

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT MALAYSIA

SCHIENENVERKEHRSINDUSTRIE IN MALAYSIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER KUALA LUMPUR
MÄRZ 2024

go international
= Bundesministerium
Arbeit und Wirtschaft 
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Schieneverkehr** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter <https://www.wko.at/aussenwirtschaft/schieneverkehr>.

Eine Information des

AußenwirtschaftCenters Kuala Lumpur

T +60 3 2380 6980

E kualalumpur@wko.at

W [wko.at/aussenwirtschaft/my](https://www.wko.at/aussenwirtschaft/my)

 fb.com/aussenwirtschaft

 x.com/wko_aw

 linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

 youtube.com/aussenwirtschaft

 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

 instagram.com/aussenwirtschaft_austria.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 anders lautender 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.

Bild Rückseite: imaginima via Getty Images

© 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 KUALA LUMPUR, T + 60 3 2032 2830

E kualalumpur@wko.at, W [wko.at/aussenwirtschaft/my](https://www.wko.at/aussenwirtschaft/my)

Derzeitige und zukünftige Projekte der Schienenverkehrsindustrie in Malaysia

Die Schienenverkehrsindustrie soll es den Menschen in Malaysia nicht nur möglich machen von A nach B zu gelangen, vielmehr ist es das Ziel, durch den Ausbau der Infrastruktur, der Wirtschaft frischen Schwung zu verleihen, Investments zu vereinfachen und ländlicheren Gegenden bessere Möglichkeiten für wirtschaftliche Aktivitäten zu bieten.

Im Folgenden finden Sie sowohl Projekte der Schienenindustrie, die derzeit realisiert werden, als auch zukünftige Vorhaben, um die Infrastruktur Malaysias weiter auszubauen.

1. Kuala Lumpur – Singapore High-Speed Rail (HSR)

Kuala Lumpur – Singapore High-Speed Rail, kurz HSR, ist ein ursprünglich gescheitertes Projekt, welches Kuala Lumpur und Singapur mittels eines Hochgeschwindigkeitszuges verbinden soll. Bereits im September 2010 wurde das Projekt vorgestellt und eigentlich sollte es bis 2026 fertiggestellt werden.

Aufgrund einiger Uneinigkeiten wurde das Vorhaben immer wieder neu evaluiert und verschoben, bis es schließlich **am 1. Jänner 2021 abgesagt** wurde. Die Zugverbindung hätte es möglich gemacht, innerhalb von 90 Minuten, von Kuala Lumpur nach Singapur zu reisen (s.u. Abb. 1). Zu Beginn war die Rede von Projektkosten in Höhe von RM72 Mrd., Experten schätzten diese jedoch auf ungefähr RM40 Mrd. ein. Laut den letzten Meldungen vom Juli 2022 führte die vorherige Regierung eine Studie über die Durchführbarkeit des HSR-Projekts und erwägte **eine neue Strecke im Norden**, die entweder Penang oder Bangkok (Thailand) mit Johor im Süden verbinden sollte.

Im März 2023 gab es jedoch einen Wendepunkt. Der neue Verkehrsminister sagte, dass **das HSR-Projekt wieder diskutiert werde, wenn es private Investitionen umfasse**. Das Projekt unterläuft derzeit einem „Request for Information“ (RFI) Verfahren, welches von der **MyHSR Corporation Sdn Bhd**, einer dem Finanzministerium unterstehenden Zweckgesellschaft, durchgeführt wird.

Am 15. Januar teilte MyHSR mit, dass **sieben lokale und internationale Konsortien, bestehend aus 31 Unternehmen**, Konzeptvorschläge für das Projekt eingereicht haben. Die Auswertung der RFI wird etwa zwei Monate dauern, bevor sie dem Verkehrsministerium und dem Kabinett zur Beratung vorgelegt wird. Sollte die Antwort positiv ausfallen, wird MyHSR in die zweite Phase übergehen, in welcher eine Ausschreibung durchgeführt wird, um detaillierte Angebote, von den ausgewählten Konsortien, einzuholen.

Obwohl das Projekt mehr als 100 Mrd. Ringgit (ca. 20 Mrd. Euro) kosten soll, teilte das Verkehrsministerium mit, dass alle interessierten Unternehmen/Konsortien darüber informiert wurden, **dass die Regierung keine Darlehensgarantie für dieses Projekt übernehmen wird**.

Am 18. März 2024 sollen die Konzeptvorschläge von **drei Konsortien**, für das milliardenschwere Mega-Infrastrukturprojekt „Hochgeschwindigkeitsstrecke KL-Singapur“, in die engere Auswahl gekommen sein:

- YTL Construction Sdn Bhd & SIPP Rail Sdn Bhd
- Malaysian Resources Corp Bhd (MRCB), IJM Construction Sdn Bhd, Berjaya Rail Sdn Bhd, Keretapi Tanah Melayu Bhd (KTMB): MRCB-IJM-Brail-KTMB

- Chinesisches Konsortium unter der Leitung des staatlichen Unternehmens China Railway Construction

Es wird jedoch davon ausgegangen, dass nur das Angebot des chinesischen Konsortiums eine private Finanzierung ermöglicht. Die Regierung könnte jedoch von den Chinesen verlangen, einen Bumiputera-Partner zu übernehmen.

Sollte der Vorschlag des MRCB-IJM-Brail-KTMB-Konsortiums angenommen werden, hätte der „Employees Provident Fund (EPF)“ den größte Vorteil bei Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke KL-Singapur: Denn der EPF ist mit 36,21 % bzw. 17,62 % der größte Anteilseigner von MRCB und IJM. Mit einem Anteil von 5 % ist sie auch ein wesentlicher Aktionär der YTL Corp Bhd (welche zu 100 % YTL Construction gehört).

Unterdessen hat Gamuda Bhd, das ein Konzept als Einzelunternehmen vorgelegt haben soll, kaum Chancen, um in die engere Wahl zu kommen. Als eigenständige Partei könnte es für das Unternehmen schwierig werden, das Projekt zu finanzieren, da die Regierung beabsichtigt, es privat zu finanzieren.



