

# AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT BALTIKUM

SCHIENENVERKEHR UND -INFRASTRUKTUR

BRANCHE UND MARKTSITUATION  
PROJEKTE UND ERWEITERUNGSPÄNE  
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER RIGA  
AUGUST 2022

*go international*  
Bundesministerium  
Arbeit und Wirtschaft   
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **SCHIENENVERKEHR** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter [wko.at/aussenwirtschaft/schienenverkehr](http://wko.at/aussenwirtschaft/schienenverkehr)

Eine Information des

**AußenwirtschaftCenters Riga**

T +371 67 358 100

E [riga@wko.at](mailto:riga@wko.at)

 [fb.com/aussenwirtschaft](https://fb.com/aussenwirtschaft)

 [twitter.com/wko\\_aw](https://twitter.com/wko_aw)

 [linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria](https://linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria)

 [youtube.com/aussenwirtschaft](https://youtube.com/aussenwirtschaft)

 [flickr.com/aussenwirtschaftaustria](https://flickr.com/aussenwirtschaftaustria)

**blog** [www.austria-ist-ueberall.at](http://www.austria-ist-ueberall.at)

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist.

Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ  
**Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.**

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:  
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA  
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien,  
Redaktion: AußenwirtschaftsCenter Riga, T +371 673 58 100  
E [riga@wko.at](mailto:riga@wko.at), W [wko.at/aussenwirtschaft/lv](http://wko.at/aussenwirtschaft/lv)

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1. TRENDS UND PERSPEKTIVEN IN DER REGION .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Baltikum</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Transregionales Großprojekt Rail Baltica</b>	<b>5</b>
<b>2. ESTLAND .....</b>	<b>10</b>
<b>2.1. Branche und Marktsituation</b>	<b>10</b>
2.1.1 Eisenbahninfrastruktur	10
2.1.2 Güterverkehr	11
2.1.3 Personenverkehr	12
2.1.4 Straßenbahn	12
2.1.5 Nationale Programme	13
2.1.6 Wettbewerbssituation	13
<b>2.2 Projekte und Erweiterungspläne</b>	<b>13</b>
<b>2.3 Chancen für österreichische Unternehmen</b>	<b>14</b>
<b>3. LETTLAND .....</b>	<b>16</b>
<b>3.1 Branche und Marktsituation</b>	<b>16</b>
3.1.1 Bahninfrastruktur	16
3.1.2 Güterverkehr	17
3.1.3 Personenverkehr	17
3.1.4 Nationale Programme	17
3.1.5 Wettbewerbssituation	18
<b>3.2 Projekte und Erweiterungspläne</b>	<b>19</b>
<b>3.3 Chancen für österreichische Unternehmen</b>	<b>20</b>
<b>4. LITAUEN .....</b>	<b>20</b>
<b>4.1 Branche und Marktsituation</b>	<b>20</b>
4.1.1 Bahninfrastruktur	21
4.1.2 Güterverkehr	21
4.1.3 Personenverkehr	22
4.1.4 Nationale Programme	22
4.1.5 Wettbewerbssituation	23
<b>4.2 Projekte und Erweiterungspläne</b>	<b>23</b>
<b>4.3 Chancen für österreichische Unternehmen</b>	<b>24</b>
<b>5. QUELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>26</b>

## 1. TRENDS UND PERSPEKTIVEN IN DER REGION

### 1.1 Baltikum

Die **verkehrspolitischen Zielsetzungen** der drei baltischen Länder ähneln einander. Das Hauptziel des **estnischen** Transportsektors, darunter des Bahnsektors, für die nähere Zukunft ist es, einen nachhaltigen, sicheren, zugänglichen, integrativen, schnellen und technologisch innovativen Verkehrssektor und eine Infrastruktur zu gewährleisten, die das Wohlergehen der estnischen Bürger erhöht und ihre Mobilitätsmöglichkeiten fördert und unterstützt. Eine wettbewerbsfähige und effiziente Logistik trägt zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der estnischen Wirtschaft bei.

Dabei wird die Bahninfrastruktur modernisiert und neue Züge sowie Straßenbahnen gekauft. Es werden neue Strecken bzw. Straßenbahnlinien gebaut, wobei das wichtigste im Bahnbereich sicherlich das Großprojekt „Rail Baltica“ ist.

**Lettland** betrachtet die Entwicklung eines effizienten, sicheren, multimodalen, ausgewogenen, umweltfreundlichen und wettbewerbsfähigen Transportsystems, eine stabile Zunahme des Transitfrachtvolumens, die Entwicklung von Distributions- und Logistikzentren und die Steigerung der Wertschöpfung der Fracht als Prioritäten.

Die Hauptaufgaben und kurzfristigen Prioritäten der Entwicklung des **litauischen** Eisenbahnsektors bestehen in der Entwicklung der Dienstleistungsqualität in allen verwandten Bereichen wie Güter- und Personenverkehr, in der Modernisierung und im Ausbau der transeuropäischen Straßen und Strukturen der Verkehrskorridore IXB und IXD Kreta sowie in der Erneuerung der Signal-, Telekommunikations- und Stromversorgungsnetze.

Gemeinsam ist den baltischen Ländern Estland, Lettland und Litauen auch, dass sie es sich zum Ziel gesetzt haben, aktiv an der **Erfüllung der langfristigen EU-Transportziele bis 2050** mitzuarbeiten. Die EU will die verkehrsbedingten Treibhausemissionen bis 2050 um 60 % gegenüber dem Niveau von 1990 reduzieren und setzt dabei stark auf Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs, wie z.B. Umleiten von 50 % des Straßengüterverkehrs (mit einer Streckenlänge von über 300 km) auf den Schienen- und Schiffsverkehr; Sicherstellen, dass der überwiegende Teil des Personenverkehrs im Mittelstreckenverkehr den Schienentransport nutzt.

In diesem Kontext soll die Einrichtung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes abgeschlossen und generell das transeuropäische Verkehrsnetz vervollständigt werden. Die nationalen Transportstrategien aller drei baltischen Länder enthalten Pläne und Maßnahmen, um die Umsetzung dieser Ziele in der Region voranzutreiben. Dabei stehen neben Eigenmitteln der Länder derzeit die **EU-Fördermittel** zur Verfügung. Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten bleibt nicht nur im mehrjährigen Finanzrahmen 2021-2027, insbesondere mit der Connecting Europe Facility (CEF), ein wichtiger Faktor. Auch die EU-Recovery Pläne sehen bedeutende Zuschüsse für Investitionen in „grüne“ und „digitale“ Infrastruktur vor. Der estnische Plan widmet z.B. einen seiner sechs Hauptbereiche dem Thema „nachhaltiger Transport“.

Bei der Integration in das Verkehrsökosystem der EU ist **noch viel Handlungsbedarf** gegeben: Das Fehlen von moderner Schieneninfrastruktur und Hochgeschwindigkeitsautobahnen in der Nord-Süd-Richtung macht den Zugang des Baltikums zum europäischen Binnenmarkt unvollständig.

Seit der Errichtung von Bahnlinien in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts war in den baltischen Ländern die Ost-West-Richtung vorherrschend. Die baltischen Bahnen fahren bisher auf der Spurbreite von 1520 mm und die Frachten kamen vorwiegend aus Russland und den GUS-Staaten sowie aus China und Indien.

Die derzeitigen Lieferprobleme und -ausfälle aus Ländern wie Russland, Weißrussland sowie China zeigen die politischen Risiken einer einseitigen Ausrichtung auf diese Handelswege auf. Schon 2021 hat China aufgrund einer diplomatischen Verstimmung mit Litauen die im Sommer 2020 gestarteten Direktzüge vorerst eingestellt. Das angespannte Verhältnis zum Nachbarn Weißrussland erschwert ebenfalls bereits seit dem

Vorjahr die Aufrechterhaltung des Frachtverkehrs, der noch vor wenigen Jahren als aussichtsreich galt. Seit Beginn des Russland-Ukraine-Krieges hat sich Lage noch wesentlich verschärft. Die aktuelle politische Lage erfordert neue Konzepte und alternative Korridore, um die Drehscheibenfunktion als Transitländer im eurasischen Handel zu bewahren.

Gleichzeitig macht die geographische Lage das Baltikum zu einem geeigneten Ort für die Organisation der Transportlogistik zwischen den asiatischen Ländern, den GUS-Staaten und der EU. Der Frachtstrom, hauptsächlich Transit, aus dem Osten kann vom Baltikum aus nicht nur Westeuropa, sondern die ganze Welt erreichen.

Deswegen ist es so wichtig, die fehlende TEN-T- Bahnverbindung zwischen Zentraleuropa und Skandinavien im Baltikum zu erbauen, um eine endgültige Integration von Estland, Lettland und Litauen in das europäische Bahnnetz zu erzielen.

Insbesondere das baltische „**Jahrhundert-Infrastrukturprojekt**“ **Rail Baltica** soll diese Herausforderungen lösen. Durch den Anschluss an den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum werden die baltischen Staaten ihre Handelsbedingungen verbessern und über neue Logistikkkanäle Zugang zu neuen Exportmärkten gewinnen.

Nicht zuletzt kann das Projekt Rail Baltica das Wirtschaftswachstum in Estland, Lettland und Litauen fördern. Während der Bauphase zieht es ausländische Investitionen an und trägt zum nachhaltigen Produktivitätswachstum und Wettbewerbsfähigkeit im baltischen Transport- und Logistiksektor bei.

Aber nicht nur das im folgenden Abschnitt näher beschriebene Großprojekt Rail Baltica bietet österreichischen Unternehmen gute Kooperations- und Liefermöglichkeiten. Auch die weiteren, später in den Länderkapiteln dieses Reports vorgestellten Projekte und Erweiterungspläne zeigen auf, dass das Baltikum auch in Zukunft ein **interessanter Markt für Schienenverkehrstechnologien und damit verwandte Branchen** bleibt.

## 1.2 Transregionales Großprojekt Rail Baltica

**Rail Baltica** ist eines der prioritären Infrastrukturprojekte der EU mit einer enormen wirtschaftlichen und politischen Bedeutung für die Region. Für die baltischen Staaten bedeutet es mehr als das größte Infrastrukturprojekt der letzten 100 Jahre. Es ist gleichzeitig die endgültige Anbindung an Westeuropa, indem die bestehende russische Bahnspurbreite in der Nord– Süd Richtung verlassen wird.

Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Rail Baltica soll Teil des EU-Netzkorridors **TEN-T Nordsee-Ostsee** werden, der die größten Hafenstädte Europas – Rotterdam, Hamburg und Antwerpen – über die Niederlande, Belgien, Deutschland und Polen mit den drei baltischen Staaten verbinden wird.

Darüber hinaus schneidet sich der Nordsee-Ostsee-Korridor mit dem Ostsee-Adria-Korridor in Warschau und ebnet so den Weg für die Entwicklung einer neuen Lieferkette zwischen Ostsee und Adria, die das Baltikum mit dem bisher nur unzureichend zugänglichen **südeuropäischen** Markt verbindet.

Darüber hinaus bietet Rail Baltica durch die Verbindung Richtung **Finnland** den Zugang zum Norden. Der bereits bestehende Seeverkehr zwischen Tallinn und Helsinki soll dadurch belebt werden.

