

AUSSEN
WIRTSCHAFT
BRANCHENREPORT
SCHIENENVERKEHR
PORTUGAL

BRANCHE UND MARKTSITUATION
PROJEKTE UND ERWEITERUNGSPÄNE
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER LISSABON
AUGUST 2022

go international
= Bundesministerium
Arbeit und Wirtschaft **WKO**
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Schieneverkehr** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter www.wko.at/service/aussenwirtschaft/schieneverkehr-branche-struktur-zukunft-trends.html

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Lissabon

T +351 213171010

E lissabon@wko.at

 fb.com/aussenwirtschaft

 twitter.com/wko_aw

 linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

 youtube.com/aussenwirtschaft

 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

blog www.austria-ist-ueberall.at

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

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.

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

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
Redaktion: AußenwirtschaftsCenter Lissabon, T +351 213171010
E lissabon@wko.at W wko.at/aussenwirtschaft/pt

Ein Service der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

INHALT

EXECUTIVE SUMMARY	5
1. EINLEITUNG	5
1.1 Allgemeine Informationen zu Portugal	5
1.2 Wirtschaftsbeziehungen Portugals	5
2. NATIONALER INVESTITIONSPLAN PNI 2030	6
3. BRANCHE UND MARKTSITUATION	7
4. SCHIENENNETZ	8
4.1 Das Schienennetz - Eckdaten	8
4.2 Die Betreiber	8
4.2.1 Passagiertransport	8
4.2.2 Frachttransport	8
4.2.3 Wartung von Rolling-Stock	8
4.3 PROJEKTE UND ERWEITERUNGSPÄNE	9
4.3.1 Aufholbedarf	9
4.3.2 Portugals Atlantik-Häfen an TEN-T angeschlossen	9
4.4 16 Projekte €10,5 Mrd. für Rail.	10
4.4.1 F1 VIP-Strecke Porto – Lissabon €4,5 Mrd.	10
4.4.2 F2 Netz in Metropolregionen Lissabon & Porto ausbauen	10
4.4.3 F3 Infrastruktur: Sicherheit - Sanierung	11
4.4.4 F4 Signalisierung, ERTMS / ETCS + GSM-R	11
4.4.5 F5 Elektrifizierung und Netzwerkausbau	11
4.4.6 F6 Telematiksysteme & Accessibility der Stationen	12
4.4.7 F7 Verbesserung der multimodalen Terminals	12
4.4.8 F8 Modernisierung der Strecken Lissabon-Beja/-Algarve	12
4.4.9 F9 Verbesserung der Strecke Vouga	12
4.4.10 F10 Anschlussstück in Lissabon	13
4.4.11 F11 Neue Linie Porto – Valença – Vigo (1. Phase)	13
4.4.12 F12 Korridor Süd (2. Phase), TEN-T	13
4.4.13 F13 Korridor Nord (2. Phase), TEN-T	13
4.4.14 F14 F15 F16 Ankauf Rolling-Stock	14
5. MOBILITÄT UND ÖFFENTLICHER TRANSPORT	14
5.1 Die Betreiber	14
5.2 9 Projekte (MTP1-MTP9) €5,8 Mrd. für Mobilität und Öffentlicher Verkehr.	15
5.2.1 MTP1 Metropolregion Lissabon	15

5.2.2	MTP2 Metropolregion Porto	15
5.2.3	MTP3 Entwicklung Öffentlicher Verkehrssysteme in mittelgroßen Städten.	16
5.2.4	MTP4 Dekarbonisierung der Städtischen Logistik	16
5.2.5	MTP5 Elektromobilität	16
5.2.6	MTP6 Förderung des Nationalen Fahrradverbindungsnetzes	16
5.2.7	MTP7 Innovative und Intelligente Urbane Mobilitätslösungen	17
5.2.8	MTP8 Dekarbonisierung des Öffentlichen Verkehrs	17
5.2.9	MTP9 Flexible, Shared und Connected Mobility auf nationaler Ebene	17
6.	WETTBEWERBSSITUATION	18
7.	AUSSCHREIBUNGEN UND PROJEKTDATENBANK	18
8.	CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN	20
9.	ADRESSEN	21

EXECUTIVE SUMMARY

Die vorliegende Publikation bietet einen Überblick über anstehende Projekte in Portugal im Bereich Mobility und Transport in Höhe von EUR 21,7 Mrd. mit Fokus auf Schiene, um österreichischen Unternehmen Geschäftschancen aufzuzeigen.