Abb. 1. Bild des HSR

2. RTS Link

RTS Link ist eine 4 Kilometer lange Strecke, die zukünftig Bukit Chagar Station, in Johor Bahru und Woodlands-North-Station, in Singapur, miteinander verbinden soll (s.u. Abb. 2). Durch die neue Verbindung zwischen Malaysia und Singapur soll Individualverkehr zwischen den beiden Staaten verringert werden und die Wirtschaft in Johor Bahru gestärkt werden.

Im Juli 2022 sicherte sich ein lokales börsennotiertes Unternehmen, **Ekovest Bhd**, einen Vertrag über RM 1,9 Mrd. für den Bau des Schnellbahnsystems von Johor Bahru nach Singapur (RTS Link

Project), um ein Kooperationspartner von Adil Permata Sdn Bhd (APSB), dem Hauptauftragnehmer für das RTS Link Projekt, zu sein.

Trotz mehrerer Verzögerungen in den Jahren 2020 und 2021 wurde zwischen Malaysia und Singapur eine Garantievereinbarung im November 2021 unterzeichnet, die sicherstellt, dass beide Länder ihren Aufgaben und Verpflichtungen bei der Durchführung des RTS-Projekts nachkommen.

Am 11. Januar 2024 wurde die symbolische Verbindung der RTS-Verbindung zwischen Singapur und Malaysia hergestellt. Dies geschah mit Fertigstellung der Brücke, die den Treffpunkt zwischen Malaysia und Singapur darstellt. Die RTS-Verbindung soll im Dezember 2026 fertiggestellt werden und hat damit, wie geplant, bereits mehr als 65 % der Bauarbeiten fertiggestellt. Es wird erwartet, dass 35 % der 350.000 Menschen, die täglich über den Johor Causeway fahren, von dem Projekt erfasst werden. Abb. 3. zeigt die neueste Entwicklung im März 2024 des RTS Link:

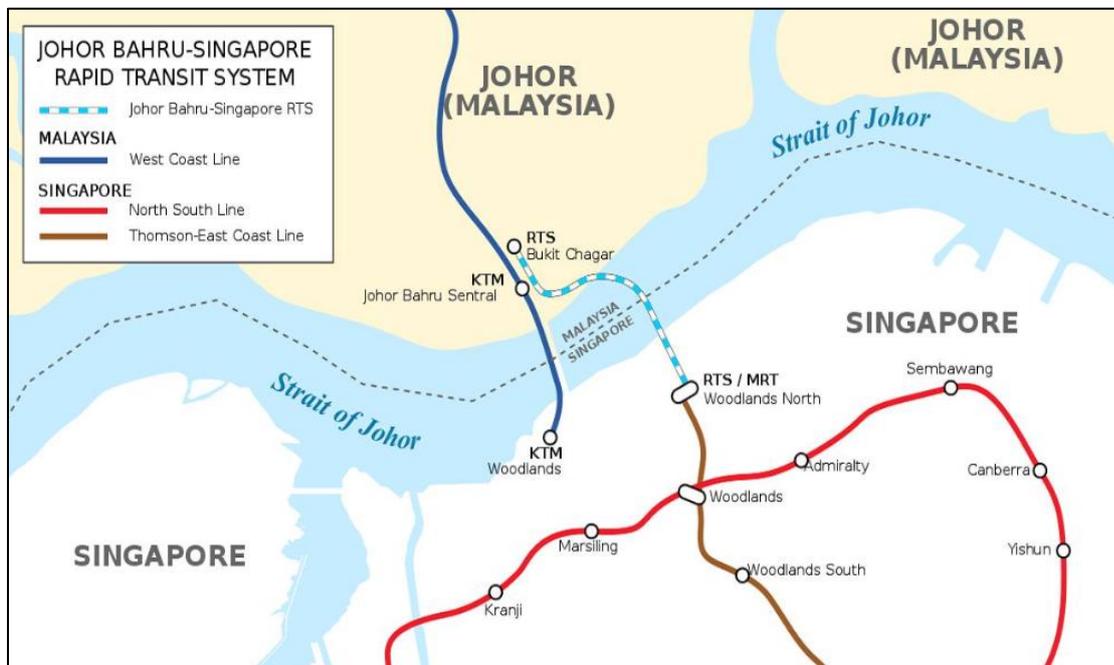


Abb.2. Bild des RTS Link



Abb.3. Entwicklung im März 2024, SCM Southern Corridor Malaysia

3. Sonderwirtschaftszone Johor-Singapur (Special Economic Zone - SEZ)

Die Regierung des Bundesstaates Johor, die vom neuen malaysischen König unterstützt wird, hat einen Masterplan für die Verbindung der Johor Bahru Region mit Singapur. Es soll ein Rapid Transit System (RTS), sowie ein Light Rail Transit System (LRT) geben (Siehe Abb.4.). Möglicherweise wird es auch eine wiederbelebte High-Speed Rail (HSR) geben. Im sogenannten Masterplan sollen diese Systeme miteinander verbunden, um die Anbindung und Reisemöglichkeiten in und von den entlegenen Gegenden zu verbessern.

Da die Pläne für eine geplante **SEZ zwischen Johor und Singapur** an Fahrt gewinnen, könnten die Anbindung und die Bequemlichkeit des Reisens in das südliche Johor, vom Rest des Landes und von Singapur darüber entscheiden, ob der Staat sein wirtschaftliches Potenzial ausschöpft. Eine Absichtserklärung über die Sonderwirtschaftszone wurde am 11. Januar zwischen Singapurs Handels- und Industrieminister Gan Kim Yong und Malaysias Wirtschaftsminister Mohd Rafizi Ramli unterzeichnet. **Das gemeinsame Abkommen zwischen Malaysia und Singapur über die SEZ soll bis Ende dieses Jahres unterzeichnet werden.**

Am 28. Februar genehmigte der malaysische Premierminister Projekte im Wert von 4,7 Mrd. RM für Johor, darunter auch solche, welche die Anbindung an die Sonderwirtschaftszone verbessern werden. Zu diesen Projekten gehören insbesondere eine bessere Erreichbarkeit, sowie auch Verkehrsziele, wie die Modernisierung von Einwanderungskontrollstellen und der Ausbau von Autobahnen. Während die RTS-Verbindung bereits umgesetzt wird, befinden sich sowohl die LRT als auch die HSR noch in der Entwurfsphase. Die Wiederbelebung der Hochgeschwindigkeitsstrecke wird auch vom malaysischen König, Sultan Ibrahim Iskandar aus Johor, unterstützt. Viele Beteiligte, darunter Reisende und Unternehmen, erwarten, dass ein besseres Verkehrssystem nicht nur Verkehrsverbindungen über Johor hinaus eröffnet, sondern auch Investitionen in den Bundesstaat ankurbelt, was sich wiederum positiv auf die Gesamtwirtschaft Malaysias auswirken wird.