Langfristig soll ein Unterwasser-Bahntunnel die beiden Städte mit einer Fahrzeit von 30 Minuten miteinander verbinden. Dies würde in Zukunft Möglichkeiten für die Anbindung an den entstehenden Arktischen Korridor bieten, insbesondere im Hinblick auf die prognostizierte Rentabilität der alternativen Nordseeroute zwischen Europa und Asien.

Zusammengefasst wird die Rail Baltica Synergien zwischen Nord-Süd- und West-Ost-Frachtströmen stärken und neue Landumschlag- und Logistikmöglichkeiten in ganz Europa und Asien schaffen. Gleichzeitig

erfüllt das Projekt neben seiner wirtschaftlichen Bedeutung auch eine Rolle im Rahmen der EU- und der NATO-Verteidigungsinfrastruktur, die zuletzt stark an Bedeutung gewonnen hat.

## Überblicksdaten

Die Rail Baltica soll die baltischen Staaten mit dem europäischen Schienennetz auf europäischer Normalspurbreite von 1435 mm verbinden. Es wird eine 870 km lange neue Bahnstrecke als Greenfield-Projekt erbaut, die Tallinn mit Warschau als Teil des North Sea Baltic TEN-T Korridors verbinden wird. Die neue Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke ist für den Passagier- und Güterverkehr vorgesehen. Die Geschwindigkeit der Passagierzüge wird 240 km/h erreichen, die des Güterverkehrs 120 km/h. Es wird eine elektrische Bahn sein (2 x 25 kVAC), die der gesamten Region neue Inter- und Multimodalität bietet. Die Fertigstellung soll schrittweise 2026 bis 2030 erfolgen.

Insgesamt sind für das Projekt Investitionen in Höhe von 5,8 Mrd. Euro geplant. Die Ko-Finanzierung der EU (Connecting Europe Facility CEF) beträgt 85 %.

Aufteilung auf die drei Länder:

- o Estland 1,436 Mrd. Euro (nationaler Anteil ca. 268 Mio. Euro)
- o Lettland 1,968 Mrd. Euro (nationaler Anteil ca. 393 Mio. Euro)
- o Litauen 2,473 Mrd. Euro (nationaler Anteil ca. 493 Mio. Euro)

(Quelle: Rail Baltica Webseite)

## Projektumsetzer

Das Projekt Rail Baltica wird von den drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen umgesetzt. Die **Begünstigten** (Beneficiaries) des Rail Baltica-Projekts sind die drei Ministerien der baltischen Staaten – das **estnische Ministerium für Wirtschaft und Kommunikation**, das **lettische Verkehrsministerium** und das **litauische Ministerium für Verkehr und Kommunikation**. Sie gründeten 2014 das Joint Venture **RB Rail als Hauptkoordinator**, um das Rail Baltica-Projekt zu entwickeln und die Bahn zu errichten.

Die **nationalen Durchführungsstellen** sind Rail Baltic **Rail Baltic Estonia** in Estland, **Eiropas Dzelzceļa līnijas** in Lettland, **Rail Baltica statyba** und **Lietuvos geležinkeliai** in Litauen. Alle von den ausführenden Stellen ausgeführten Bauarbeiten werden unter der Aufsicht von „RB Rail“ durchgeführt und basieren auf gemeinsamen Beschaffungsgrundsätzen, Regeln und Vertragsvorlagen.

## Baufortschritt bei wichtigen Teilprojekten

Die wichtigsten Bahnhöfe in Tallinn, Pärnu, Riga, Riga Flughafen sind entworfen und die Bauarbeiten am Hauptbahnhof Riga und am Bahnhof am Flughafen Riga sind im Gang. Betreffend der Hauptstrecken haben einige Infrastruktur-Bauarbeiten in Estland und in Litauen bereits angefangen. In Lettland wurde die Hauptstrecke als ganze ausgeschrieben und die Ergebnisse der Präqualifizierung sind bekanntgegeben. Die Ausschreibung für den Bau ist noch nicht veröffentlicht. Abgeschlossen ist der Bau einer Überführung in Estland und des intermodalen Terminals bei Kaunas in Litauen. Die Ausschreibung der Energy Subsystems Design and Build ist im Laufen.

Der **Rail Baltica Hauptbahnhof in Tallinn** wurde vom Architektenbüro Zaha Hadid Architects (UK) und dem lokalen estnischen Partner Esplan entworfen. Seine Form bietet eine Brücke für Passagiere und einen multimodalen Verkehrskreuzpunkt.

Der **Hauptbahnhof Riga** wurde von dänischen Architektenbüros PHL Arkitekter und COWI entworfen. Der Vertrag über die Planung und die Errichtung wurde mit der Baufirmen- und Architekten-Vereinigung BeRE-RIX unterschrieben. (Die Arbeitsgemeinschaft besteht aus der belgischen BESIX Group, der lettischen Baufirma ReRe Buve und der italienischen Baufirma Rizzani de Eccher). Der neue Rail Baltica Hauptbahnhof entsteht neben dem alten, noch funktionierenden Hauptbahnhof Riga mit der Spurweite 1520 mm.

Die gleiche Baugesellschaft ist auch für den Bau der neuen Eisenbahnbrücke in Riga zuständig, die neben der bestehenden Brücke entstehen soll. Auf der anderen Seite des Flusses Daugava wird die Rail Baltica Strecke durch einen Tunnel führen.

### **Bauarbeit am Bahnhof Flughafen Riga**

Die Bauarbeiten wurden Ende Juni 2021 angefangen. Der Bau des Rail Baltica Bahnhofs und der dazugehörigen Infrastruktur am Flughafen Riga wird vom Gewinner der internationalen Ausschreibung – dem Konsortium B.S.L. Infra, bestehend aus dem österreichischen Unternehmen Swietelsky AG, dem lettischen Bauunternehmen AS LNK Industries und dem lettischem Straßenbauunternehmen SIA Binders gewährleistet. Die Bauarbeiten sind in fünf Etappen bis Dezember 2025 geplant.

### **Rail Baltica Bahnhof Kaunas, Litauen**

Das Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Litauen, LTG Infra und der spanische Dienstleister Ardanuy Ingenieria S.A. haben einen Vertrag über die Erstellung des Plans der technischen Infrastruktur des Eisenbahnknotens Kaunas des Rail Baltica-Projekts unterzeichnet. Der Auftragswert beträgt 1,065 Mrd. Euro (ohne Mehrwertsteuer). Der fertige Plan wird voraussichtlich im September 2022 genehmigt und die Planungs- und Bauarbeiten sollen bis Ende 2026 abgeschlossen sein.

Das fertige Projekt muss die Entwicklungs- und Umbaulösungen für Eisenbahnstrecken, Gebäude, Bahnhöfe, für das intermodale Terminal Kaunas, Straßen und Zufahrten, Personen- und Radwege sowie die technische Infrastruktur inkl. 110 kV und 330-kV Stromnetze, Gaspipelines u.ä. beinhalten.

### **Geschäftschancen bei Beschaffungen im Projekt Rail Baltica**

Weitere bedeutende Ausschreibungen sind in Vorbereitung oder bereits veröffentlicht. Die offizielle Webseite des Rail Baltica Projektes bietet einen gut strukturierten Überblick über die geplanten Ausschreibungen. Neben den Ausschreibungen betreffend Bauarbeiten von einzelnen Strecken werden auch Beschaffungen von Baumaterial - Schienen, Weichen, Schwellen und Zubehör - konsolidiert ausgeschrieben. Die genaue Auflistung der geplanten Beschaffungen finden Sie unter diesem [LINK](#) und die Veröffentlichungen von Ausschreibungen [HIER](#).

### **Beispiele geplanter Veröffentlichungen für Beschaffungen:**

#### **Q3 2022**

- **Planung** des Wartungsdepots der Infrastruktur in Kaunas (Litauen). Design- und Designüberwachungsdienste.
- **Damm, Ingenieurbauwerke und lokale Zufahrtsstraßen** im Abschnitt Kaunas-Šveicarija (Litauen). Bauarbeiten von Damm, Ingenieurbauwerken und lokalen Zufahrtsstraßen.
- **Technische Überwachung** für Böschungen, Ingenieurbauwerke und lokale Zufahrtsstraßen im Abschnitt Kaunas-Šveicarija (Litauen). Technische Überwachung und FIDIC-Ingenieurleistungen für die Bauarbeiten von Böschungen, Ingenieurbauwerken und lokalen Zufahrtsstraßen.
- **Oberer Gleisbau** im Abschnitt Kaunas-Šveicarija (Litauen). Bauarbeiten des oberen Gleisbaus.

#### **Q4 2022**

- **Damm, Ingenieurbauwerke und örtliche Zufahrtsstraßen** im Abschnitt Šėta-Ramygala (Teil 2) **Bauarbeiten** für Damm, Ingenieurbauwerke und örtliche Zufahrtsstraßen.

- **Technische Überwachung** für Böschungen, Ingenieurbauwerke und lokale Zufahrtsstraßen im Abschnitt Šėta-Ramygala (Teil 2) Technische Überwachung und FIDIC-Ingenieurleistungen für die Bauarbeiten von Böschungen, Ingenieurbauwerken und lokalen Zufahrtsstraßen
- **Bau** eines grenzüberschreitenden Abschnitts Lettland-Litauen.
- Phase I des Baus des Infrastruktur-Instandhaltungszentrums Pärnu, Estland. (Vorbereitung des Materiallagers). **Bau** von Böschungen, Ingenieurbauten, Bau von Verbindungsstraßen und Landgewinnung.
- Ülemiste-Soodevahe, Estland (Bauabschnitte der Hauptstrecke). **Dammbau.**
- Performance-Management-Tool / **IT-Systeme.**
- Grenze Harju / Kreis Rapla – Mälivere (Bauabschnitte der Hauptstrecke) **Bau einer Böschung.**
- **Planungsüberwachungsdienst** für den Bau der Lao Street (Estland).
- **IT-Architektur-Entwicklungsstrategie**, einschließlich Unternehmens-IT-Strategieentwicklung, Tools- und Datenstrategieentwicklung, Digitalisierungsstrategieentwicklung, Unternehmensarchitektur und Plan / Roadmap für die Implementierung.
- Know-how für lokale Haltestellenprojekte von Rail Baltica im Landkreis Rapla (Estland). **Entwurfsüberwachungsdienste.**
- Persönliches Assessment HR-Tool / **IT-System.**
- **Bau des Muuga-Terminals** (Estland), Beschaffungsphase I. Bau von Böschungen, Ingenieurbauten, Bau von Verbindungsstraßen und Landgewinnung.
- **Planungsüberwachungsdienst** für Hochspannungskreuzungen der Region Rapla (Estland) L186, L025, L027, L026 OJV. Bau- und Planungsüberwachungsdienste.
- **Technisches Detaildesign und Designüberwachung** in Litauen (städtischer Knotenpunkt Kaunas). Beschaffung des technischen Detaildesigns und Designüberwachung in Litauen für den Abschnitt des städtischen Knotenpunkts Kaunas.
- **Planungsüberwachungsdienst** für Hochspannungskreuzungen der Region Harjumaa (Estland) L005 / L006A, L167 / L007, L164 / L165, L167 / L007, L169, L100B / L182, L006A / L005. Bau- und Planungsüberwachungsdienste.
- **Planungsüberwachungsdienst** für Ülemiste-Soodevahe, Estland (Bauabschnitte der Hauptstrecke). Bau- und Planungsüberwachungsdienste.
- **Planungsüberwachungsdienst** für die Grenze des Landkreises Harju / Rapla – Mälivere, Estland (Bauabschnitte der Hauptstrecke). Bau- und Planungsaufsichtsdienste.
- **Bau des Passagierterminals Pärnu** (Lao-Straße), Estland. Bau des Terminalgebäudes, des Damms, der Ingenieurbauwerke, des Baus von Verbindungsstraßen und der Landgewinnung.
- **Planungsaufsichtsdienst** für das Tagadi-Öko-Viadukt (Estland). Bau- und Entwurfsaufsichtsdienste.
- Erbringung von **IT-Dienstleistungen**: Beratung, Softwareentwicklung, Internet und Support



**Q1 2023**

- **Entwurf und Bau von CCS-Subsystemen.** Planung, Steuerung und Signalgebung sowie Beschaffung von Bauverträgen.