Das AußenwirtschaftsCenter Lissabon beobachtet diese Entwicklungen kontinuierlich und steht für weitere Informationen gerne zur Verfügung: lissabon@wko.at

1. EINLEITUNG

1.1 Allgemeine Informationen zu Portugal

Hauptstadt	Lissabon
Währung	EUR
Amtssprache	Portugiesisch
Bevölkerung in Mio.	10,3 (2021)
Landfläche in km ²	92.226
Bruttoinlandsprodukt, lauf. Preise, Mrd. USD	250,1 (2021)
Wechselkurs, Jahresdurchschnitt, USD je EUR	1,18 (2021)

Quelle: **WKÖ**

1.2 Wirtschaftsbeziehungen Portugals

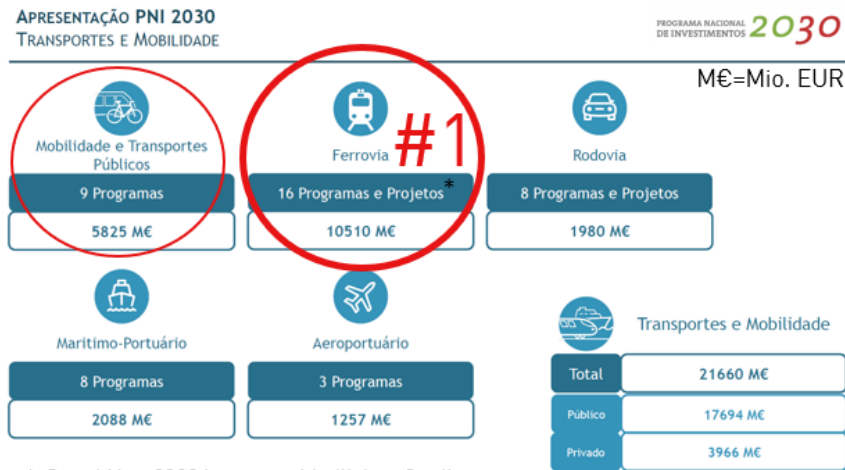
Gesamthandelsvolumen:	USD 151 Mrd.
Top-Handelspartner:	Spanien, Deutschland, Frankreich, USA, Niederlande, UK, Italien

	Österr. Importe aus PT	Österr. Exporte nach PT
2020	USD 452 Mio.	USD 458 Mio.
2021	USD 433 Mio.	USD 539 Mio.

