. Erfahrungen aus anderen ERTMS-Projekten zeigen, dass es sinnvoll ist, Instandhaltungsexperten frühzeitig in notwendige Aktivitäten einzubinden. So können sie ein Verständnis für das

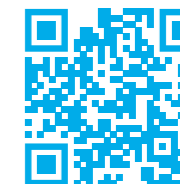
neue System entwickeln und es werden unnötige Arbeiten vermieden, die auf den Anforderungen des früheren Systems basieren. Dasselbe gilt auch für das Betriebspersonal. Da das neue System wesentliche Änderungen in den Betriebs-, Instandhaltungs- und Fehlersuchverfahren erfordert, ist es von entscheidender Bedeutung, das Personal frühzeitig in den Betriebsablauf einzubeziehen. So kann sichergestellt werden, dass sie in der Lage sind, das erforderliche Verfahren während des Test- und Inbetriebnahmeprozesses durchzuführen.

## 05

### Prioritäten setzen, um zu liefern

Produkt- und Softwareentwicklung sind ein erheblicher Teil von ERTMS-Projekten. Wenn nur die grundlegenden Funktionen für den normalen Zugbetrieb umgesetzt werden, können die Risiken der Projektdurchführung auf Kosten eines erhöhten Zeitrahmens reduziert werden. Daher ist es unerlässlich, eine klare Verbindung zwischen den erwarteten Vorteilen und der Lieferungen und Funktionen des Technologiewechsels herzustellen, um fundierte Entscheidungen bei möglichen Verzögerungen von Produktlieferungen zum Nutzen des gesamten Unternehmens und Projekts zu treffen. Dies kann erreicht werden, indem die Vorteile bereits in den frühen Phasen des Projekts gegeneinander abgewogen werden.

Um mehr über die  
Umsetzung von ERTMS,  
scannen Sie den QR-Code



# INTERNATIONALE PROJEKTE

## **01 ERTMS-Signalisierung. Landesweiter Austausch bestehender Signale, Dänemark**

- Entwurf, Planung, Spezifizierung, Ausschreibung und Umsetzung der nationalen Einführung.

Dänemark ist eines der ersten europäischen Länder, das seine gesamten Signalsysteme auf ETCS umstellt.



01

Damit wertet es den Zugverkehr zwischen Dänemark und allen europäischen Städten auf. Ramboll führt das Konsortium an und ist verantwortlich für die laufende Lieferung eines der weltweit größten ETCS-Ausrüstungsprogramme. Der Zugverkehr profitiert nach dem Projektabschluss von einer verbesserten Kapazität, reduzierten Verzögerungen, erhöhten Geschwindigkeiten und hohen Sicherheitsstandards. Außerdem wird es möglich sein, die exakte Position des Zugs im Schienennetz zu verfolgen.

## **02 Digitalisierung des Schienenverkehrs im Vereinigten Königreich**

- Signalisierungs- und ERTMS-Dienste, technische Führung; technische Lösungen; Projekt- und Risikomanagement; Einbeziehung von Interessengruppen; Geschäftswandel und Industrietraining; Daten- und Anlagenverwaltung

Wir legen die Grundlagen für das Digitalisierungsprogramm des Schienennetzes. Die Digitalisierung verbessert die Sicherheit und Pünktlichkeit der Eisenbahn, maximiert die Kapazität, verbessert die Kundenerfahrung und unterstützt das künftige Wirtschaftswachstum. Ramboll arbeitet mit Arcadis als Lieferpartner für Systeme zusammen,

um das Digital-Railway-Programm zu unterstützen. Das britische Network Rail hat das Projekt ins Leben gerufen, um das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) nach dänischem Vorbild im Vereinigten Königreich zu etablieren. Ramboll wird auch die Entwicklung des Digital Railway Toolkit anleiten: Darunter bündeln wir die Anforderungen, Spezifikationen und Prozesse, sowie notwendige Kompetenzen und Ausbildungsanforderungen, die die Einführung des digitalen Zugverkehrs im gesamten britischen Streckennetz unterstützen werden.