**Potential für Zukunftstechnologien**

Obwohl die europäische Bahnindustrie als konservativ gilt, nutzt sie aktiv die s.g. disruptiven Technologien (durch Digitalisierung und die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme (ITS)). Digitalisierung und Dekarbonisierung zählen zu den wichtigsten strategischen Prioritäten der Europäischen Union für die Entwicklung europäischer grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen. Im Rail Baltica-Projekt werden innovative Technologien wie Smart Data Analytics, Internet of Things / Internet of Trains, Gleis-zu-Zug-Kommunikationsnetze der nächsten Generation, Fahrgastdaten-Anwendungen, Sensoreinsatz und Smart Energy in die Bau-, Wartungs-, Management- und Lieferketten-Entwicklungsprozesse eingebunden. Damit bietet das Projekt auch innovativen Start-Ups und Unternehmen der IT-Branche interessante Möglichkeiten.

## 2. ESTLAND

<b>Fläche</b>	45.339 km <sup>2</sup> , davon 5,6 % Gewässer
<b>Einwohner</b>	1,3 Millionen
<b>Städte</b>	Tallinn (Hauptstadt) 438.000 Einwohner, Tartu (Universitätsstadt) 91.000 Ew.
<b>Beschreibung</b>	Estland ist die kleinste der 3 baltischen Republiken an der Ostsee. Die Nachbarstaaten sind Finnland (über die finnische Bucht), Schweden (über die Ostsee), Lettland und Russland. Die Durchschnittstemperaturen betragen plus 17,8°C im Juli und minus 3,4°C im Jänner. 65% der Population ist nicht religiös, der Rest ist christlich (Orthodoxe und Lutherisch).

### 2.1. Branche und Marktsituation

#### 2.1.1 Eisenbahninfrastruktur

Heute gibt es in Estland mehr als 2.000 km Eisenbahnstrecken, von denen die meisten dem staatlichen Unternehmen **Eesti Raudtee** und dem Privatunternehmen **Edelaraudtee** gehören. Darüber hinaus gibt es private Bahnstrecken in Häfen und die sogenannte Ölschieferbahn. Die meisten Strecken sind auf der Spurweite von 1520 mm errichtet, was der traditionellen Transportrichtung West-Ost entspricht. Das gilt sowohl für Güter- als auch Personenverkehr. Die neue Rail Baltica Strecke wird jedoch auf europäischer Normalspurweite von 1453 mm laufen.

Der größte estnische Bahninfrastrukturbetreiber ist Eesti Raudtee. Er betreibt und wartet 1.214 Kilometer von Eisenbahnstrecken (221 Kilometer davon sind elektrifiziert), 61 Bahnhöfe und 129 Wartepattformen. Im Jahr 2021 hatte Eesti Raudtee einen Umsatz von 32,8 Mio. Euro, um 1,7 Mio. Euro mehr als im Jahr davor.

Eesti Raudtee sorgt für den Betrieb, das Management und die Wartung der Eisenbahninfrastruktur sowie für ein effizientes Verkehrsmanagement. Darüber hinaus verantwortet das Unternehmen den Betrieb und die Entwicklung der Bahninfrastruktur und ist Partner benachbarter Bahnen bei der Lösung grenzüberschreitender Fragestellungen und der Vereinbarung von Standards.

Als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur hat Eesti Raudtee eine zentrale Rolle für das Funktionieren des gesamten Transitsektors und eine Verantwortung für eine faire Wettbewerbssituation sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Als staatliches Unternehmen orientiert sich Eesti Raudtee an dem nationalen Verkehrsentwicklungsplan.

Ein qualitativ hochwertiger Schienenverkehr kann nur in einem sicheren Verkehrsumfeld erbracht werden. Kontinuierliche Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur sollen die Voraussetzungen dafür sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr schaffen. Um einen sicheren und reibungslosen Bahnverkehr zu gewährleisten, verfügt Eesti Raudtee über Rettungskapazitäten und -ausrüstung sowie eine ständige Bereitschaft für Krisensituationen.

Der zweitgrößte Bahninfrastrukturbetreiber Edelaraudtee AS verwaltet 222,16 km von Bahnstrecken, 11 Bahnhöfe, wovon 8 unter anderem für Gütertransport gemeint sind, und 21 Wartepattformen außerhalb von Bahnhöfen.

Im Gütertransport werden die Strecken von Edelaraudtee momentan von dem Unternehmen Go Rail AS verwendet, dem alle Rechte in dem Bereich zugewiesen sind.

Edelaraudtee AS erbringt die Dienstleistung der Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnunternehmen und Schienenfahrzeugbesitzer zusammen mit dem Verkehrsmanagement. Das Unternehmen hatte im August 2022 82 Mitarbeiter. Notwendige Bauarbeiten, Straßenunterhaltung, Instandhaltung und Buchhaltung von Gebäuden und Territorien werden als Dienstleistung eingekauft. Das Unternehmen selbst

überwacht die Qualität der ausgelagerten Dienstleistungen. Neben der Bewirtschaftung und Bereitstellung der öffentlichen Bahninfrastruktur werden den Kunden auch technische Überwachung von Eisenbahn- und Straßenbauwerken und Überwachung des Eigentümers angeboten.

### 2.1.2 Güterverkehr

Gütertransporte auf der Schiene gibt es schon lange und vor allem in der Ost-West-Richtung. Aufgabe des Staates ist es, die vorhandene Bahninfrastruktur in Ordnung zu halten und mit den Transportmengen effizient zu belasten. Die bestehende Bahninfrastruktur ermöglicht die Abfertigung deutlich größerer Gütermengen als bisher, und um wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es wichtig, eine Erhöhung der Bahnbenutzungsentgelte zu vermeiden. Das Hauptziel sektoraler Investitionen besteht darin, die Kapazität, Qualität und Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.

Laut dem estnischen Statistikamt ist der Gütertransport auf Schiene in den letzten zehn Jahren stark zurückgegangen. Während im Jahr 2010 fast 47 Millionen Tonnen Fracht im Schienenverkehr transportiert wurden, war die Summe 2020 nur knapp 16 Millionen Tonnen. Wenn man die Coronakrise 2020 berücksichtigt, dann sind die niedrigen Transporte sicherlich stark damit verbunden. Aber wenn man sich den Trend in den letzten zehn Jahren anschaut, dann wird sichtbar, dass die Coronakrise insgesamt nur eine kleine Rolle gespielt hat, da die Zahlen jedes Jahr kontinuierlich gesunken sind.

Der sanktionsbedingte Wegfall von Warenströmen mit Russland macht dem Bahngüterverkehr weiter zu schaffen.

Am meisten werden laut dem estnischen Statistikamt in Estland mittels Schienenverkehr Stein- und Braunkohle, Erdöl und Erdgas, Ölschiefer, Chemikalien und chemische Produkte, Kunstfasern, Kunststoffe und Kautschuk transportiert.

Das wichtigste Unternehmen im Schienengüterverkehr ist das 100 % im nationalen Besitz stehende Unternehmen **Operail** (ehemalige EVR Cargo). Die Geschichte von Operail geht 150 Jahren zurück, als Eesti Raudtee gegründet wurde.

**Operail** hatte im Jahr 2021 einen Umsatz von 72,9 Millionen Euro (+12 % im Vergleich zu 2020), 588 Mitarbeiter (-6,4 %), transportierte 12,9 Millionen Tonnen Güter (+15 % im Vergleich zu 2020) und vermietete 700 Waggons.

Das Unternehmen transportiert chemische Güter, Düngemittel, Ölprodukte, Ölschiefer, Holz, Getreide, Schwer- und Großgeräte, Schüttgüter, Palmöl, Rohzucker etc. als Transit-, Import- und Exporttransport sowie innerhalb Estlands. Operail beschäftigt sich neben Gütertransport nämlich auch mit der Vermietung, Renovierung und Modernisierung von Frachtwaggons und Lokomotiven.

Fast 30.000 Lkw-Fahrten auf den Hauptverkehrsstraßen von Estland konnten von Operail in den letzten Jahren durch multimodalen Güterverkehr ersetzt werden. Operail unterstützte Importe und Exporte sowie den intermodalen Güterverkehr innerhalb Estlands und zwischen Estland, Russland, China und Skandinavien. Man transportierte Waren überall in Estland und versendete Waren über estnisch-russische und estnisch-lettische Grenzübergänge nach ganz Europa und Asien. Hauptpartner im Transithandel waren Unternehmen aus Russland, Kasachstan und Weißrussland. Hier kommt es aktuell zu Verschiebungen. Die Hauptkunden von Operail sind Spediteure, Eigentümer von Schüttgütern, Unternehmen im Transitverkehr und produzierende Unternehmen.

Operail bietet Containertransporte, multimodale Transporte, Spezialtransporte sowie Transporte von gefährlichen Gütern an. Es werden fünf Typen von Waggons verwendet – Flachwagen, Halbwagen, geschlossene Wagen, Hoppers und Plattformwagen. Insgesamt verfügt Operail über 80 Lokomotiven. Die meistverwendeten Lokomotiven sind C36-7i, hergestellt in den USA. Daneben kommen noch TEM TMH (Aufgeholt in Litauen), CME3 (hergestellt in der ehemaligen Tschechoslowakei) und C30 -M (hergestellt in Operails Depot in der Stadt Tapa zusammen mit deren tschechischem Partner) zum Einsatz.

Weitere Unternehmen im Güterverkehr sind z.B. **GoRail** mit dem Schwerpunkt auf den internationalen Personenverkehr, und **Liwathon E.O.S.**

### 2.1.3 Personenverkehr

Laut dem nationalen Plan „**Estland 2030+**“ ist der Schienenverkehr die wichtigste Möglichkeit, die räumlichen Entfernungen in Estland zu reduzieren. Das bedeutet, dass der Hauptzweck des Personenzugverkehrs darin besteht, schnelle und bequeme öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen den Städten bereitzustellen.

Die einzige Bahngesellschaft in Estland, die Personentransport anbietet, ist das Unternehmen **Eesti Liinirongid**, welches unter dem Namen Elron operiert. Auch dieses Unternehmen war früher Teil von Eesti Raudtee. Es wurde im Jahr 1998 von der Gruppe separiert, gehört jedoch auch heute zu 100 % dem Staat.

Als einziges inländisches Zugunternehmen im Bereich Personenverkehr in Estland ist es die Aufgabe von Elron, schnelle, bequeme, umweltfreundliche und sichere Transportdienstleistungen in ganz Estland anzubieten. Elron bedient Reisende auf 16 Linien – 6 Linien mit Elektrozügen und 10 mit Dieselszügen. Die Gesamtlänge des Liniennetzes beträgt 795 km, davon 132 km sind elektrifiziert, alle noch auf Spurweite 1520 mm. Elron verfügt über 20 Dieselszüge mit 2 bis 4 Waggons und 18 Elektrozüge mit jeweils 3 oder 4 Waggons. Es handelt sich um moderne Züge der Firma Stadler.