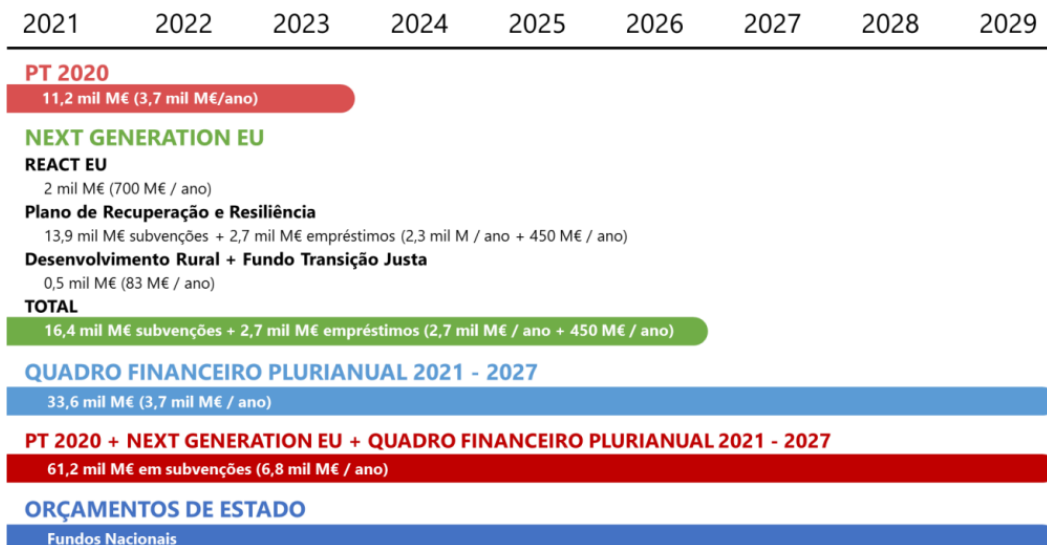
2. NATIONALER INVESTITIONSPLAN PNI 2030

Portugals Infrastrukturinvestitionen bis 2030 sind im Nationalen Investitionsplan **PNI - Programa Nacional de Investimentos 2030** aufgelistet. Auf den Bereich „Transport und Mobilität“ entfallen EUR 21,66 Mrd. – knapp die Hälfte davon für den Bahnbereich (Ferrovia). U-Bahnen sind im Programm Mobilität und Öffentlicher Transport (Mobilidade e Transportes Públicos) zu finden.

Nationaler Investitionsplan PNI 2030 forciert Bahn



Die Finanzierung des PNI wird durch Mittel der EU und den portugiesischen Staat sichergestellt: EUR 17,7 Mrd. Der insg. EUR 21,7 Mrd. stammen aus öffentlichen Mitteln. Die EU-Mittel ermöglichen Portugal Finanzierung von teils seit Jahrzehnten geplanten Schienenprojekten, für die es bisher kein Budget gab, wie Projekt F1 (EUR 4,5 Mrd. Hochgeschwindigkeitsstrecke Lissabon-Porto) oder F10 (Anschluss Linie Cascais an Verkehrsnetz Lissabon). Bis 2030 steht Portugal allein an EU-Mitteln EUR 61,2 Mrd. aus verschiedenen Programmen zur Verfügung:



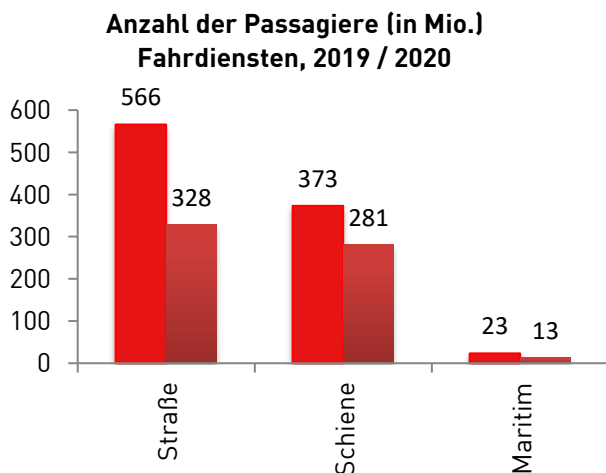
3. BRANCHE UND MARKTSITUATION

Nach dem EU-Beitritt Portugals wurde auf den Ausbau von Straße gesetzt. Der Schienenbereich verlor sowohl bei Personen-, als auch Frachttransport gegenüber der Straße an Bedeutung. Im Personenverkehr gewannen die Flugstrecken zusätzlich an Bedeutung. Portugals Lage am Atlantik und die steigende Globalisierung spiegeln sich in der Steigerung von Maritimem Transportvolumen über Portugal wider.

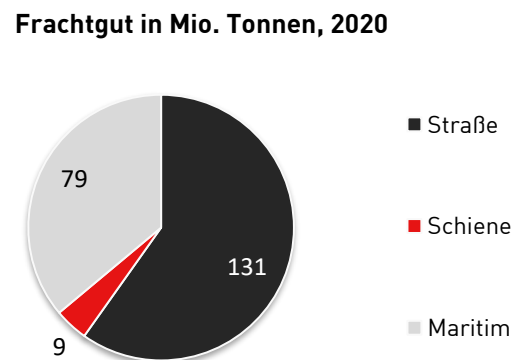
In letzter Zeit ist eine Rückbesinnung – auch auf politischer Ebene – auf den Bahnbereich zu beobachten. Portugal war in den letzten 10 Jahren das EU-Land mit dem höchsten Wachstum an Bahnfracht. Der Hauptbetreiber agiert rentabel. Nach dem Einbruch während der Pandemie ist auch im Personenverkehr v.a. auf der Langstrecke zwischen den größten Städten und im Nahverkehr ein Ansteigen an Passagieren zu beobachten. Bis 2030 sind 16 Projekte mit einem Wert von EUR 10,5 Mrd. im Schienenbereich geplant, um Bahnverkehr und -transport ein Level höher zu heben.