Southern Johor's rail projects

The HSR and LRT alignments are based on latest proposals by Malaysian authorities

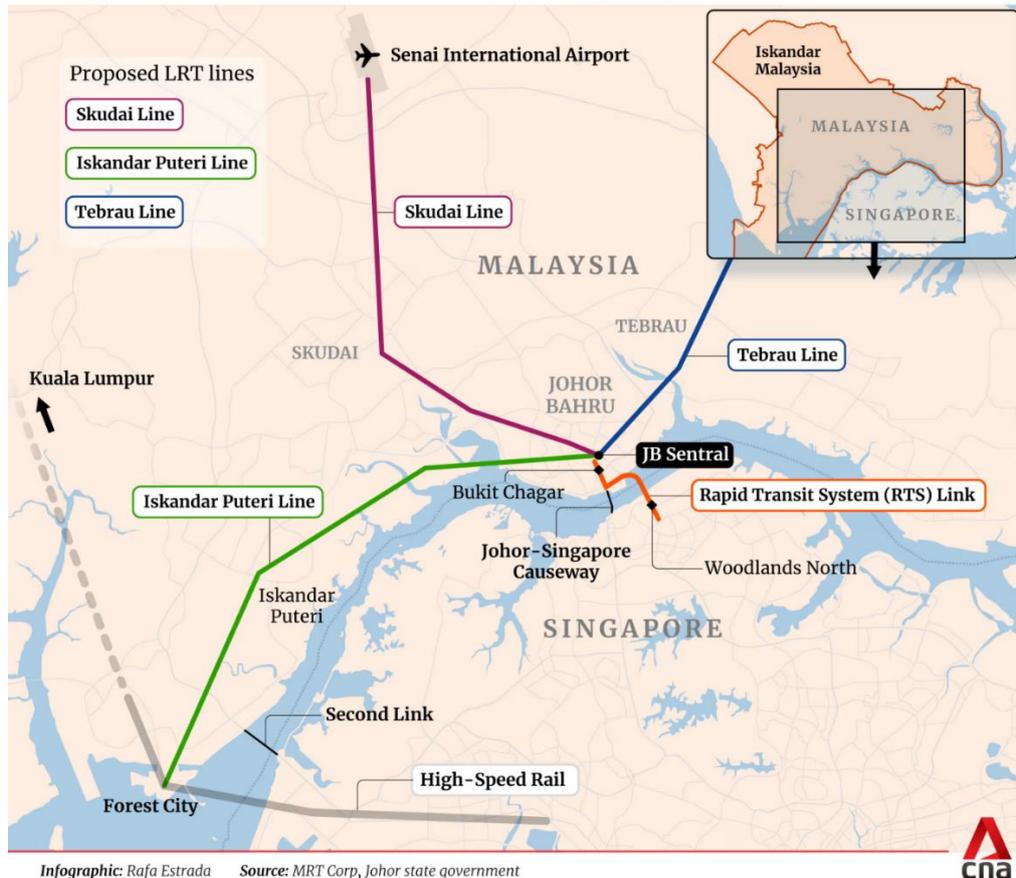


Abb.4. T-förmiges integriertes Verkehrsnetz

4. Penang Light Rail Transit (LRT) Line / Bayan Lepas LRT Line

Die Penang LRT Line wurde bereits im Jahr 2000, im Rahmen des **Penang Transport Master Plan (PTMP)** in Penang, vorgeschlagen. Der Vorschlag sah den Bau von 27 Stationen entlang einer 30km langen Strecke vor, die das Stadtzentrum mit dem Süden verbindet (siehe Abb. 5.). Der Plan wurde bisher wegen mangelnder finanzieller Unterstützung durch die Bundesregierung verschoben.

Im Oktober 2023 kündigte die Bundesregierung an, RM10 Mrd. für die Umsetzung des LRT-Projekts von Penang nach Seberang Perai bereitzustellen. Im Februar 2024 hat Penang CM Chow Kon Yeow angekündigt, dass **Penang Sentral Teil des vorgeschlagenen Penang LRT-Projekts** sein wird, was es zu einer der Hauptstrecken im Rahmen des geschätzten 10 Milliarden RM-Projekts macht. Das bedeutet, dass **eine der Linien die Insel und das Festland in Form einer Eisenbahnbrücke verbinden** wird.

Der Projektleiter, die MRT Corp (Mass Rapid Transit Corporation), hatte den Staat Penang darüber informiert, dass als nächster Schritt dem Verkehrs- und dem Finanzministerium ein Kabinettpapier mit umfassenden Angaben zum Projekt vorgelegt werden soll. In Anbetracht dessen besteht die Möglichkeit, dass mit dem Bau des Projekts **nicht mehr in diesem Jahr begonnen werden kann**, da weitere Machbarkeitsstudien und -bewertungen durchgeführt werden müssen.