Im Februar 2021 haben Škoda Vagonka und das Konsortium Škoda Transportation mit AS Eesti Liinironid einen Vertrag über die Produktion und Lieferung von Zweisystem-Elektrotriebzügen geschlossen; die Kosten der sechs Züge betragen 56,2 Millionen Euro. Die Auslieferung der Züge soll im zweiten Halbjahr 2024 erfolgen.

Der Ausbau von neuen Personenverkehrstrecken ins Ausland verschafft gute Chancen für österreichische Reiseanbieter im Tourismusbereich. Mit Rail Baltica Schnellzügen wird die Reise per Zug viel schneller und gemütlicher sein. Die zukünftige neue und moderne Zugverbindung in Verbindung mit der schon vorhandenen Fährenverbindung nach Helsinki wird die Reise nach Norden und umgekehrt sicherlich attraktiver machen.

### 2.1.4 Straßenbahn

Tallinn ist die einzige Stadt in Estland, in der es eine Straßenbahn mit einer Spurweite von 1067 mm, anders genannt Kapspur, wie sie 1888 gelegt wurde, gibt.

Heute wird die Tallinner Straßenbahn von der **Tallinna Linnatransport** (Tallinner Stadttransport AG) betrieben. Das Unternehmen beschäftigt 130 Straßenbahnfahrer, 5 Ingenieure und Techniker in Betriebshöfen und Werkstätten, 46 Straßenbahnwartungs- und Reparaturkräfte sowie 20 Gleisstandhaltungskräfte. Das Unternehmen verfügt über 66 Straßenbahngarnituren, davon 20 neue umweltfreundliche Niederflur-Straßenbahngarnituren CAF Urbos AXL, 12 renovierte Straßenbahnen KT6TM mit Niederflurzentrum, 2 renovierte Straßenbahnen KT4TM und 6 zu Retro-Straßenbahnen umgebaute KT4TMR. Die restlichen Straßenbahnen sind älter als 20 Jahre. Das Durchschnittsalter der Straßenbahnen lag Ende 2020 bei 16,2 Jahren. In Tallinn gibt es momentan vier Straßenbahnlinien.

Im Verwaltungsgebiet der TLT befinden sich zusammen mit Sonderteilen der Straßenbahn (Weichen, Kreuzungen, Bahnen, Bahngleise, Kompensatoren) insgesamt 42,8 Kilometer Bahnstrecke. Es gibt 32 Wartepavillons, 93 Weichen (16 davon elektrisch betrieben).

### 2.1.5 Nationale Programme

Im Mittelpunkt des **Entwicklungsplans der Transport- und Mobilitätsbranche 2021-2035** steht die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks von Transportfahrzeugen und -systemen, d.h. Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasen und Luftschadstoffen und anderen Emissionen, um zur Erreichung der Klimaziele 2030 und 2050 beizutragen.

Es sollen die Geschwindigkeit und Sicherheit der Schiene erhöht und neue Verbindungen geschaffen werden, um den Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu lenken. Bis 2035 soll Narva von Tallinn aus in einer Stunde und 45 Minuten erreicht werden, Tartu in einer Stunde und dreißig Minuten.

Ein wesentlicher Teil des 2012 initiierten nationalen Planes **„Eesti 2030+“ (Estland 2030+)** betrifft den Transportsektor. Die größte Herausforderung besteht darin, auch in dünn besiedelten Gebieten die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen und Dienstleistungen in der richtigen Richtung und zur richtigen Zeit zu gewährleisten, indem häufige, komfortable und nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten geschaffen werden. Das Potenzial wird durch die Tatsache illustriert, dass bis zu 80 % der estnischen Bevölkerung in der Nähe der bestehenden Bahnstrecken leben.

Daneben ist eine bessere Anbindung Estlands an das Ausland eine der wichtigen Voraussetzungen für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes.

Laut dem **Entwicklungsplan der Transport- und Mobilitätsbranche 2021-2035** vom estnischen Wirtschafts- und Kommunikationsministerium sind bedeutende Projekte die Erneuerung der Verkehrsleitsysteme auf den Bahnabschnitten Tallinn-Tapa-Narva und Tapa-Tartu-Valga-Koidula sowie der Bau eines Kontaktnetzes auf dem Abschnitt Tallinn-Tartu.

### 2.1.6 Wettbewerbssituation

Auf dem estnischen Markt sind sowohl in der Bahninfrastruktur als auch im Güter- und Personenverkehr die schon vorher genannten nationalen Bahnunternehmen die Marktführer.

Im Ausbau und in der Renovierung der Bahninfrastruktur sind mehrere Unternehmen tätig und diese Dienstleistungen werden von den Bahninfrastrukturbetreibern meistens eingekauft. Die Expertise und Materialien kommen öfters aus dem Ausland, z.B. aus Finnland, aus der Tschechischen Republik, aus Lettland. Das rollende Material stammt von ausländischen Produzenten.

In der Straßenbauinfrastruktur wurden in den letzten Jahren viele Neuerungen durchgeführt und bei den Großprojekten waren immer auch ausländische Firmen dabei - unter anderem auch aus Österreich. Vor allem Materialien und Technologie werden in Estland nicht produziert und müssen importiert werden. Auch Rolling Stock ist ausländisch: die momentan auf den Tallinner Straßen fahrenden neuesten Straßenbahnwaggons kommen aus Spanien.

## 2.2 Projekte und Erweiterungspläne

### Eisenbahn

Einer der wichtigen Schritte zur Erreichung der Ziele von Eesti Raudtee war der Abschluss eines Vertrages über die Modernisierung eines groß angelegten Verkehrsmanagementsystems mit Kosten von etwas mehr als 115 Mio. Euro, in dessen Rahmen die Modernisierung der Sicherheitssysteme auf sechs Abschnitten der estnischen Eisenbahninfrastruktur und an etwa 50 Stationen geplant ist.

Eines der Schwerpunktthemen dieses Jahrzehnts im Verkehrsbereich ist die Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch die Elektrifizierung des Schienennetzes. Das Projekt beginnt mit dem Planungsprozess, der mit Beschaffungen für Entwurfs- und Bauarbeiten (schlüsselfertige Lösung) abgeschlossen wird. Der Projektumfang umfasst Bauarbeiten für ca. 680 km neuer Kontaktlinien. Am Ende des Projekts wird die Fahrleitung aus zwei Teilen bestehen:

- das bestehende Fahrleitungssystem (3 kV DC) - von Tallinn nach Westen;

- das neue Fahrleitungssystem (25 kV AC) - von Tallinn nach Osten und Südosten.

Vorgesehen ist der Bau von maximal 8 neuen Bahnstrom-Umspannwerken (25 kV Wechselstrom). Die Frist für das Projekt ist Dezember 2028.

Um die drei Hauptziele - Güterverlagerung auf die Schiene, Förderung des Personenverkehrs und Erhöhung der Bahngeschwindigkeiten - zu erreichen, ist es sinnvoll, zur Effizienz des Schienenverkehrs beizutragen, was beispielsweise durch den Einsatz von Telematikanwendungen zur Verbesserung der Information und das Umsteigen auf alternative Kraftstoffe erreicht werden kann.

Die Erhöhung der Bahngeschwindigkeiten soll unter anderem durch die Einführung von ERTMS (European Rail Traffic Management System) erreicht werden.

Ein wichtiges Zukunftsprojekt ist auch der geplante **Tallinn-Helsinki Tunnel**. Angesichts der Nähe der beiden Hauptstädte, die weltweit einzigartig ist und das Potenzial hat, zu einer Zwillingshauptstadt zu wachsen, und der bald fertiggestellten Rail Baltica ist das Wachstumspotenzial sowohl im Personen- als auch im Frachtaufkommen groß. Eine mögliche Weiterentwicklung zu einer festen Querung hätte bedeutende positive wirtschaftliche Auswirkungen.

Sowohl die estnische als auch die finnische Regierung haben ihre grundsätzliche Unterstützung für das Tunnelprojekt Tallinn-Helsinki zum Ausdruck gebracht. Für Estland hat der Bau der Rail Baltica Eisenbahn derzeit jedoch die Priorität und es sind keine Investitionen für den Bau des Tunnels geplant.

## **Straßenbahn**

Tallinna Linnatransport kauft 2021 acht neue Straßenbahnen und die Ausschreibung betrifft auch die Anschaffung von weiteren fünfzehn Straßenbahnen in der Zukunft. Die ersten acht Straßenbahnen sollten ab 2023 auf den Tallinner Straßen verkehren. Die Anschaffung wird 25,3 Mio. Euro kosten.

Bei kleinen Beschaffungen besteht das Hindernis darin, dass die Tallinn-Straßenbahn eine besondere Spurbreite hat und es sich für die Hersteller nicht lohnt, ihre Produktion umzurüsten. Die Breite der Straßenbahn in Tallinn beträgt 1067 mm, in Westeuropa beträgt der Standard meist 1435 mm.

## **2.3 Chancen für österreichische Unternehmen**

**Österreichische Technologie** hat in Estland einen guten Ruf und für österreichische Firmen wird es bei den nächsten Erweiterungsplänen sicherlich einen Platz geben. Im Streckenausbau bzw. Gleisbau gibt es in Estland nur wenige Produzenten und die jetzige Infrastruktur wurde mit Hilfe von ausländischen Unternehmen errichtet. Im Straßenbahngleisusbau sind in Estland auch österreichische Produkte im Einsatz.

Estland produziert kein rollendes Material, aber es gibt einige große Unternehmen, die sich mit der Renovierung und Modernisierung und quasi Neubau von den Lokomotiven und Waggonen beschäftigen. Dabei werden ausländische Partner benötigt – von Ankauf von Teilen und Technologie bis zur Zusammenarbeit beim Bau.

Bei der digitalen Transformation von Operail, aber auch von den anderen Anbietern, können österreichische digitale Technologien gut zum Einsatz kommen. Ebenso werden neue Telekommunikationslösungen benötigt.

Die Unternehmen Eesti Raudtee, Eesti Liinirongid und Tallinna Linnatransport, die der Stadt Tallinn gehört, veröffentlichen ihre **Ausschreibungen** im staatlichen **Beschaffungsregister**. Das Unternehmen Operail, obwohl auch staatlich, veröffentlicht die Ausschreibungen unter der Beschaffungsplattform **Mercell**. Alle Ausschreibungen, außer jene von Operail, sind auch auf den Homepages der genannten Unternehmen zu finden.

Um die Erfolgsaussichten einer Teilnahme an Beschaffungsausschreibungen zu erhöhen, wäre eine Zusammenarbeit mit einem **lokalen Partner** empfehlenswert. Diese kennen sich bestens am Markt aus und wären auch beim Ausschreibungsprozess eine große Hilfe. Der estnische Markt ist klein und die richtigen Partner haben alle nötigen Kontakte zu den Endkunden.

Der Ausbau von neuen Personenverkehrstrecken ins Ausland geben gute Chancen für **österreichische Reiseanbieter** im Tourismusbereich. Mit Rail Baltica Schnellzügen wird die Reise viel schneller und gemütlicher sein. Die zukünftige neue und moderne Zugverbindung in Verkopplung mit der schon vorhandenen Fährverbindung nach Helsinki wird die Reise nach Norden und umgekehrt sicherlich attraktiver machen.