Weitere 9 Investitionsvorhaben i.H.v. EUR 5,8 Mrd. sind geplant im öffentlichen Transport (Metro, Straßenbahn, Bussen), bei multimodalen Interfaces, Logistik und der Last-Mile.

Die folgenden beiden Grafiken zeigen, dass die Straße sowohl bei Passagiertransport als auch bei Frachtgut vor Schiene liegt, da das Schienennetz nicht flächendeckend genug ist.



Der Einbruch 2020 in der linken Grafik war Pandemiebedingt. Die 2019er Zahlen zeigen das Potential und die Aufteilung in regulären Zeiten.



Quelle: IMT

Bei Frachtgut zeigt der Anteil „Maritim“ die Importe/Exporte über die portugiesischen Atlantikhäfen nach Europa. Der Tiefseehafen Sines ist ein intermodales (maritime-Schiene) best practise Beispiel. Ansonsten verläuft der Weitertransport nach Spanien, Frankreich und weiter nach Europa v.a. auf der Straße, da Zugsbindungen fehlen. Potential ist auch im Bereich Transshipment und Hinterland sowie beim Ausbau intermodaler Anschlüsse gegeben (z.B. Setúbal, Lissabon und Leixões).

4. SCHIENENNETZ

In Portugal ist das staatliche Unternehmen **IP – Infraestruturas de Portugal** für das portugiesische Straßen- und Schienennetz und die Konzessionsverwaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur zuständig.



Heute umfasst das Schienennetz nur noch 2.588km (1915 rd. 3000km), da nach dem EU-Beitritt Portugal der Straßenausbau forciert wurde und Schiene vernachlässigt wurde.

4.1 Das Schienennetz - Eckdaten

Schienennetz	2.588 km
Elektrifizierte Strecke	1.646 km
Spurbreite	iberisch
Bahnhöfe	500+
Personenverkehr	35.000.000 km/Jahr
Güterverkehr	10.000.000 T/Jahr

Quelle: IP

4.2 Die Betreiber

4.2.1 Passagiertransport



CP - größtes nationales Bahnunternehmen.



Fertagus – Regionales Bahnunternehmen (Lissabon).

4.2.2 Frachttransport



Medway Iberia - Personalisierter Eisenbahntransport mit iberischer Abdeckung; Straßen- und Schienenverbindungsterminals ermöglichen den Transport und die Lagerung aller Arten von Gütern. Inkl. Wartung/Reparatur der gesamten Eisenbahnausrüstung.



Takargo – Wurde 2006 von Portugals größtem Generalunternehmen Mota-Engil zur weiteren Geschäftsdiversifizierung gegründet (=erstes privates portugiesisches Schienengüterverkehrsunternehmen)

4.2.3 Wartung von Rolling-Stock



EMEF - gehört zur CP-Gruppe (siehe 4.2.1) und führt die Wartung von Personenzugtransporten durch.



SIMEF – Angebot umfasst integrale Wartungs- und Bahntechnikdienste für zwei Lokomotivserien – LE5600 und LE4700, die in Portugal im Einsatz bei CP und Medway sind.

4.3 PROJEKTE UND ERWEITERUNGSPÄNE

4.3.1 Aufholbedarf

Status Quo: Schienennetz Portugal unter EU-Durchschnitt

- Dichte 246km/Mio. EW (EU 432km)
- Cargo-Transport 14,5% (EU 17,4%)
- Passagier-Transport 4,2% (EU 7,8%)

Ziel des Ausbaues:

- ✓ Wettbewerbsfähigkeit steigern
- ✓ weniger Unfälle (auf der Straße)
- ✓ Carbon-neutral bis 2050

Quelle: IRG Rail Market Report, March 2020

European rail network

Figure 1 – Route length (in km) in the participating countries in 2018



4.3.2 Portugals Atlantik-Häfen an TEN-T angeschlossen



Quelle beider Grafiken: IP


















Die rote Linie zeigt in der linken Grafik zeigt den bestehenden Atlantik-Korrektor der TEN, mit Start bei den portugiesischen Atlantikhäfen über Spanien und Frankreich in die EU hinein.