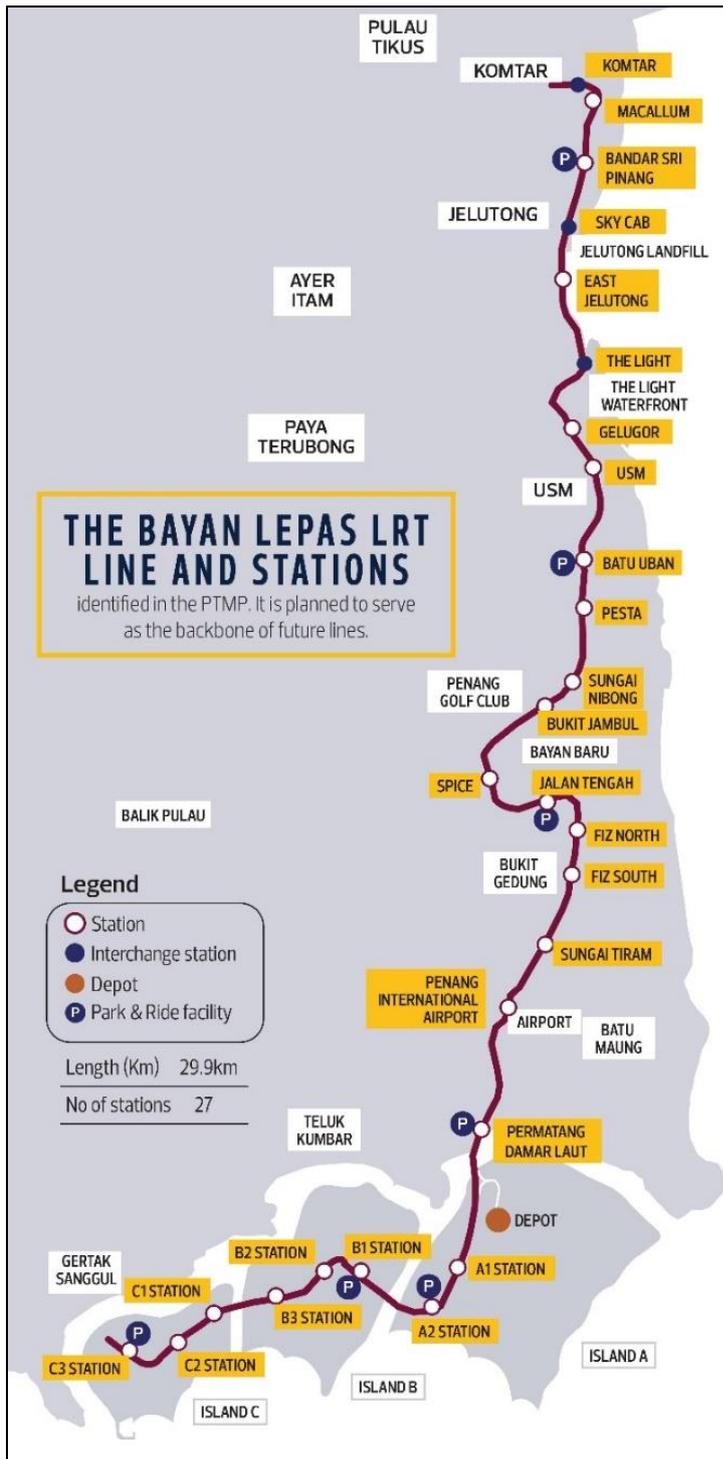


Abb.5. Bild des Bayan Lepas LRT / Penang LRT

5. East Coast Rail Link (ECRL)¹

Ziel der East Coast Rail Link (ECRL) ist es Kota Bharu, in Kelantan an der Ostküste und Port Klang, in Selangor an der Westküste, miteinander zu verbinden. Die rund 665 Kilometer lange Strecke soll

¹ Nach dem Amtsantritt der neuen Regierung in Malaysia versicherte das Verkehrsministerium, dass die Mega- und Großprojekte wie East Coast Rail Link (ECRL), Mass Rapid Transit 3 (MRT 3), und Light Rail Transit 3 (LRT 3), die von der vorherigen Regierung verwaltet wurden, wie gewohnt weitergeführt werden.

sowohl Personen-, als auch Güterverkehr ermöglichen und wird an 20 Stationen in 4 Bundesstaaten (s.u. Abb. 6) halten. Durch die Eisenbahnverbindung werden Städte miteinander verbunden, neue Investments erleichtert und Tourismus auch in ländlicheren Regionen gefördert. Die Reisezeit von Kota Bahru nach Klang Valley wird von 7 auf 4 Stunden verkürzt. In Zusammenarbeit der **Malaysian Rail Link Sdn Bhd (MRL)** und der **China Communication Construction Company (CCCC)** erfolgte der Spartenstich im August 2017. Die Verbindung, die momentan bereits zu **ca. 62,4% fertiggestellt** ist und **laut Plan 2027 fertig** werden soll, wird rund **RM 75 Mrd. kosten** und ist in folgende drei Abschnitte unterteilt:

- Section A (Kota Bahru- Dungun, 210 km)
- Section B (Dungun – Mentakab, 250 km)
- Section C (Mentakab – Port Klang, 205 km)

Das Projekt wird voraussichtlich 5,6 Millionen Fahrgäste pro Jahr befördern, wobei 440 Fahrgäste auf einer Fahrt, bestehend sechs Wagen befördert werden können. Die Geschwindigkeit des ECRL-Personenzuges wird bis zu 160 Kilometer pro Stunde (km/h) betragen.

Die Verlegung des ersten Gleises für das East Coast Rail Link (ECRL)-Projekt begann am 11. Dezember 2023 nach der Zeremonie, an der auch der malaysische König teilnahm, an der ECRL-Station Section 10 in Gebeng, Kuantan. Es wird erwartet, dass aufgrund der Materialien, einschließlich Diesellokomotiven, welche von CRRC Ziyang, China zur Verfügung gestellt werden und direkt nach Kuantan verschifft werden, die Gleisverlegung mit einer Geschwindigkeit von 1,5 km pro Tag, ausgehend von Gebeng, voranschreitet,

Außerdem wird das Projekt auch das erste in der Region Südostasien sein, welches ein LTE-Railway (LTE-R) Kommunikationsnetz mit 4G im Zug implementiert. Dies geschieht vor allem um die Sicherheit zu erhöhen, aber auch um schnelle Kommunikation und Signalisierung zu ermöglichen.

Was den Tunnelbau betrifft, so hat das Projekt East Coast Rail Link (ECRL) **am 12. März mit 30 Tunneldurchbrüchen** einen neuen Meilenstein erreicht, darunter drei Durchbrüche an einem einzigen Tag im Bezirk Bentong. Der Vorstandsvorsitzende von MRL äußerte sich optimistisch, dass der Bau der ECRL-Strecke von Kota Bharu zum Integrated Transport Terminal (ITT) in Gombak bis Dezember 2026 abgeschlossen sein wird, da die anspruchsvollen Tunnelaushubarbeiten und die geologischen Bedingungen bisher reibungslos und planmäßig verlaufen sind.