In Verbindung mit Rail Baltica eröffnet sich für Estland eine völlig neue Geschäftsausrichtung im Transportkorridor, die auch Geschäftsmöglichkeiten für **österreichische Logistikanbieter** eröffnen könnte.

Für den Personenverkehr von Rail Baltica ist es auch wichtig, die Interoperabilität mit der bestehenden Infrastruktur einschließlich der 1520 mm Eisenbahn sicherzustellen.

### 3. LETTLAND

Fläche:	64.573 km <sup>2</sup> , davon 52% Wald
Bevölkerung:	1,91 Mio.
Städte:	Die Hauptstadt Riga (627.487 Einwohner) ist mit Abstand die größte Stadt des Baltikums. Zweitgrößte Stadt Daugavpils (82.046 Einwohner), sowie Jelgava, Jurmala, Ventspils.
Klima:	Maritim/gemäßigt an der Küste, kontinental im Osten und Südosten des Landes. Durchschnittstemperatur im Januar/Februar -5°C, im Juli +17°C.

Lettland ist der mittlere der baltischen Staaten. Das Land befindet sich zwischen West und Ost, EU und Nicht-EU und ist traditionell auf Gütertransit zwischen Ost und West orientiert. Sein Schienennetz mit Gleisbreite von 1520 mm ist für diese Transite bestens geeignet.

#### 3.1 Branche und Marktsituation

Die Branche Transport und Logistik (darunter der Straßentransport und die Pipelines, Schifffahrt, Luftfahrt und Post sowie Lagerung) nimmt etwa 7% der Wertschöpfungsstruktur ein. Den größten Anteil unter den Transportarten erzielt der Autotransport mit 34%; der Schienentransport erreicht nur 8%.

Der Anteil von Bahnbeförderungen an der gesamten Landbeförderung beträgt jährlich etwa 24%, im Bereich Passagierbeförderung etwa 12%. Die Güterbeförderungen per Bahn machen dagegen 60% der gesamten Beförderung zu den Häfen Lettlands aus.

##### 3.1.1 Bahninfrastruktur

Die Bahninfrastruktur Lettlands wurde für die Richtung Ost – West mit Spurweite 1520 mm gebaut, damit die Öl-Produkte aus Russland und den ehemaligen Sowjetrepubliken per Bahn zu den nicht zufrierenden Häfen an der Ostsee im Baltikum gelangen. Auch heute sind Öl, Erdgas, Kohle und Mineraldünger die wichtigsten Güter, die über Lettland von Osten nach Westen befördert werden. Erdgas wird über die Pipelines befördert. Die Häfen sind für Ölprodukte extra angepasst worden. Über Lettland kommen per Bahn auch Transitwaren aus China, Indien, Kasachstan, Usbekistan und anderen Ländern.

Mit der Errichtung der neuen Rail Baltica Strecke erwartet Lettland eine ganz andere Dimension in der Bahninfrastruktur. Die Richtung Nord – Süd wird damit dem Güter- und Passagierfluss eröffnet. Die **Staatsbahn Lettlands** (**Latvijas Dzelzceļšs staatliche AG, LDZ**) ist das größte Unternehmen der Transport- und Logistikbranche in Lettland mit rund 4.500 Mitarbeitern.

Das Schienennetz der Staatsbahn LDZ beträgt 1.859 km, mit allen Zufahrten und Nebenstrecken erreicht die Länge der Schienenwege 3.158 km. Es gibt 3.182 Weichen, davon sind 2.604 mit Fernschaltung versehen (2020). Die Staatsbahn Lettlands verfügt über 155 Diesellokomotiven, die meisten davon in Russland hergestellt, und über 4.272 Güterwaggons. Die LDZ

Die Staatsbahn Lettlands (LDZ) ist ein zu 100% staatliches Unternehmen und Verwalter der Bahninfrastruktur. Es ist für die Wartung, Reparatur und Gewährleistung der Entwicklung von Infrastruktur zuständig.

Die LDZ hat 6 Tochterunternehmen:

- **LDZ Cargo GmbH** für die Güterbeförderung und internationale Passagierbeförderung
- **LDZ Logistika GmbH** für Speditions- und Logistikdienstleistungen
- **LDZ Infrastruktura GmbH** für die Wartung und Reparatur sowie den Neubau von Schienenwegen
- **LDZ Ritosa sastava serviss GmbH** ist für Rolling Stock im Unternehmen zuständig – Reparatur, Wartung, Modernisierung, Lagerung von Kraftstoff sowie für Dienstleistungen eines chemischen Labors



- **LatRail Net AG** ist entsprechend dem Bahngesetz für die wesentlichen Funktionen der Verwaltung der öffentlichen Bahninfrastruktur zuständig: für Verteilung der Leistung und Einteilung der Schienenwege
- **LDZ Apsardze GmbH** ist die eigene Security Gesellschaft der Bahn in Lettland.

## **Straßenbahn**

Zum Bereich Schienenverkehr gehört auch die Straßenbahn. Es ist ein Straßenbahnnetz von insgesamt 225 km in drei Städten Riga (182 km), Liepaja (15 km) und Daugavpils (27 km) vorhanden. (Näheres zum Thema Straßenbahn in weiteren Kapiteln bei Projekten und Chancen).

### **3.1.2 Güterverkehr**

In Folge der Liberalisierung der nationalen Bahngesellschaften in der EU arbeiten neben den staatlichen Frachtbeförderungsunternehmen **Latvijas Dzelzceļi** (LDZ) und **LDZ Cargo** auch drei private Unternehmen: **Baltijas Ekspresis**, Euro Rail Cargo und **Baltijas Tranzita Serviss**, welche 20% der gesamten Fracht befördern, was eine der höchsten Zahlen für den Privatsektor in der EU darstellt.

Der größte Anteil an Güterbeförderungen per Bahn (67,6%) fallen auf Importbeförderungen. Bei den beförderten Gütern liegen Öl und Ölprodukte (26,6%) an der Spitze. Darauf folgen Steinkohle (16,8%), Mineraldünger (9,5%), Holz und Holzprodukte (8,6%) sowie Tierfutter (8,5%).

Die Tätigkeit des staatlichen Bahnfrachtbeförderungs-Unternehmens LDZ war bereits vor der Pandemie und vor dem Ausbruch des Ukraine-Krieges vom Rückgang der Güterbeförderung aufgrund der Entwicklung des Marktes für fossile Brennstoffe (Hauptprodukte der Güterbeförderung von LDZ) und aufgrund der angespannten geopolitischen Situation negativ beeinflusst.

Um neue Perspektiven zu schaffen, wurde im August 2022 ein Memorandum von LDZ und der Bahn Usbekistans für weitere Entwicklung von Güterverkehr, Logistik und Service von Rolling-Stock unterschrieben.

### **3.1.3 Personenverkehr**

Für die **lokale** Passagierbeförderung ist die **Pasazieru Vilciens** (Passagierzüge) und die Schmalspurbahn **Gulbenes Aluksnes banitis** zuständig.

Die **internationale** Passagierbeförderung nach Russland wird derzeit von zwei Gesellschaften **LDZ Cargo GmbH** und **L-Ekspresis** gewährleistet.

Bis zur Covid-19 Pandemie war die Tendenz in der Passagierbeförderung per Eisenbahn von Jahr zu Jahr steigend. Im Bahnbereich wurden mit den Nachbarländern Ukraine und Weißrussland Verträge abgeschlossen, die nicht nur Fracht-, sondern auch Passagierverkehr fördern sollten. Der Expresszug Kiew – Riga weckte hohes Interesse. Wegen Covid – 19 Pandemie wurde die internationale Passagierbeförderung mit der Bahn eingestellt. Dazu kommen jetzt auch politische Spannungen zwischen den baltischen Ländern und Weißrussland, die zumindest vorerst die weitere Entwicklung von Passagierflüssen ungewiss erscheinen lassen.

### **3.1.4 Nationale Programme**

Es gibt zwei Hauptdokumente, die die Entwicklungsrichtlinien des Landes festlegen. Das Erste ist der **Nationale Entwicklungsplan Lettlands 2021-2027**, in dem 6 Prioritäten festgelegt sind:

1. Starke Familien, gesunde und aktive Menschen

2. Kenntnisse und Fähigkeiten für persönliches und nationales Wachstum
3. Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Wohlstand
4. Qualitatives Wohnumfeld und Entwicklung der Regionen
5. Kultur und Sport für aktives und vollwertiges Leben
6. Einheitliche, sichere und offene Gesellschaft.

Unter der vierten Priorität sind Ziele und Tätigkeiten für den Bereich technologisches Umfeld und Dienstleistungen genannt:

- Punkt 293- integriertes, langhaltiges **Verkehrssystem**, welches vollständig in das EU-Transportnetz angebunden ist (Rail Baltica);
- Punkt 294- den EU-Verbindungszielen entsprechende Breitbandinfrastruktur von elektronischen Kommunikationssystemen;
- Punkt 295- digitalisierte öffentliche Verwaltung;
- Punkt 296- zugängliche, innovative und energieeffiziente Lösungen der Energieversorgung.

Zweites Hauptdokument ist die **Strategie langhaltiger Entwicklung Lettlands bis 2030**.

Die Prioritäten der langhaltigen Entwicklungsstrategie stimmen mit denen der Planungsperiode 2021-2027 überein und betonen noch stärker die Entwicklung von Kulturraum, die langfristigen Investitionen in Humankapital, Änderungen im Bildungssystem, innovative und effiziente Wirtschaft, darunter erneuerbare Energie und **umweltfreundliche Transportpolitik**, Umwelt und Natur als Kapital für die Zukunft, Perspektiven der Räumlichen Entwicklung, darunter Entwicklung von **Verkehrsinfrastruktur**, Planung vom öffentlichen Verkehr, innovative Verwaltung und Mitwirkung der Menschen dabei.

### 3.1.5 Wettbewerbssituation

#### **Wettbewerb im Bereich Beschaffungen von Rail Baltica, Staatbahn Lettlands LDZ und den Stadtverkehrsunternehmen**

Bei den **Beschaffungen von Rail Baltica** handelt es sich um ein europäisches Projekt mit klaren Bedingungen und Auswahlkriterien. Es werden sowohl Produkte als auch Dienstleistungen eingekauft. Die Ausschreibungen werden auf der Webseite von Rail Baltica veröffentlicht. Österreichische Firmen haben dabei gute Chancen und genießen bei der Umsetzungsgesellschaft, die sich um möglichst breite Streuung der Aufträge bemüht, einen ausgezeichneten Ruf. Die ausländischen Mitbewerber sind vorwiegend europäische Lieferanten aus dem Bahnbereich, sei es für Projektierung oder Bau von Strecken und Bahnhöfen, Lieferung von Baumaterial für Schienenwege, Schwellen, Weichen, Schienen, Signalsystemen, Oberleitungen, oder Rolling Stock.

Die **Beschaffungen der Staatsbahn Lettlands** werden hingegen nur fallweise europaweit ausgeschrieben, weil es sich um spezifische Spurbreite und dementsprechend andere Größen von Waggons und Ersatzteilen handelt. Bei der Lieferung von Ersatzteilen für russische Lokomotiven oder Waggons gibt es daher weniger Chancen für österreichische Lieferungen. Bei den Ausschreibungen betreffend Schienen und Weichen sowie Signalsystemen, Oberleitungsmaterial, Kommunikationssystemen, Versicherungsdienstleistungen, Planungsaufträgen etc. bestehen aber durchaus Möglichkeiten für „Made in Austria“. Die Ausschreibungen werden auf der Webseite des Unternehmens in Lettisch veröffentlicht. Die Einreichung der Angebote muss auf Lettisch erfolgen und es ist deshalb ratsam, mit einem lokalen Unternehmen zusammen zu arbeiten. Das Angebot darf in anderer Sprache vorbereitet sein, aber es muss eine beglaubigte Übersetzung beigelegt werden.