## **03 Nationale ERTMS-Implementierung, Norwegen**

- Planung, Spezifizierung, Ausschreibung und Umsetzung des landesweiten ERTMS.

Um ERTMS auf dem gesamten Eisenbahnnetz einzuführen, wird in Norwegen das bestehende streckenseitige Signalsystem erneuert, ein neues Verkehrsmanagementsystem etabliert und in verschiedenen norwegischen Schienenfahrzeugen eine integrierte ERTMS-Lösung installiert. Ramboll bot für das Projekt technische Beratung in allen ERTMS-Disziplinen, auf Gleis- und Fahrzeugseite, Systemintegration, Migrationsplanung, Sicherheits- und Lebenskostenanalyse nach EN 50126 und Projektmanagement. Darüber hinaus unterstützte Ramboll Bane NOR bei der Ausschreibung, dem Design und dem Migrationsprozess.



02



03



04

**04 ERTMS-Kapazität, Finnland**  
**- Fallstudien, theoretische Analysen und Kosten-Nutzen-Analysen.**

Finnland erwägt die Einführung von ERTMS Level 1 oder Level 2. Ramboll untersucht die Kapazitätsverbesserung der ERTMS-Level-2-Kapazität auf zweigleisigen Strecken im Vergleich zu Level 1. Auf der Grundlage von Fallstudien sowie theoretischen und Kosten-Nutzen-Analysen lieferte Ramboll Empfehlungen für die bestmögliche ETCS-Lösung für zweigleisige Streckenabschnitte.

**05 Analyse des fahrerlosen Betriebs der S-Bahn, Kopenhagen**  
**- Wirtschaftliche, technische und organisatorische Auswertung.**

Die nächste Fahrzeug-Generation Kopenhagener S-Bahn ist für den Zeitraum 2026-2036 geplant. In diesem Zusammenhang wurde eine Analyse der Auswirkungen eines möglichen fahrerlosen S-Bahn-Betriebs auf das Serviceniveau und die Wirtschaftlichkeit ausgewertet.

Ramboll ist in Zusammenarbeit mit Parsons führender Berater des Projekts und verzeichnet alle technischen Aspekte der Fahrzeugspezifikationen, die Entwicklung des Geschäftsmodells, die sozioökonomische Analyse und die Abschätzung der Folgen für das Personal.