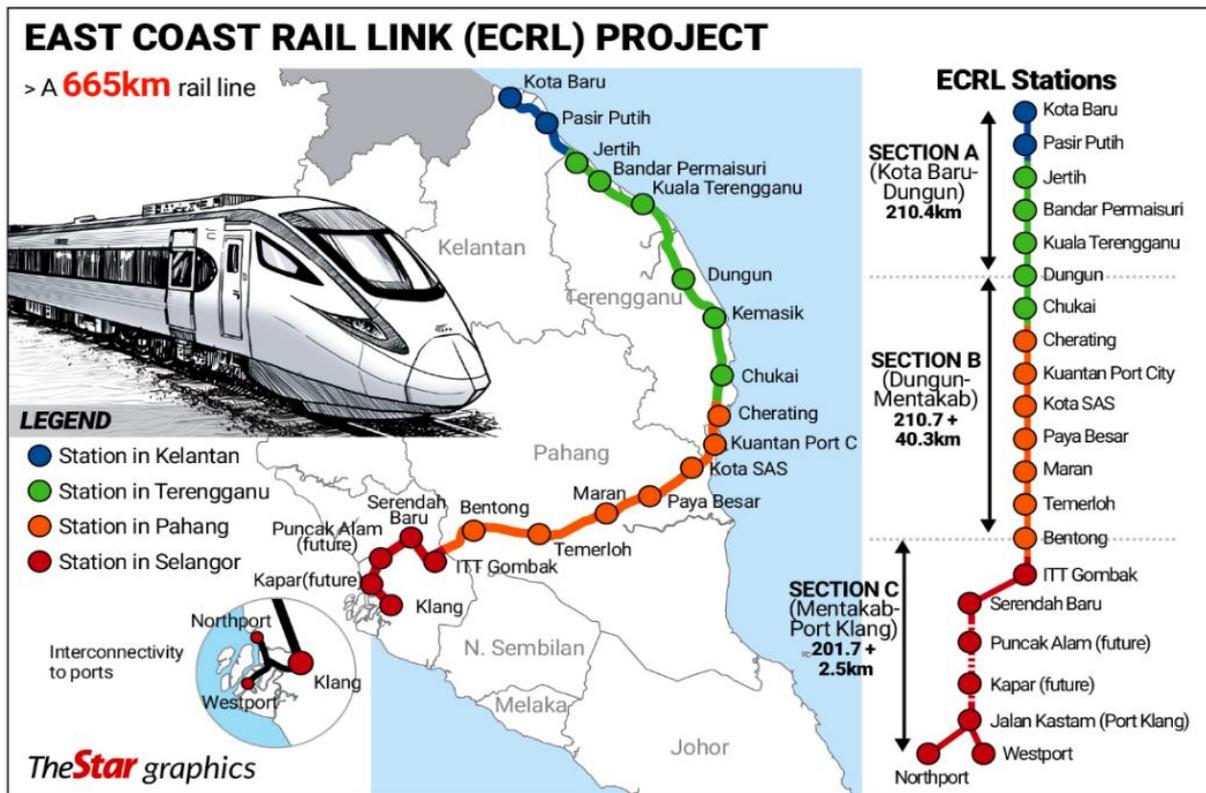


Abb. 6. Bild des ECRL

6. Mass Rapid Transit (MRT)

Im Rahmen des Klang Valley Mass Rapid Transit (KVMRT) Projekts sind 3 Linien für das MRT-System im **Klang Valley** geplant:

- MRT Kajang Line (Sungai Buloh - Kajang, 46 km, vollständig fertiggestellt im Jahr 2017)
- MRT Putrajaya-Linie:
 - Phase I (Kwasa Damansara - Kampung Batu, 17,5 km, fertiggestellt im Juni 2022)
 - Phase II (Kentonmen bis Putrajaya Sentral, 40,2 km, fertiggestellt im März 2023)
- MRT Circle Line (Verbindung mit anderen bestehenden Eisenbahnlinien im Klang Valley, 51 km, voraussichtliche Fertigstellung bis 2030)

6.1. Klang Valley MRT 3 Circle Line

Die MRT3 Circle Line soll das Klang Valley Integrated Transit System vollenden und so eine Art Kreis um Kuala Lumpurs Business District bilden (s.u. Abb. 7). Die rund 51 Kilometer lange Verbindung soll Bukit Kiara und PPUM auf einer Strecke mit 31 Stationen verbinden. Anfang März 2022 wurde das Großprojekt, das nicht nur den Leuten in der Region den Alltag erleichtern soll, sondern auch die Wirtschaft stimulieren und Arbeitsplätze schaffen soll, von der Regierung genehmigt.

Insgesamt soll das Projekt in zwei Phasen bis 2030 fertiggestellt werden. Der Betrieb der ersten Phase soll im Jahr 2028 aufgenommen werden. Die Gesamtkosten betragen **RM45 Milliarden**. Am 27. Mai 2023 schrieb die Mass Rapid Transit Corporation (MRT Corp) die drei Hauptpakete für die MRT3 aus - **CMC301** (6 km Hochbahn), **CMC302** (27 km Hochbahn, 1,2 km U-Bahn) und **CMC303** (10 km U-Bahn, 6 km Hochbahn).

Die Ausschreibungen für das Mass Rapid Transit 3 (MRT3)-Projekt, das ein Segen für die örtliche Bauindustrie sein wird, werden voraussichtlich bereits Ende diese Jahres stattfinden. Da die Regierung bereits eine feste Zusage für das Projekt erteilt hat, wird ab dem zweiten Quartal 2024 mit dem Landerwerb fortgefahren, so die MRT Corp, die einen groben Hinweis auf mögliche Zeitpläne gibt.