Die Beschaffungen der Stadtverkehrsunternehmen sind auf den Webseiten der Städte meistens in Lettisch veröffentlicht. Die Beschaffungen erfolgen ausschließlich über Ausschreibungsverfahren. Die lokalen Dienstleister haben mehr Vorteile bei der Teilnahme an diesen Ausschreibungen, weil sie vor Ort sind, die

Landessprache beherrschen und meistens auch einen günstigeren Preis bieten, was oft nach wie vor das wichtigste Auswahlkriterium ist. Größere Beschaffungen von Produkten, welche in Lettland nicht produziert werden, z.B. Busse, Straßenbahn- und Eisenbahnwaggons, werden auch im EU-Ausschreibungsblatt veröffentlicht und bieten höhere Chancen für internationale Lieferanten.

Die **Beschaffungen der Stadtverkehrswerks Riga** findet man auf der Webseite auch in Englisch. Die **Beschaffungen von Straßenbahn in Liepaja** findet man nur in Lettisch auf der Webseite des Stadtverkehrsunternehmens in Lettisch. Die **Beschaffungen vom Stadtverkehr Daugavpils** sind ebenfalls ausschließlich in Lettisch veröffentlicht.

### 3.2 Projekte und Erweiterungspläne

Einige der vom Verkehrsministerium geförderten Projekte aus der Planungsperiode 2014-2020 werden weitergebaut bzw. beendet und sind daher noch aktuell.

- Zugänglichkeit von Informations- und Kommunikationstechnologien (Entwicklung von WLAN in den Provinzen) - Mitfinanzierung vom EU- Regionalen Entwicklungsfonds 43,9 Mio. Euro;
- Förderung von niedriger CO2 Emission im Verkehr (Netzwerk von Ladestationen für Elektro-Autos; Straßenbahn-Infrastruktur in Riga, Liepaja und Daugavpils; Passagier-Busse in den regionalen Zentren) - Mitfinanzierung vom EU- Regionalen Entwicklungsfonds 7 Mio. Euro, vom EU- Kohäsionsfonds 108,5 Mio. Euro;
- Nachhaltiges Elektrifizierungsprojekt, internationaler Flughafen Riga, TEN-T Infrastruktur in Riga und in den Zentren nationaler Bedeutung, regionale Straßen - Mitfinanzierung vom EU- Regionalen Entwicklungsfonds 235,4 Mio. Euro, vom EU- Kohäsionsfonds 924,2 Mio. Euro.

Für die aktuelle **Planungsperiode 2021 – 2027** hat das Verkehrsministerium Investitionen in Höhe von 9,705 Mrd. Euro beantragt (das bedeutet allerdings nicht, dass das Ministerium auch so viel bekommt), die für die prioritären Projekte verwendet werden:

- Fertigstellung der Rail Baltica Bahnstrecke,
- Elektrifizierung von Passagierbahnstrecken,
- Einkauf von neuen Passagierwaggons (ein Vertrag ist abgeschlossen, ab 1. Halbjahr 2022 werden neue Waggons geliefert und bis Ende 2023 verfügt die Pasazieru Vilciens über 32 neue Waggons). In der weiteren Zukunft ist vorgesehen, die Höchstgeschwindigkeit auf den elektrifizierten Strecken bis 140 km/h zu erhöhen,
- Minderung von CO2 Emissionen im Stadtverkehr, darunter Einkauf von neuen Verkehrsmitteln und Ausbau von Ladestationen für Elektroautos,
- Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Riga, Liepaja und Daugavpils,

Im Verkehrsministerium liegt auch die Information vor, dass in der Planungsperiode 2021 bis 2027 für die vom Ministerium betreuten Bereiche gesamt fast 1 Mrd. Euro (905.875.844 Euro) von ERAF und Kohäsionsfonds zugänglich sein werden. (Dies inkludiert nicht die Finanzierung für das Rail Baltica Projekt, weil diese aus dem CEF kommt).

Darunter sind 10.722.750 Euro für die Einrichtung von 5G Infrastruktur bei den TEN-T Autostraßen und im Rail Baltica Korridor; 227.026.500 Euro für den Bau von Bahninfrastruktur, Integrieren der Bahninfrastruktur ins europäische TEN-T Netz und für die Verbesserung von Energieeffizienz beim öffentlichen Passagierverkehr; 80.328.188 Euro für die Modernisierung von Bahninfrastruktur, Einführung von Leitungssystem der Verkehrscoordination, Modernisierung der Passagierbeförderungs-Infrastruktur, Sicherheitsmaßnahmen; 73.950.000 Euro für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in der Hauptstadt Riga und mehr.

### 3.3 Chancen für österreichische Unternehmen

## 4. LITAUEN

<b>Fläche</b>	65.300 km <sup>2</sup> , davon 53 % Ackerland, 31 % Wald, 4 % Gewässer
<b>Städte</b>	Vilnius (Hauptstadt) 559.000 Einwohner, Kaunas (regionales Wirtschaftszentrum) 386.000 Einwohner, Klaipėda (Hafenstadt) 195.000 Einwohner, Šiauliai 102.000 Einwohner.
<b>Beschreibung</b>	Litauen ist die größte der 3 baltischen Republiken an der Ostsee. Die Nachbarstaaten sind Polen, Lettland, Belarus sowie die russische Exklave Kaliningrad-Gebiet. Die Durchschnittstemperaturen betragen plus 21°C im Juli und minus 9°C im Jänner.

### 4.1 Branche und Marktsituation

Der gegenseitige Austausch von Waren und Dienstleistungen zwischen Österreich und Litauen erreichte 2021 laut Statistik Austria ein Rekordvolumen von insgesamt 1,35 Mrd. Euro. Damit ist Litauen weiterhin mit Abstand der wichtigste der drei baltischen Handelspartner für Österreich.

Die geographische Lage hat bestimmt, dass Litauen verkehrsmäßig ein Transitland ist, eine kleine, aber wichtige Strecke auf der Ost-West-Achse. Es ist bemerkenswert, dass Litauen das einzige unter den in diesem Branchenreport behandelten Ländern ist, wo keine anderen Schienenverkehrsmittel (z.B. Straßenbahnen) im Einsatz sind.

Das technische Niveau der litauischen Eisenbahninfrastruktur liegt immer noch etwas unter dem europäischen. Daher ist die Modernisierung und Entwicklung der Infrastruktur des litauischen Eisenbahnsektors eine Grundvoraussetzung für ihre erfolgreiche Integration in das europäische Eisenbahnsystem. Priorität hat die Erneuerung und Modernisierung der Infrastruktur des Eisenbahnsektors auf den internationalen Verkehrskorridoren. Das Hauptaugenmerk bei der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur wird darauf gelegt, die technische Interoperabilität der litauischen Eisenbahnen mit den europäischen Eisenbahnen zu gewährleisten, die aktuellen Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz zu erfüllen, die Belastung der Eisenbahnen und die Fahrgeschwindigkeit der Züge zu erhöhen, um kombinierte Beförderungsaktivitäten zu fördern.

Das bis vor wenigen Jahren aktuell gewesene Managementmodell des litauischen Eisenbahnverkehrssektors war integriert, indem die staatliche Aktiengesellschaft „Lietuvos geležinkeliai“ als öffentlicher Eisenbahninfrastrukturbetreiber und gleichzeitig als Eisenbahnunternehmen (Beförderer) tätig war. Im Sinne der Umsetzung der EU-Richtlinien erfolgte in Litauen 2018-2019 die Reform. Es kam zur Aufgliederung des branchenumgreifenden Eisenbahnunternehmens in einzelne Gesellschaften für Infrastruktur, Cargo- und Personenbeförderung. Die übergeordnete Muttergesellschaft „**Lietuvos geležinkeliai**“ (LTG) führt zentrale administrative und Eigentümerfunktionen bei seinen acht direkt kontrollierten Unternehmen, zwei öffentlichen Unternehmen, einem assoziierten Unternehmen und fünf indirekt kontrollierte Unternehmen (Tochtergesellschaften) aus.

Die Haupttätigkeit dieser **LTG-Gruppe** umfasst die Fracht und Personenbeförderung auf der Schiene und Bewirtschaftung von der öffentlichen Bahninfrastruktur. Der Konzern verdient den größten Umsatzanteil, d.h. mehr als 80 %, aus der Erbringung von Cargodienstleistungen.

Als Unternehmen strategischer Bedeutung im 100%-igen Staatseigentum erfüllt es besondere Verpflichtungen zur öffentlichen Personenbeförderung sowie zur Wartung, Modernisierung und Entwicklung der öffentlichen Bahninfrastruktur. Die öffentliche Eisenbahninfrastruktur (Schienen, Strom und Telekommunikationsanlagen und -bauwerke), Immobilien (Bahnhofsgebäude und andere Objekte) befinden sich zu 2/3 im Eigentum des Staates und werden durch „Lietuvos geležinkeliai“ treuhänderisch verwaltet.

#### 4.1.1 Bahninfrastruktur

Die Betriebsgesellschaft der litauischen Bahninfrastruktur „**LTG Infra**“ wurde 2019 nach der Reorganisation der nationalen Eisenbahngesellschaft als eigenständiges Wirtschaftssubjekt gegründet und gehört zu 100% der Muttergesellschaft „Lietuvos geležinkeliai“. Mitte 2022 waren im Unternehmen ca. 2.600 Mitarbeiter beschäftigt. Der Jahresumsatz von „LTG Infra“ betrug 2021 rund 191,9 Mio. Euro (-17 %). Die Gesamtinvestitionen beliefen sich 2020 auf rund 175 Mio. Euro.

Zu den Kernkompetenzen der „LTG Infra“ gehört treuhänderische Verwaltung der Objekte der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur innerhalb des Eisenbahnnetzes der Republik Litauen. Die Hauptfunktion besteht in der Gewährleistung einer effektiven Verwaltung und im Ausbau der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur sowie des freien Zugangs zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur für alle rechtmäßig in Litauen tätigen Eisenbahnunternehmen. Das Unternehmen verwaltet ein Vermögen im Wert von 1,6 Mrd. Euro.

Die allgemeinen Hauptfunktionen bestehen in der Erneuerung der öffentlichen Eisenbahnstruktur und in der Ausführung deren technischer Wartung, Gestaltung des Eisenbahnverkehrs, Ausarbeitung, Vorlegung und Ausführung von Programmen und Projekten zur Entwicklung der Eisenbahnstruktur, Betrieb der öffentlichen Eisenbahnstruktur, Verwaltung, Nutzung und Disposition über die dem Staat gehörende öffentliche Eisenbahninfrastruktur und -Einrichtungen.