**06 ERTMS-Unterstützung für Queensland Rail, Australien**  
**- Projektplanung und Unterstützung durch ERTMS-Experten**

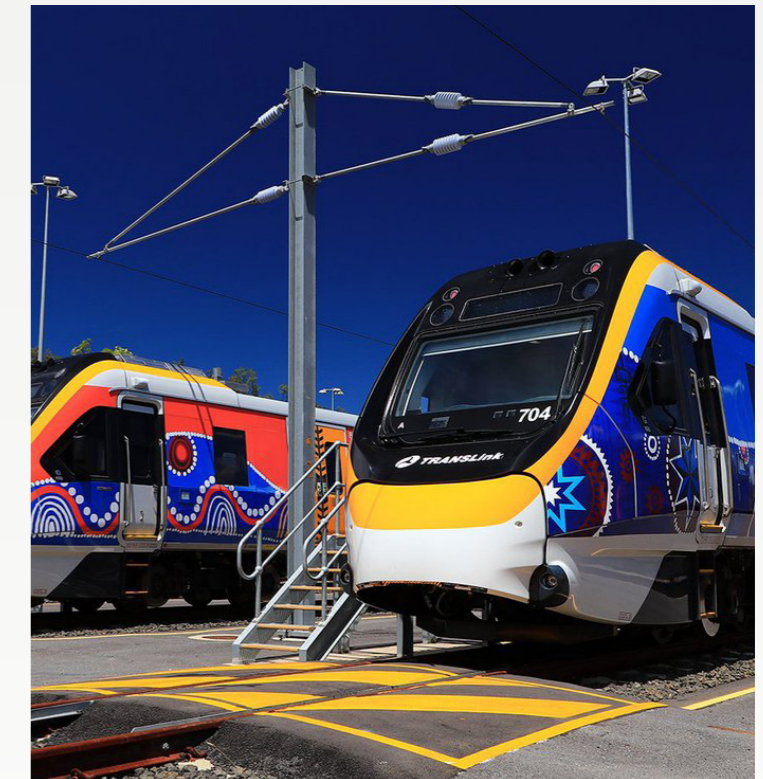


05

Ramboll beriet Queensland Rail in ERTMS-Fragen im Rahmen der Umgestaltung des innerstädtischen Netzes um Brisbane auf ETCS-Level 2. Ramboll lieferte ERTMS- und Verkehrsmanagement-Expertise, einen detaillierten Bericht über die Erkenntnisse aus dem dänischen Signalisierungsprogramm, plante die Implementierungsphase und definierte die RBC-Grenzen. Ramboll beteiligte sich zudem an der Überprüfung der Anforderungen und der Bewertung der Vorschläge von Anbietern. Queensland Rail hat Ramboll eingeladen, sich auch in der Implementierungsphase als kundenseitiger ERTMS-Berater einzubringen. Im Rahmen der ERTMS-Dienstleistungen bereitet Ramboll Sicherheitszulassungen, Betriebsbereitschaft und Betriebsvorschriften vor.

**07 Rail Baltica**  
**- Machbarkeitsstudie, Beschaffungs- und Einsatzstrategie, Betriebsplan und zukünftiges Stationslayout, Simulation**

Rail Baltica AS hat Ramboll beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Beschaffungs- und Einsatzstrategie der Teilsysteme für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung durchzuführen, die die Einführung von ERTMS vorbereitet. Außerdem erstellt Ramboll einen Betriebsplan und entwirft den zukünftigen Bahnhofgrundriss für den Knotenpunkt Riga für die 1435-mm- und 1520-mm-Infrastruktur einschließlich einer RailSys-Simulation.



06



07



**08 ETCS Schleswig-Holstein, Deutschland**  
- Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit.

Die Strecken Lübeck-Fehmarn und Hamburg-Flensburg in Schleswig-Holstein und Hamburg sollen bis 2028 bzw. 2030 mit ETCS ausgerüstet werden. Um die bestehende Leistungsfähigkeit der Strecken zu erhalten und langfristige Fahrplankonzepte umzusetzen, müssen die Auswirkungen von ETCS auf den Schienenverkehr umfassend analysiert werden. Die Untersuchung stellt die infrastrukturellen Anforderungen an ETCS dar, die sich aus dem langfristigen Angebotskonzept ableiten lassen, damit beides zeitnah umgesetzt werden kann. Dabei muss ein stabiler Betrieb nachgewiesen sein. Falls aufgrund

der technischen Entwicklung keine Lösungen verfügbar sind, werden in der Untersuchung entsprechende Lösungsvorschläge abgeleitet.

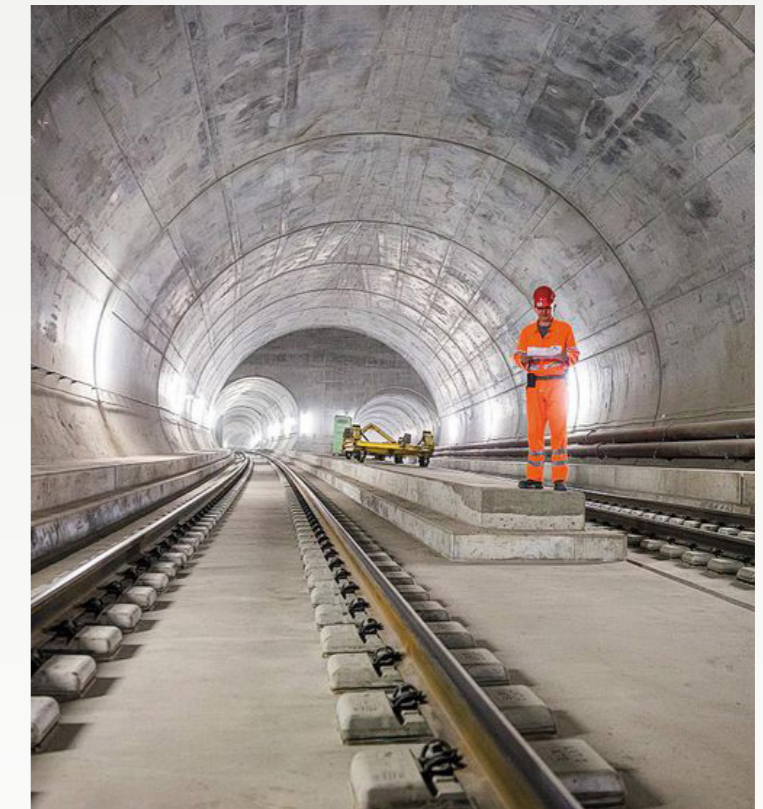
**09 Längster Eisenbahntunnel der Welt mit ERTMS in der Schweiz**  
- Beratung zu Sicherheit, Interoperabilität und RAM-Beratung für das Angebot