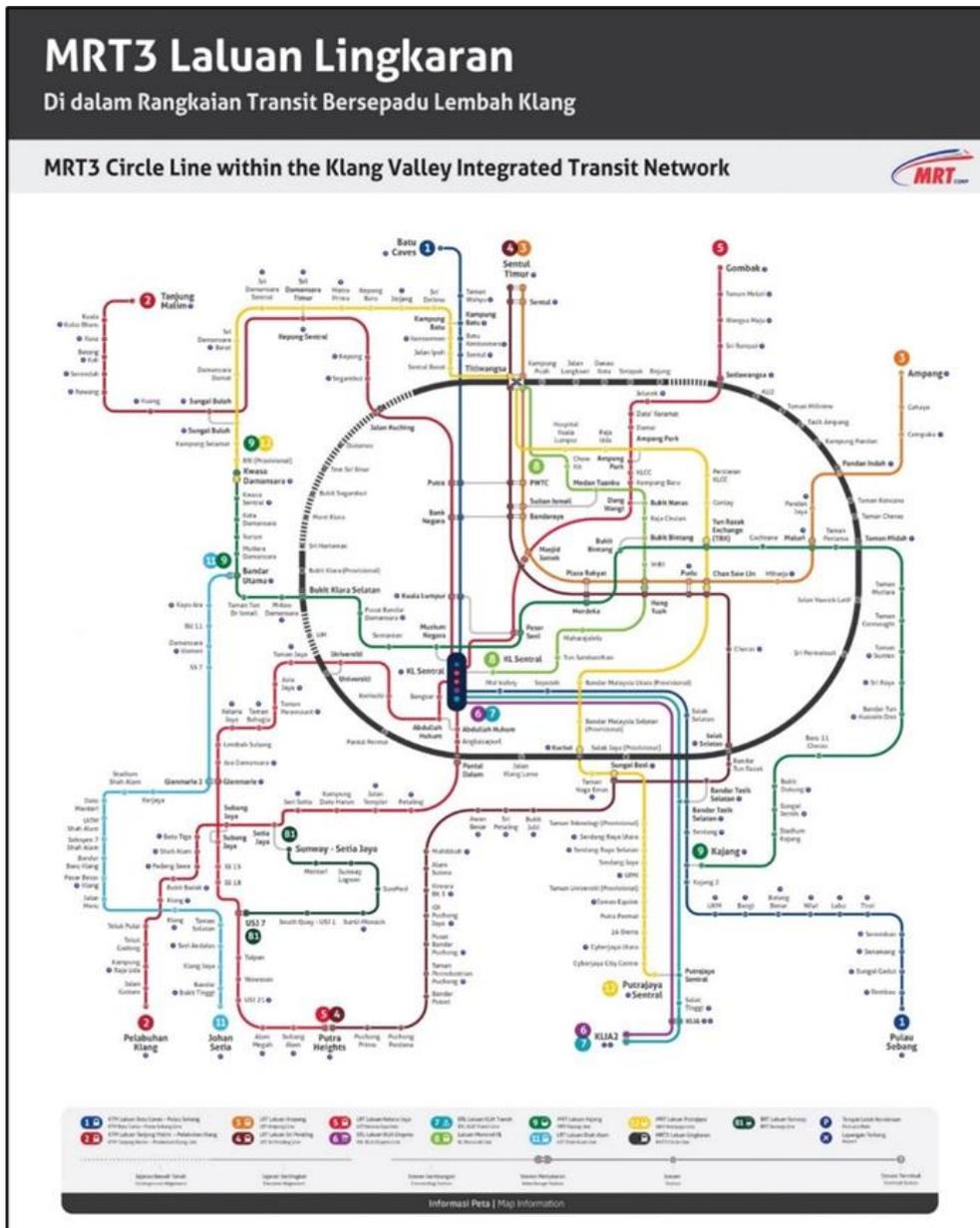


Abb. 7. Bild des MRT 3 Circle Line

7. Light Rail Transit (LRT) 3 Line / LRT Shah Alam Line

Das Projekt „LRT 3 Line / LRT Shah Alam Line“ wurde im November 2015 gestartet und soll Bandar Utama und Johan Setia miteinander verbinden. Der Eigentümer des Projekts ist **Prasarana Malaysia Berhad** und **Setia Utama LRT3 Sdn Bhd** ist der Hauptauftragnehmer. Ursprünglich hätte die Verbindung 42 Stationen bekommen und bereits 2020 fertiggestellt werden sollen. 2018 wurden die Pläne und Kosten jedoch reevaluiert, sodass die Anzahl der Stationen verringert wurde, um Kosten zu senken. Die rund 38 Kilometer lange Strecke wird sich nun über 25 Stationen erstrecken. Der Baufortschritt der LRT 3 hat bisher ca. 92 % erreicht und das Projekt

soll bis März 2025 abgeschlossen sein. Insgesamt ergibt sich gegenüber dem ursprünglich geplanten Eröffnungsjahr 2024 eine minimale Verzögerung. Die Kosten sollen sich auf rund RM10 Mrd. belaufen.

8. Sarawak Autonomous Rapid Transit (ART)

Sarawak strebt an bis 2030 ein entwickelter Staat mit hohem Einkommen zu werden. Aus diesem Grund ist ein **zuverlässiges Verkehrssystem** von entscheidender Bedeutung, um eine höhere Produktivität und ein stärkeres Wirtschaftswachstum zu ermöglichen. Daher wurde Sarawak Metro Sdn Bhd, von der Regierung von Sarawak, mit der Umgestaltung des öffentlichen Straßenverkehrssystems in den großen städtischen Gebieten betraut.

Sarawak Metro führt das **Projekt Kuching Urban Transportation System (KUTS)** durch, um die Verkehrsüberlastung auf den Straßen der Stadt zu minimieren. Im Rahmen des KUTS-Projekts wird der ART das Rückgrat der Umgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems bilden, wobei das gleislose Wasserstoff-Brennstoffzellen-Gelenkfahrzeug auf eigenen Fahrspuren und Gummireifen, mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h fährt und bis zu 300 Fahrgäste auf einmal befördern kann. Die Entwicklung des KUTS-Projekts wird in mehreren Phasen erfolgen (siehe Abb.8).