Die Gesamtlänge der Hauptstrecken beträgt 1.910 km, davon 1.790 km mit der Spurbreite 1520 mm und 123 km mit der Spurbreite 1435 mm. Die Gesamtlänge von elektrifizierten Strecken beläuft sich auf 152 km.<sup>1</sup> Die 1520 mm Gleise erstrecken sich bis in die baltischen Staaten und in die GUS, während die 1435 mm Gleise Litauen mit Polen und weiter hinaus mit den westeuropäischen Staaten verbinden. Zum litauischen Eisenbahnnetz gehören 105 Bahnhöfe, 545 Kreuzungen, 392 Viadukte und Brücken.

Last but not least – „LTG Infra“ ist für den Bau der „Rail Baltica“-Strecke auf dem Territorium Litauens verantwortlich und zuständig. Die operative Tätigkeit sowie die Ausübung der Gesellschafterfunktionen bei diesem Projekt werden durch sein Tochterunternehmen „Rail Baltica Statyba“ ausgeführt.

#### 4.1.2 Güterverkehr

Die Cargo-Gesellschaft der litauischen Eisenbahnen „**LTG Cargo**“ wurde 2018 im Laufe der Reorganisation der nationalen Eisenbahngesellschaft als eigenständiges Wirtschaftssubjekt gegründet und gehört zu 100% der Muttergesellschaft „Lietuvos geležinkeliai“. Mitte 2022 waren im Unternehmen knapp 2.200 Mitarbeiter beschäftigt. Der Jahresumsatz von „LTG Cargo“ betrug 2021 rund 390 Mio. Euro. Aufgrund der Landesgröße und des gut entwickelten Automobilstraßennetzes ist die Bedeutung der Eisenbahnen im nationalen Güterverkehr eher gering.

Das internationale Unternehmen ist in Europa und Asien tätig und betreibt eine der größten Rollmaterialflotten im Baltikum. Die Haupttätigkeit ist der Güterverkehr auf der Schiene. Es werden hauptsächlich Düngemittel, Öl und Ölprodukte, Baustoffe, Lebensmittel und Pflanzenprodukte transportiert. Das Unternehmen entwickelt ebenso intermodale Projekte - Container- und Sattelanhängertransporte.

Unter dem Markennamen „**LTG Tech**“ werden komplexe Dienstleistungen der Reparatur und der Überholung des rollenden Materials für einheimische und ausländische Unternehmen an vier Standorten in Litauen erbracht.

Zur Unternehmensgruppe „LTG Cargo“ gehören auch ihre Tochterunternehmen „LTG Cargo Polska“, „LTG Cargo Ukraine“ und „LTG Wagons“. Die Letztere beschäftigt sich mit der Vermietung von Frachtwaggons.

2021 betrug das Frachtvolumen 51,1 Mio. Tonnen. Unter den beförderten Gütern dominierten Düngemittel, Öl und Ölprodukte – auf diese Produktkategorien fiel mehr als die Hälfte aller Cargobeförderungen. 70,8%

<sup>1</sup> Stand August 2022. Quelle: Eigenangaben von „LTG Infra“.

der Cargotransporte bzw. 37,8 Mio. Tonnen waren internationaler Bestimmung. Bei den einheimischen Transporten dominierten Getreidebeförderungen zum Hafen Klaipeda sowie die Beförderungen der Erdölprodukte aus der litauischen Raffinerie. Die un stabile politische und wirtschaftliche Lage in Belarus, dessen Rohstoffexporte ein wesentlicher Bestandteil des litauischen Eisenbahnfrachtvolumens sind, die EU-Sanktionen gegen Russland und Weißrussland sowie die Einstellung von Transporten seitens Chinas in Reaktion auf Litauens Taiwanpolitik werden zu einer signifikanten Schrumpfung des Cargovolumens im Jahr 2022 (geschätzt mit etwa 50 Mio. Euro) führen.

#### 4.1.3 Personenverkehr

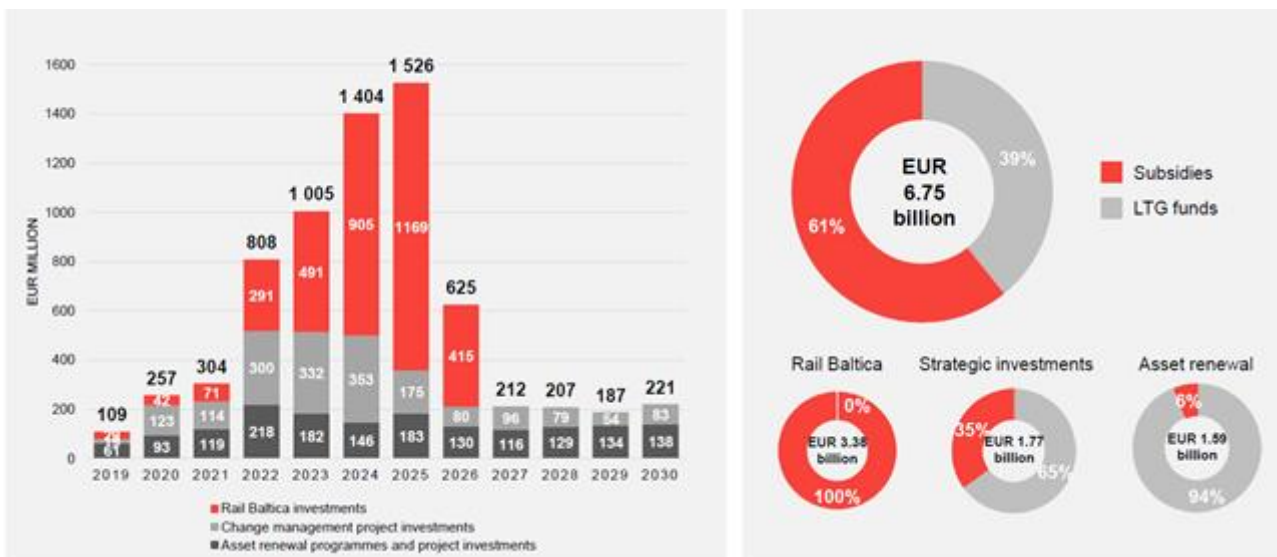
Die Personenbeförderungsgesellschaft der litauischen Eisenbahnen „**LTG Link**“ gehört zu 100% der Muttergesellschaft „Lietuvos geležinkeliai“. Mitte 2022 waren im Unternehmen rund 600 Mitarbeiter beschäftigt. Der Jahresumsatz von „LTG Link“ betrug 2021 rund 19,5 Mio. Euro.

Aufgrund der Landesgröße und des gut entwickelten Automobilstraßennetzes dominieren in den letzten Jahrzehnten im Eisenbahn-Personenverkehr die Nahverkehrsdestinationen.

Bei „LTG Link“ waren Anfang 2022 53 Nahverkehrspersonenzüge im Einsatz: Schienenbusse Pesa 620M, Dieselmotoren Pesa 630 Mil, Pesa 730 ML, RA2, DR1A, DR1AM, DR1AMv, Elektrozüge EJ575, anzukoppelnde Personenwagen Pesa 930 Aa und TVZ 61-4179. Im Einklang mit der grünen Verkehrspolitik wird seit Ende 2020 eines der größten Investitionsprojekte ausgeführt – eine wesentliche Erneuerung des Fuhrparks durch elektrische Züge.

#### 4.1.4 Nationale Programme

Nationale Programme Litauens sind auf die Umsetzung von Prioritäten für die nahe Zukunft ausgerichtet. Diese sind: Umsetzung des Projekts „Rail Baltica“, Modernisierung der Bahnstrecken von transeuropäischer Bedeutung, Modernisierung der Signal- und Stromversorgungssysteme, Wiederaufbau der Abschnitte der transeuropäischen Bahntrassen, Errichtung der zweiten Gleise zwecks eines höheren Zugdurchsatzes.



Quelle: „Lietuvos geležinkeliai“

Wie es aus der obigen Tabelle ersichtlich ist, sind laut der Wachstumsstrategie 2030 die meisten finanziellen Investitionen im Eisenbahnbereich für die Jahre 2022-2026 geplant. Der Löwenteil entfällt auf „Rail Baltica“, diesem internationalen Projekt folgen das Change Management Projekt sowie das Anlagenerneuerungsprogramm und die Projektinvestitionen. Während für die Finanzierung der „Rail Baltica“ die EU-Fördermittel zur Verfügung stehen, werden für die weiteren Investitionsprojekte eigene Finanzmittel inkl. Darlehen herangezogen.

#### 4.1.5 Wettbewerbssituation

Im Binnenmarkt Litauen haben sich bis jetzt noch keine alternativen Anbieter von Cargo- und Personenbeförderungen auf Schiene etabliert. Geschichtlich bedingt bleiben die litauischen Eisenbahnen „Lietuvos geležinkeliai“ Alleinanbieter und Kompetenzzentrum in diesem Verkehrsbereich. Im Bereich des Infrastrukturausbaus ist die Tendenz zum Outsourcing bemerkbar.

Es ist der litauischen Bahn im Laufe der drei Jahrzehnte nach der Unabhängigkeitserklärung gelungen, einen schrittweisen Übergang von alten russischen zu modernen westlichen Technologien zu gewährleisten. Aufgrund der geringen Marktgröße bleibt eine internationale Kooperation in allen Bereichen unverzichtbar: Maschinen, Ausrüstungen und Materialien werden aus dem Ausland bezogen. Vor allem deutsche (Güterlokomotiven „Siemens“), tschechische (Personenzüge) und polnische Unternehmen stellen vermehrt Technologien zur Verfügung.

#### 4.2 Projekte und Erweiterungspläne

Die Umsetzung der langfristigen Verkehrsstrategie und Infrastrukturentwicklung Litauens (bis 2025) ist klarerweise unmittelbar mit dem europäischen Eisenbahnprojekt „**Rail Baltica**“ verbunden. Die Investitionen für Litauen werden sich bis 2026 auf 2,474 Mrd. Euro belaufen.

Der Konzern „Lietuvos geležinkeliai“ bzw. seine Tochtergesellschaften investieren darüber hinaus in die Modernisierung und den Ausbau der öffentlichen Bahninfrastruktur (76,1% der Gesamtinvestitionen), der Cargoinfrastruktur (18,1%), der Personenbeförderungsinfrastruktur (1,7%) sowie in verwandte Holdingaktivitäten (4,1%).

Es wird permanent in die Erneuerung der wichtigsten Bahnstrecken, Brücken, des GSM-R-Kommunikationssystems, weiterer Infrastrukturelemente wie Bahnübergängen sowie des rollenden Materials investiert. Der letzte Punkt bezieht sich auf die Reparatur von 1.529 Frachtwagen, 58 Lokomotiven (darunter eine Generalüberholung von 26 Siemens-Lokomotiven) sowie von 31 Einheiten der Personenbeförderung. Diese Schwerpunkte – Bahninfrastruktur und rollendes Material – zählen zu den Investitionsprioritäten.

Die Hauptaufgaben im Bereich der **Eisenbahninfrastruktur** bestehen in der Entwicklung und Renovierung der Straßen und Strukturen der Verkehrskorridore IXB und IXD Kreta sowie in der Modernisierung der Telekommunikations-, Signal- und Stromversorgungsanlagen, um die Zuggeschwindigkeit zu erhöhen: im Personenverkehr - bis 160 km/h, im Güterverkehr - bis 120 km/h. Parallel soll die Masse der Güterzüge bis 6.000 Tonnen ermöglicht werden.