Der St.-Gotthard-Eisenbahntunnel ist der längste Eisenbahntunnel der Welt - und Teil der landesweiten ERTMS-Implementierung in der Schweiz. Ramboll beriet das Konsortium bei seinem Angebot zu Sicherheit, Interoperabilität und RAM. Ramboll erstellte eine Dokumentation, um nachzuweisen, dass das vorgeschlagene Systemdesign

die Sicherheitsanforderungen, die Interoperabilität und die Zuverlässigkeit (RAM) erfüllt. Dies umfasste die ERTMS-Signalisierung, das Zugmanagementsystem und die Stromversorgungssysteme. Rambolls Büro in der Schweiz unterstützt auch bei Projektmanagement, Automatisierung und Energieprojekten.

**10 Analyse von ETCS-Streckenzentralen (Radio Block Control, kurz RBC) in Schweden**  
- ERTMS Beratung, Projektmanagement, Analyse der Kompatibilität von RBC-Schnittstellen.

Für die schwedische Verkehrsbehörde Trafikverket führt Ramboll eine Analyse der Kompatibilität der RBC-Schnittstellen zweier Lieferanten durch, die für das schwedische ERTMS-Programm zur Installation von ERTMS Level 2 ausgewählt wurden. Die Analyse wird Trafikverkets Plan unterstützen, bis 2035 endgültig ausgerüstet zu sein für die vollständige Einführung von ERTMS Level 2 auf dem gesamten schwedischen Schienennetz, das sich über 11.000 km von Nord nach Süd erstreckt. Ramboll führt eine ERTMS-Marktanalyse durch, wobei der Schwerpunkt auf den bisher gewonnenen Erkenntnissen und der erfolgreichen Umsetzung liegt.