Sarawak Metro hatte die **Ausschreibung für das Systempaket 1 im Juni 2022** an ein Joint-Venture-Unternehmen (EPR (Kuching) Sdn Bhd, Global Rail Sdn Bhd und Mobilus Sdn Bhd) und für **das Systempaket 2 im November 2022** an ein weiteres Joint-Venture-Unternehmen (DOM-EEE) vergeben. Das Systempaket 3 für die Grüne Linie des ART wird im Mai 2024 vergeben.

Am 6. Dezember 2023 teilte der Verkehrsminister von Sarawak mit, dass die erste Linie des ART voraussichtlich bis Ende 2025 fertiggestellt wird. Er sagte, dass diese erste ART-Strecke, bei der es sich um ein Lidar (Light Detection and Ranging)-geführtes Gelenkbussystem für den städtischen Personentransport handelt, die so genannte Blaue Linie sein wird (siehe Abb 9.), welche über eine Strecke von 27,6 Kilometern von Rembus nach Riveria führt und bereits Anfang 2026 in Betrieb gehen könnte.

Der Bau aller beteiligten Linien im Rahmen des KUTS wird Ende 2027 abgeschlossen sein, und die drei Linien sollen bereits 2028 in Betrieb gehen.

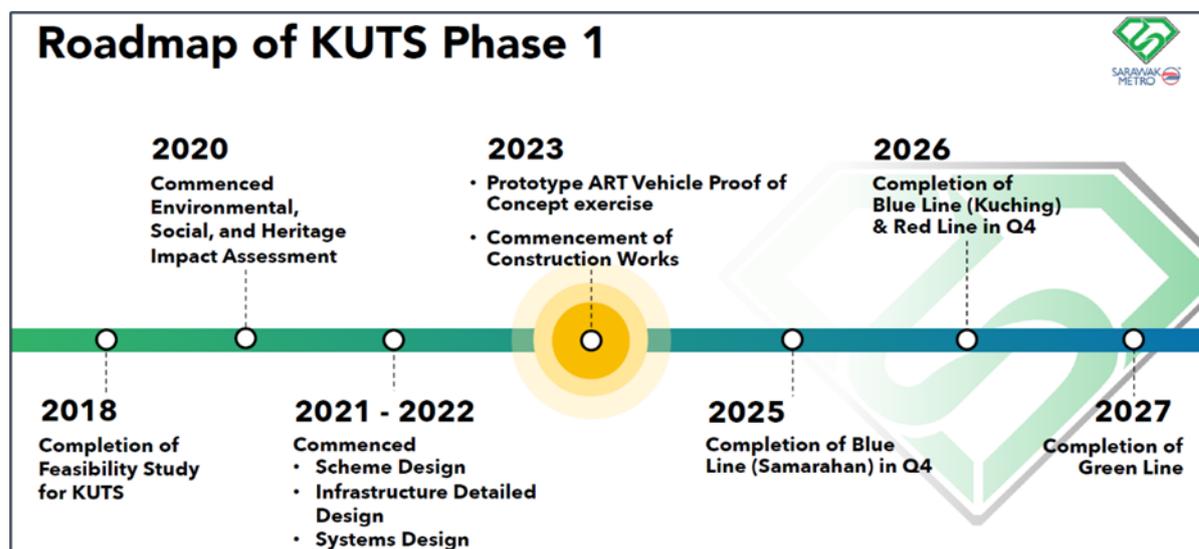


Abb.8. Bild des KUTS Phase 1

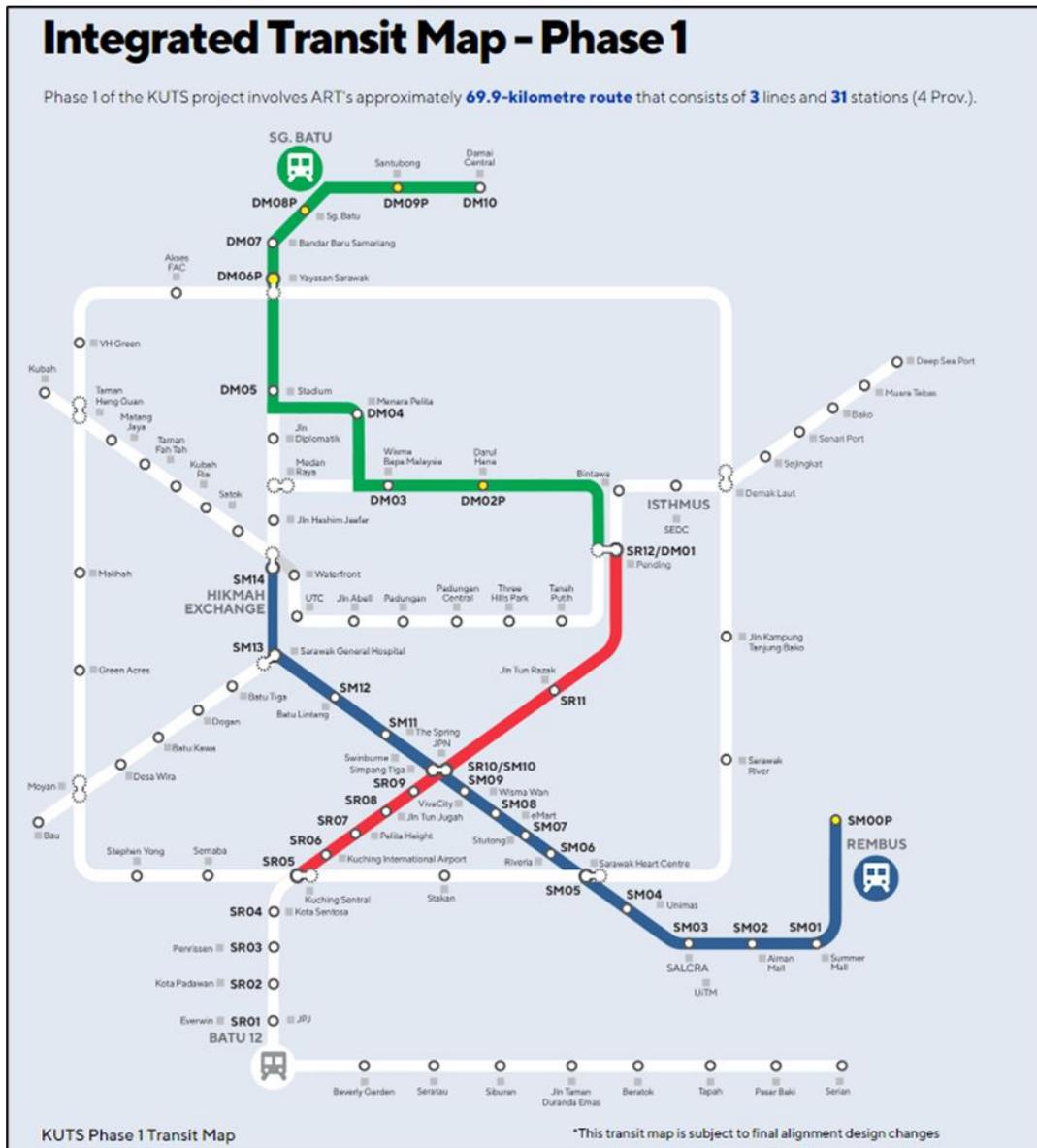


Abb.9. Bild des ARTs

9. Putrajaya Autonomous Rapid Transport (ART)

Im Februar 2024 hatte die lokale Behörde Perbadanan Putrajaya (PPJ) das **ART-Pilotprojekt in Putrajaya** freigegeben. Die Freifahrt wurde im Februar 2024 für die Öffentlichkeit geöffnet und das Projekt wird noch bis Ende 2024 dauern. ART wurde von Sarawak implementiert und ein ähnlicher Testlauf für ART wurde zuvor auch im Bundesstaat Johor durchgeführt.

10. Gemas-Johor Bahru Electrified Double Tracking