In Portugal werden Teile des Korridors ausgebaut, u.a. der internationale Süd-Korridor (Anschluss Tiefseehafen Sines; grün markiert im rechten Bild), der den eine Kapazitätssteigerung von 400% erzielen soll.

4.4 16 Projekte | €10,5 Mrd. für Rail.

Im Anschluss werden die 16 Schienenprojekte (F1-F16), die im Nationalen Investitionsplan PNI vorgesehen sind, vorgestellt:

	Designação	Entidade Promotora	Investimento	Eixos Estratégicos	Período
					
F1	Nova Linha Porto - Lisboa	AP (IP)	4500 M€		2021 - 2030
F2	Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas	AP (IP)	290 M€		2021 - 2026
F3	Prog. de segurança, renov. e reabilit., redução de ruído e adapt. às alt. climáticas	AP (IP)	375 M€		2021 - 2030
F4	Programa de sinalização e implementação do ERTMS/ETCS + GSM-R	AP (IP)	270 M€		2021 - 2030
F5	Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional	AP (IP)	740 M€		2021 - 2030
F6	Programa de telemática, estações e segurança da operação	AP (IP)	165 M€		2021 - 2030
F7	Programa de melhoria de terminais multimodais	AP (IP)	200 M€		2021 - 2030
F8	Modernização das ligações ferroviárias a Beja e a Faro	AP (IP)	230 M€		2021 - 2025
F9	Modernização da Linha do Vouga	AP (IP)	100 M€		2021 - 2025
F10	Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura	AP (IP)	200 M€		2023 - 2027
F11	Nova Linha Porto - Valença - Vigo (1ª Fase)	AP (IP)	900 M€		2021 - 2030
F12	Corredor Internacional Sul (2ª Fase)	AP (IP)	150 M€		2021 - 2030
F13	Corredor Internacional Norte (2ª Fase)	AP (IP)	600 M€		2026 - 2030
F14	Novo Material Circulante: Comboios Urbanos	AP (CP)	680 M€		2021 - 2030
F15	Novo Material Circulante: Comboios de Longo Curso	AP (CP)	650 M€		2021 - 2030
F16	Novo Material Circulante: Comboios Regionais	AP (CP)	385 M€		2021 - 2030
TOTAL			10510 M€		

Chave: AP - Administração Pública; IP - Infraestruturas de Portugal; CP - Comboios de Portugal

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.1 F1 VIP-Strecke Porto – Lissabon | €4,5 Mrd.

Strecke Porto-Lissabon (VIP Passagiere und Cargo): schneller bei gesteigerter Kapazität.



EUR 4,5 Mrd. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

neue zweigleisige Strecke für bestehende Passagierzüge (200km/h)

- Entfernung rd. 300km
- Fahrzeit nur noch 1,5 Stunden statt 2,5-3 Stunden
- höhere Kapazität
- Entlastung der bestehenden Linie Nord

Abhängigkeit mit F2, F11, F15

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.2 F2 Netz in Metropolregionen Lissabon & Porto ausbauen

Metropolregion (MR) Porto und Lissabon: Engpässe lösen und Schienennetz konsolidieren.



MR Porto MR Lissabon

EUR 290 Mio. 2021-2026 Öffentliche Investitionen (IP)

Verlängerungen, Verbreiterung, Ausbau, Modernisierung

- Kapazitätssteigerung

Abhängigkeit mit F1, F10, F11, F14

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.3 F3 Infrastruktur: Sicherheit - Sanierung

Anlagen sanieren, Sicherheit verbessern, Umweltauswirkungen reduzieren (Lärm), Anpassung des Eisenbahnnetzes an Klimawandel.



EUR 450 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

(techn.) Ausstattung, Sanierung, Lärmschutz,

Anpassung an Klimawandel

- Sicherheit steigern
- Anpassung an geltende Standards
- Betriebskosten senken

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B.

www.deepl.com

4.4.4 F4 Signalisierung, ERTMS / ETCS + GSM-R

Sicherheit verbessern, Umweltauswirkungen reduzieren (Lärm).