09

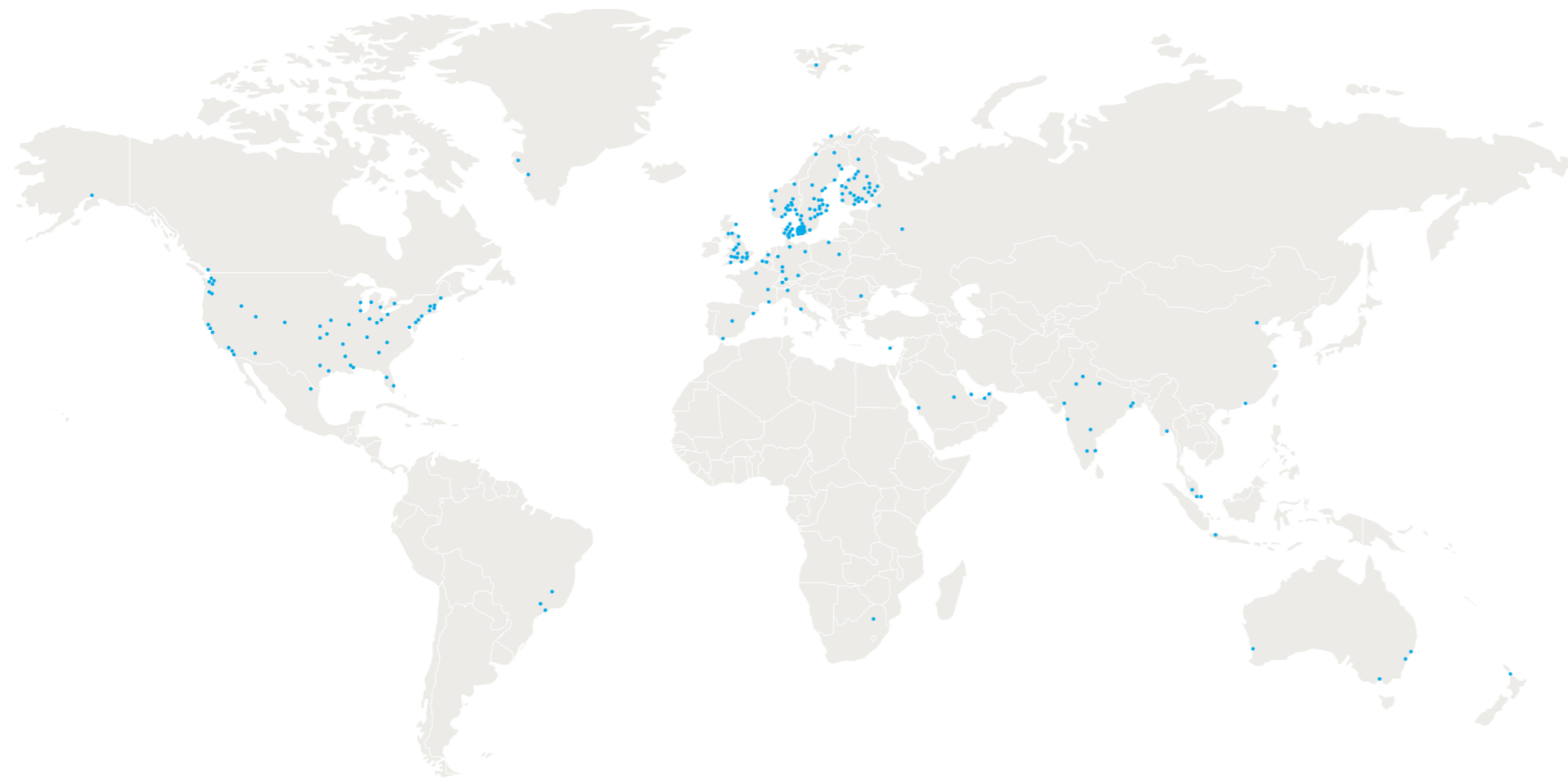


08



10

• Ramboll-Standorte



# UNSERE EXPERTISE IM DIGITALEN SCHIENENVERKEHR

LINKEDIN



INSTAGRAM



TWITTER



XING



## KONTAKT

### Global

Frode Mo  
Global Spearhead Director  
frode.mo@ramboll.com  
+47 917 42 360

### Norwegen

Ellen Leite Haugen  
Consulting Director  
ellen.leite.haugen@ramboll.no  
+47 90893694

## LÄNDER

### Dänemark

Peter I. Koch  
Senior Market Director, Rail  
Head of global digital railway &  
signalling service line business -  
ERTMS/CBTC/UTO  
ptek@ramboll.dk  
+45 5161 6442

### Schweden

Roger Langland  
Global Spearhead Unit Manager  
roger.Langland@ramboll.se  
+46 70 373 21 52

### UK

Gary Hirons  
Head of Rail Systems UK  
gary.hirons@ramboll.co.uk  
+44 7966 312363

### Finnland

Anne Jokiranta  
Project Manager  
anne.jokiranta@ramboll.fi  
+358 41 451 5487

### Australien

Doug Green  
Head of Rail Systems AUS  
doug.green@ramboll.com  
+61 473 333 823

### Deutschland

Steffen Plogstert  
Team Leader  
steffen.plogstert@ramboll.com  
+49 151 5801 5221