Der Ausbau der alten Kuala Lumpur (KL)-Johor Bahru (JB)-Strecke zu einer elektrifizierten zweigleisigen Strecke wird fortgesetzt, wobei der Abschnitt von Gemas nach JB voraussichtlich noch bis 2025 fertiggestellt wird. Danach werden die Züge direkt von KL nach JB fahren können. Um per Zug von KL nach Singapur zu kommen, muss man derzeit mit der elektrischen Bahn bis Gemas fahren und dann auf die dieselbetriebenen Züge, welche von Gemas nach JB nur eingleisig fahren, umsteigen. Dies bedeutet schnellere und häufigere Verbindungen zwischen KL und JB, schließt aber Singapur nicht ein.

Darüber hinaus ist die Gemas-JB EDTP (siehe Abb.10, Linien in Gelb) der letzte Teil des derzeitigen Netzes der Keretapi Tanah Melayu Bhd (KTMB), welcher von einer einspurigen zu

einer zweigleisigen Strecke ausgebaut werden soll. Nach der Fertigstellung würde die Verbindung von der südlichsten Spitze der Halbinsel Malaysia bis nach Padang Besar an der thailändischen Grenze reichen.

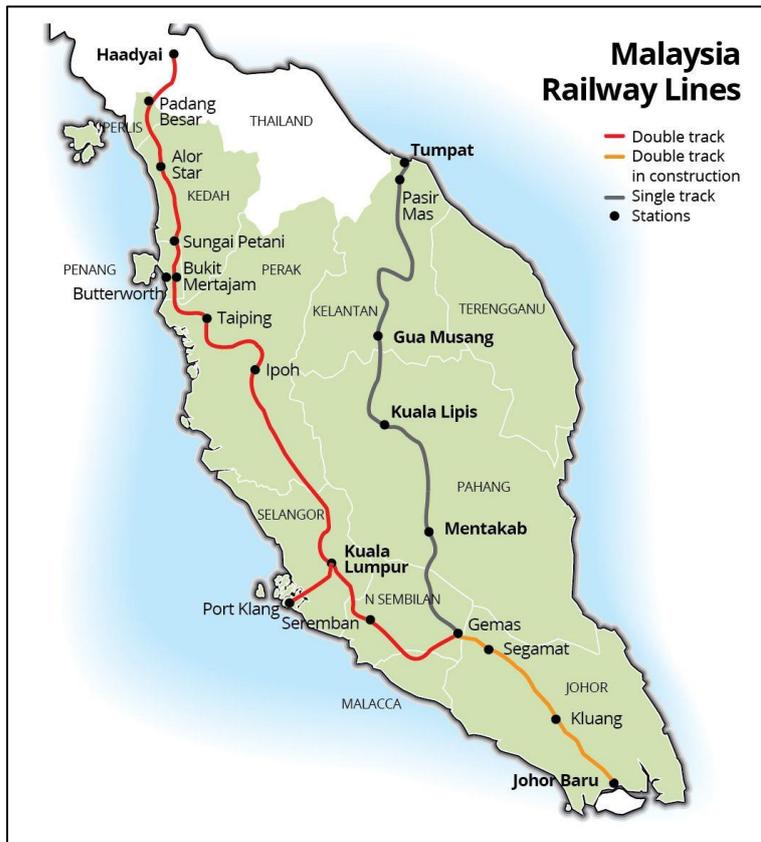


Abb. 10. Gemas-Johor Bahru EDTP

11. Projekte in der Sondierungsphase

Hier sind zwei neue potenzielle Projekte, die sich derzeit in der Sondierungsphase befinden:

- **Malakka (Bundesstaat):** 10. Dez 2023 - Anthony Loke: Land Public Transport Agency to seek public feedback, views on tram system in Melaka.
- **Sabah & Sarawak (Borneo):** 6. Nov 2023 - Govt to study feasibility of building pan-Borneo railway, says Transport Minister

Researcher Sandra Yap, Sector Specialist / AußenwirtschaftsCenter Kuala Lumpur

Unser vollständiges Angebot zu Malaysia (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter <http://wko.at/aussenwirtschaft/malaysia>.

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER KUALA LUMPUR

Menara IMC, 14th Floor, Suite 14.1

8, Jalan Sultan Ismail

50250 Kuala Lumpur, Malaysia

T +60 (0)3 2380 6980, M/WhatsApp +60 (0)12 2345 350

E kualalumpur@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/my