EUR 270 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

Betroffene Strecken: Minho, Douro, Norte (Nord), Oeste (West), Leste (Ost), Sintra, Cintura, Sul (Süd) und Alentejo, Ramal de Alfarelos und die Kontrollzentren von Porto und Lissabon

- Sicherheit steigern
- Anpassung an geltende Standards (Lärm)
- Betriebskosten senken

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.5 F5 Elektrifizierung und Netzwerkausbau

Abschluss Modernisierung + Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes zur Kapazitäts- und Geschwindigkeitssteigerung. Ausbau des nationalen Eisenbahnnetzes für territoriale Kohäsion fördern.



EUR 740 Mio. 2021-2025 Öffentliche Investitionen (IP)

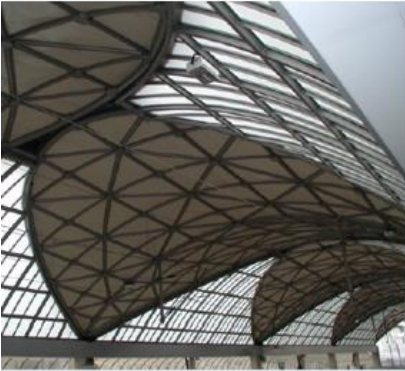
1. Modernisierung & Elektrifizierung
2. Ausbau inkl. Ausweichstrecke für 750m-Züge
3. Elektrifizierung inkl. Machbarkeits-/Relevanzstudie Anschluss Portalegre & Neves-Corvo
4. Studien

- Reaktivierung der Verbindung Beja – Ourique
- Reaktivierung der Verbindung Pocinho - Barca d'Alva Douro (+Spanien)
- Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Vale do Sousa

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.6 F6 Telematiksysteme & Accessibility der Stationen

Entwicklung von Telematiksystemen und digitaler Konnektivität (Passagierschnittstellen).



EUR 165 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

Renovierung von Stationen und (digitalen) Passagierschnittstellen
 - Fokus: Personen mit eingeschränkter Mobilität
 - Ausschilderung

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.7 F7 Verbesserung der multimodalen Terminals

Digitalisierung der Logistik an den Terminals.



EUR 200 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

inkl. Bau Straßen-/Eisenbahnverbindung in der Region Nord
 (auch Privatinvestitionen).

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.8 F8 Modernisierung der Strecken Lissabon-Beja/-Algarve

Verbesserung des Bahnanschlusses zu Flughäfen.



EUR 239 Mio. 2021-2025 Öffentliche Investitionen (IP)

Modernisierung von Teilstücken und Machbarkeitsstudien Anbindung
 Flughäfen Faro & Beja.

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.9 F9 Verbesserung der Strecke Vouga

Ausbau des nationalen Eisenbahnnetzes für territoriale Kohäsion fördern.



EUR 100 Mio. 2021-2025 Öffentliche Investitionen (IP)

Abhängigkeit mit F2

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.10 F10 Anschlussstück in Lissabon

Metropolregion Lissabon: Engpässe lösen und Schienennetz konsolidieren (intermodale Mehrebenenplattform notwendig).



EUR 200 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

Anschluss der Cascais-Linie an Netz der Metropolregion Lissabon

Abhängigkeit mit F1, F3, F15

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.11 F11 Neue Linie Porto – Valença – Vigo (1. Phase)

Förderung der grenzüberschreitenden Anbindung, Gewährleistung der Interoperabilität (Atlantische Achse nach Norden).



EUR 900 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

zusätzliche neue grenzüberschreitende Strecke nach Galizien

- Fahrzeit neu 1 Stunde (statt 2,5 Stunden)
- höhere Kapazität
- Entlastung der bestehenden Linie Minho und der Cargo-Verbindung zum Flughafen in Porto

Abhängigkeit mit F1, F3, F15

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.12 F12 Korridor Süd (2. Phase), TEN-T

Förderung der grenzüberschreitenden Anbindung, Gewährleistung der Interoperabilität (internationale Korridore transversal). Verbesserung des Bahnanschlusses zu Häfen.