Die wichtigsten Schwerpunkte sind der Wiederaufbau von Brücken und Viadukten im IX-Kreta-Korridor, die Modernisierung der Telekommunikationsausrüstung im IX-B-Korridorabschnitt Kaisiadorys-Kybartai, die Modernisierung der automatischen Kontrollgeräte für rollendes Material in der IX-B-Korridorverbindung mit dem Hafen Klaipeda, Entwicklung des Eisenbahnknotens Klaipeda, Modernisierung von Signalisierungs- und Stromversorgungsleitungen auf der Strecke Siauliai-Klaipeda, Ausbau der Bahngleise im Korridor IX, Modernisierung der Telekommunikationssysteme im Eisenbahnabschnitt Pagegiai-Taurage-Radviliskis-Panevezys bis zur Staatsgrenze zu Lettland, Modernisierung der litauischen Eisenbahnfunkkommunikation durch weitere Entwicklung des GSM-R-Netzes.

Die **Elektrifizierung** der litauischen Eisenbahnen ist der Grundstein der angestrebten grünen Transporte. Ende 2019 wurde der Vertrag mit dem spanischen Auftragnehmer über die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Vilnius-Klaipeda unterzeichnet. Das beste Angebot bei der internationalen Ausschreibung kam von den spanischen Joint-Venture-Partnern „Elecnor S.A.“ und „Instalaciones Inabensa S.A.“ Die Arbeiten sollen bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Bereits im Jahr 2024 werden Züge auf der Hauptverkehrsader des Landes - zwischen Vilnius und Klaipeda - mit umweltfreundlicherer Energie betrieben werden.

Das Elektrifizierungsprojekt wird mit 363,1 Mio. Euro eingeschätzt, wovon 201 Mio. Euro durch die EU-Förderungsgelder kofinanziert werden. Nach der Durchführung dieses Elektrifizierungsprojekts wird die Gesamtlänge der elektrifizierten Eisenbahnstrecken in Litauen etwa 35 % betragen.

2021 ist das Projekt zur **Errichtung von Schallschutzwänden** zwecks der Lärmreduzierung auf Eisenbahnstrecken in Schwung gekommen. Der Gesamtwert des Projektes beläuft sich auf 24 Mio. Euro.

Zu den Zukunftsprioritäten und Entwicklungsplänen der „**LTG Cargo**“ gehören die intermodalen Terminale, die Tätigkeitsexpansion nach Polen und in die Ukraine, Erneuerung der Zugmaschinenflotte durch elektrische Lokomotiven, Digitalisierung von Tätigkeitsabläufen, kundenorientierten Lösungen, Entwicklung neuer kombinierter Dienstleistungen und Produkte. Zur jährlichen Beförderung des 55 Mt Frachtvolumens durch „LTG Cargo“ werden 60 Mio. Liter Kraftstoff verbraucht. Es wird der Erwerb von ca. 40-50 elektrisch betriebenen **Lokomotiven** im Wert von 200 Mio. Euro bis 2025 beabsichtigt.

Litauen verfolgt die Verkehrspolitik, dass die sich aufgrund des Kriegs in der Ukraine und der Sanktionen gegen Russland und Belarus auflösenden Transportkorridore zwischen Ost und West durch Verbindungen zwischen Süd und Nord ersetzt werden sollen. Als Folge dieser **Umorientierung von Destinationen** entsteht eine engere Zusammenarbeit mit polnischen Bahnunternehmen. Neue Routen nach **Polen, Deutschland**, in die **Ukraine** und nach Kasachstan über Polen werden getestet.

Auch bei „LTG Cargo“ läuft die **Digitalisierung** von Aktivitäten weiter. Es wurde eine Vereinbarung mit dem Bahn-IT-Spezialisten „Ab Ovo“ für digitale Logistiklösungen für AI Driven Transformation & Solutions unterzeichnet, die ein integriertes Ressourcen- und Frachtplanungssystem implementieren wird.

Die Erneuerung der **Waggonflotte** ist Teil der langfristigen Strategie von „LTG Cargo“, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu stärken, das Ladungsvolumen zu erhöhen und den Ladungsfluss weiter zu diversifizieren. Das Unternehmen beabsichtigt eine Anschaffung von bis zu 500 Getreide- und 228 Flachwagen für die Containertransporte.

Zu den Zukunftsprioritäten und Entwicklungsplänen der „**LTG Link**“ gehören die wesentliche Erneuerung des Fuhrparks durch **elektrische Züge**, die Strom aus dem Netz oder - auf den nicht elektrifizierten Strecken - aus eigenen Strombatterien verwenden werden. Es wird beabsichtigt, ca. 26 Personenzüge im Wert von 209 Mio. Euro bis 2025 einzusetzen. Eine komfortable Personenbeförderung zwischen den Hauptstädten Vilnius und Warschau soll den Kundenbedürfnissen entsprechen.

### 4.3 Chancen für österreichische Unternehmen

Österreichische Qualität genießt am litauischen Markt ein gutes Renommee. In Bezug auf die Eisenbahnbranche wäre vor allem der seit fast 30 Jahren in Litauen erfolgreich tätige Produktionsbetrieb „voestalpine Railway Systems Lietuva“, ein Gemeinschaftsunternehmen der „voestalpine Railway Systems“ und „Lietuvos geležinkeliai“, zu nennen. Die Firma spezialisiert sich in der Fertigung von Eisenbahnweichen, isolierten Verbindungsstücken sowie Rippenplatten und ist auf ihre breite Export-Geographie stolz.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Entwicklung des litauischen Schienenverkehrssystems können Produkte aus Österreich ebenfalls zum Einsatz kommen. Es bestehen bereits gute Referenzen der österreichischen Technologien für die Telekommunikation sowie für die Zulieferungen von Bau- und Wartungsmaschinen für den Bahnoberbau.

Komplexe Reparatur- und Überholungs-Dienstleistungen am rollenden Material des Unternehmens „**LTG Tech**“ erfordern permanent Ersatzteile und Komponenten westeuropäischen Ursprungs, da die im Westen hergestellten Züge einen immer höheren Anteil im Zugmaschinenpark besitzen.

„LTG Cargo“ betreibt derzeit mehr als fünfzig Initiativen zur digitalen Transformation und Robotic Process Automation (RPA), um die Effizienz der Aktivitäten zu verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu steigern. Dabei ergeben sich die Geschäftschancen für Anbieter von digitalen Technologien.



Die Ausnutzung des Potenzials der intermodalen Cargoterminale Kaunas und Vilnius, wobei das Erste über die Gleise sowohl in der europäischen Spurbreite als auch auf Breitspur verfügt, und eine flexible Umladung von Containern und LKWs in beiden Richtungen, kann eine Synergie für Logistikunternehmen generieren.

Die bevorstehenden Schnellzüge der „Rail Baltica“ für den Personenverkehr erschließen neue Möglichkeiten für den Tourismusbereich. Eine Zugfahrt aus Österreich über Deutschland und auf der Rail Baltica über Polen nach Litauen, Lettland und Estland kann als eine attraktive Alternative zu den langweiligen Flügen oder den mühsamen Busreisen dienen. Es ist anzumerken, dass bereits ab 2026 mit der Installation der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rail Baltica die Reise von Warschau nach Kaunas nur knapp 3,5 Stunden dauern soll. Von dort aus wird es möglich sein, auf der Zweigstrecke in etwas mehr als einer halben Stunde nach Vilnius oder weiter nach Lettland bzw. Estland zu reisen. Eine Fahrt von mehr als 1.000 km von Warschau nach Tallinn mit einem komfortablen Personenzug sollte ungefähr nur 7 Stunden dauern.

Als im Staatseigentum stehendes Unternehmen sind „Lietuvos geležinkeliai“ sowie seine Tochterunternehmen gesetzlich verpflichtet, die Anschaffungen über das Verfahren der öffentlichen Vergabe zu tätigen. Als zentrale Informationsquelle für die öffentliche Vergabe in Litauen fungiert das **Portal** des litauischen nationalen Public Procurement Offices. Über dieses zentrale System für öffentliche Vergabe werden die Ausschreibungsverfahren online abgewickelt: Zurverfügungstellung von Informationen, F&A zu den Ausschreibungsbedingungen, Mitteilungen und sonstiger Schriftwechsel sowie Einreichung von Angeboten und Teilnahmeanträgen.

Beim Markteinstieg in den litauischen Markt lassen Sie sich am besten durch die Marktkenner beraten. Da das Anschreiben per E-Mail mit den Endkunden selten zu einem positiven Ergebnis führt, ist es für den relativ kleinen litauischen Markt durchaus üblich, die Fachhändler einzuschalten, die sich in der Branche auskennen und über einen direkten Zugang zu den Endkunden und den Entscheidungsträgern verfügen. Ein persönlicher Kontakt muss dabei sein!

## FAZIT

Haben wir Ihr Interesse am baltischen Schienenverkehrs-Markt wecken können? Das Außenwirtschaftszentrum **Riga** zusammen mit den Außenwirtschaftsbüros **Tallinn** und **Vilnius** beantwortet gerne Ihre Fragen zum Markt sowie zu aktuellen Projektentwicklungen und hilft Ihnen bei der Kontaktsuche nach möglichen Geschäftspartnern weiter.

Bei grundsätzlichem Interesse für ein oder mehrere baltische Länder können wir Ihnen gerne ein maßgeschneidertes Offert für die weitere Marktunterstützung in Form einer umfassenden Projektbetreuung zukommen lassen.

## 5. QUELLENVERZEICHNIS

### Baltikum

- Offizielle Website des globalen „Rail Baltica“-Projektes
- Ausschreibungen von Rail Baltica
- Ausschreibungsplan von Rail Baltica 2022

### Estland

- Webseite Eesti Raudtee
- Webseite Edelaraudtee
- Webseite Operail
- Webseite Elron
- Webseite Tallinna Linnatransport
- Webseite Statistikamt Estland
- Webseite Ministerium für Wirtschaft und Kommunikation
- Entwicklungsplan der Transport- und Mobilitätsbranche 2021-2035
- Entwicklungsplan EEesti 2030+

### Lettland

- Webseite Statistikamt Lettland
- Webseite Verkehrsministerium Lettlands
- Beschaffungen von Stadtverkehr Riga
- Beschaffungen der Straßenbahn in Liepaja
- Beschaffungen von Stadtverkehr Daugavpils
- Webseite Lettische Nationalbahnen
- Webseite LDZ Cargo
- Webseite Pasazieru Vilciens <https://www.pv.lv/en/>
- Webseite Baltijas Ekspresis <http://www.asbe.lv>
- LDZ Logistik Green Switch
- Der Nationale Entwicklungsplan Lettlands 2021-2027 (auf Lettisch)
- Die Strategie langhaltiger Entwicklung Lettlands bis 2030 (auf Lettisch)
- Verkehr in Lettland 2021. Publikation des Statistikamtes (Lettisch und Englisch)
- Über die Verkehrsentwicklungsleitlinien 2021-2027. Verordnung des Ministerkabinetts Nr. 710 vom 21.10.2021

### Litauen

- Website Verkehrsministerium der Republik Litauen
- Website Litauische Nationalbahnen "Lietuvos geležinkeliai"
- Website "LTG Infra"
- Website "LTG Cargo"
- Annual Reports von litauischen Schienenverkehrsunternehmen
- Arbeitsplan des Verwalters der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur 2020-2023 (auf Litauisch)
- Statistikamt der Republik Litauen



AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER RIGA  
Alberta iela 13, LV-1010 Riga  
T +371 6735 8100  
E [riga@wko.at](mailto:riga@wko.at)  
W [wko.at/aussenwirtschaft](http://wko.at/aussenwirtschaft)