EUR 150 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

Verbindung Lissabon-Madrid, Lissabon-Süden

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.13 F13 Korridor Nord (2. Phase), TEN-T

Verbesserung des Bahnanschlusses zu Häfen, Förderung der grenzüberschreitenden Anbindung, Gewährleistung der Interoperabilität (internationale Korridore transversal).



EUR 600 Mio. 2026-2030 Öffentliche Investitionen (IP)

Passagiere & Cargo (int. Anschluss an Spanien)

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

4.4.14 F14 | F15 | F16 Ankauf Rolling-Stock

Erneuerung und Erweiterung der Flotte von rollendem Material für Personenverkehr.



Öffentliche Investitionen (CP)

EUR 680 Mio. 2021-2029

62+36 Garnituren für Metropolregionen
Abhängigkeit mit F2, F10

EUR 650 Mio. 2021-2029

12+24 neue Long-Distance Züge für Braga-Faro, Porto-Lissabon
Abhängigkeit mit F1, F8, F11, F12



EUR 385 Mio. 2024-2030

55 Regionalzüge

Abhängigkeit mit F5, F8

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5. MOBILITÄT UND ÖFFENTLICHER TRANSPORT

5.1 Die Betreiber

In den allermeisten Fällen – außerhalb der Metropolregionen Lissabon und Porto – sind die Kommunen für die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsmittel zuständig. Private betreiben hauptsächlich Personenbusstrecken.

Der größte private Betreiber Portugals ist **Grupo Barraqueiro**, die auch Konzessionen für Eisenbahn (Fertagus) und Straßen-/Stadtbahn (Metro Porto und MTS - Metro Transportes do Sul) haben. Im Bereich Personenbusse ist z.B. die französische **Transdev | The Mobility Company** immer stärker.

In der Metropolregion Lissabon und Porto ist der öffentliche Transport inzwischen in einer Art Transportverband organisiert, deren größten Betreiber staatlich sind:

U-Bahn

Metropolitano Lissabon

Personenbusse

Carris (Lissabon)

STCP (Porto)

Straßenbahn











Metro Porto – Konzession an Via Porto, Teil der
Grupo Barraqueiro (privat) vergeben

MTS - Metro Transportes do Sul

Carris (Lissabon)

Quelle: IMT

5.2 9 Projekte (MTP1-MTP9) | €5,8 Mrd. für Mobilität und Öffentlicher Verkehr.

	Designação	Entidade Promotora	Investimento	Eixos Estratégicos	Período
					
MTP1	Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AML	AP OP	2300 M€		2021 - 2030
MTP2	Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AMP	AP	1350 M€		2021 - 2030
MTP3	Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em cidades médias	AP	200 M€		2021 - 2030
MTP4	Descarbonização da Logística Urbana	OP	450 M€		2021 - 2030
MTP5	Apoio à Mobilidade Elétrica	AP OP	360 M€		2021 - 2030
MTP6	Promoção da Rede Nacional de Interconexão Ciclável	AP	300 M€		2021 - 2030
MTP7	Promoção de Soluções Inovadoras e inteligentes de modalidade urbana	AP	200 M€		2021 - 2030
MTP8	Descarbonização dos Transportes Públicos	AP OP	590 M€		2021 - 2030
MTP9	Promoção da mobilidade flexível, partilhada e conectada a nível nacional	AP	75 M€		2021 - 2030
TOTAL			5825 M€		

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

Etliche der Projekte sind bereits in Arbeit.

5.2.1 MTP1 Metropolregion Lissabon

Ausbau des Lissabonner U-Bahn-Netzes, Gewährleistung der Zugänglichkeit/Accessibility für alle, BRT (Bus-Rapid-Transit) – Metro Bus-Systeme, neue intermodale Interfaces.



EUR 2,3 Mrd.

2021-2030

Priv. / Öffentliche Investition

Ziel:

- Reduzierung der Reisezeiten
- Reduzierung der Emissionen GEE (Greenhouse Emission Effect)
- Reduzierung von Unfällen und Staus
- Reduzierung der Zahl der einzelnen Fahrzeuge
- Anstieg der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.2 MTP2 Metropolregion Porto

Ausbau des Straßenbahnnetzes von Porto, Gewährleistung der Zugänglichkeit für alle, BRT – Metro Bus-Systeme, neue intermodale Interfaces.



EUR 1,35 Mrd.

2021-2030

Öffentliche Investitionen

Ziel:

- Reduzierung der Reisezeiten
- Reduzierung der Emissionen GEE
- Reduzierung von Unfällen und Staus
- Reduzierung der Zahl der einzelnen Fahrzeuge
- Anstieg der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.3 MTP3 Entwicklung Öffentlicher Verkehrssysteme in mittelgroßen Städten.

BRT – Metro Bus-Systeme oder ähnliche Systeme für Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern, neue intermodale Interfaces mit Verbindung mit Fahrrad- und Fußgängerwegen.



EUR 200 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen

Ziel:

- Reduzierung der Reisezeiten
- Reduzierung der Emissionen GEE
- Reduzierung von Unfällen und Staus
- Reduzierung der Zahl der einzelnen Fahrzeuge
- Anstieg der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.4 MTP4 Dekarbonisierung der Städtischen Logistik

Förderung der Schaffung von Mikrologistik und Zugangsverwaltungssysteme für schwere Fahrzeuge zu städtischen Zentren. Stichwort Last-Mile.



EUR 450 Mio. 2021-2030 Privatinvestitionen

Ziel:

- Reduzierung der Lieferzeit
- Reduzierung der Emissionen GEE
- Reduzierung von Unfällen und Staus
- Verringerung der Anzahl schwerer Fahrzeuge

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.5 MTP5 Elektromobilität

Verbreitung der Nutzung von Elektrofahrzeugen – Dekarbonisierung der Gesellschaft.



EUR 360 Mio. 2021-2030 Priv. / Öffentliche Investitionen

Ziel:

- Ausbau des Netzes von Schnellladepunkten;
- Ladepunkt Installation in Gebäuden;
- den Kauf von Elektrofahrzeugen durch Privatpersonen fördern;
- Hauptvorteile: Reduzierung der Emissionen GEE

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.6 MTP6 Förderung des Nationalen Fahrradverbindungsnetzes

Verbesserung der Fahrradkonnektivität und Steigerung der Nutzung des Fahrrads als Transportmittel



EUR 300 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen

Ziel:

- Reduzierung der Emissionen GEE
- Reduzierte sitzende Lebensweise
- Verringerung der Anzahl schwerer Fahrzeuge

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.7 MTP7 Innovative und Intelligente Urbane Mobilitätslösungen

Intermodalität (Interfaces, Tarif z. B. integriertes Ticketing), smart Mobilität; Städtische Informationsintegrationsplattformen (Smart Cities); Verkehrsberuhigte Zonen und Nullemissionszonen.



EUR 200 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen

Ziel:

- Reduzierung der Emissionen GEE
- Reduzierung von Ansprüchen und Staus
- Reduzierung der Zahl der einzelnen Fahrzeuge
- Anstieg der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.8 MTP8 Dekarbonisierung des Öffentlichen Verkehrs

Erneuerung der öffentlichen Verkehrsflotte, Förderung der Elektrifizierung des öffentlichen Straßen- und Schiffspersonenverkehrs



EUR 590 Mio. 2021-2030 Priv. / Öffentliche Investitionen

Ziel:

- Reduzierung der Emissionen GEE
- Reduzierung von Ansprüchen und Staus
- Reduzierung der Zahl der einzelnen Fahrzeuge
- Anstieg der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

5.2.9 MTP9 Flexible, Shared und Connected Mobility auf nationaler Ebene

Erhöhung der Verfügbarkeit von Transportlösungen für Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte.



EUR 75 Mio. 2021-2030 Öffentliche Investitionen

Flexible Transportsysteme und innovative Lösungen für Shared und vernetzte Mobilität.

Ziel:

- Reduzierung der Emissionen GEE
- Reduzierung von Ansprüchen und Staus
- Reduzierung der Zahl der einzelnen Fahrzeuge
- Anstieg der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr

Quelle: PNI 2030 – Details zu Programmen [hier](#) – Übersetzungshilfe z.B. www.deepl.com

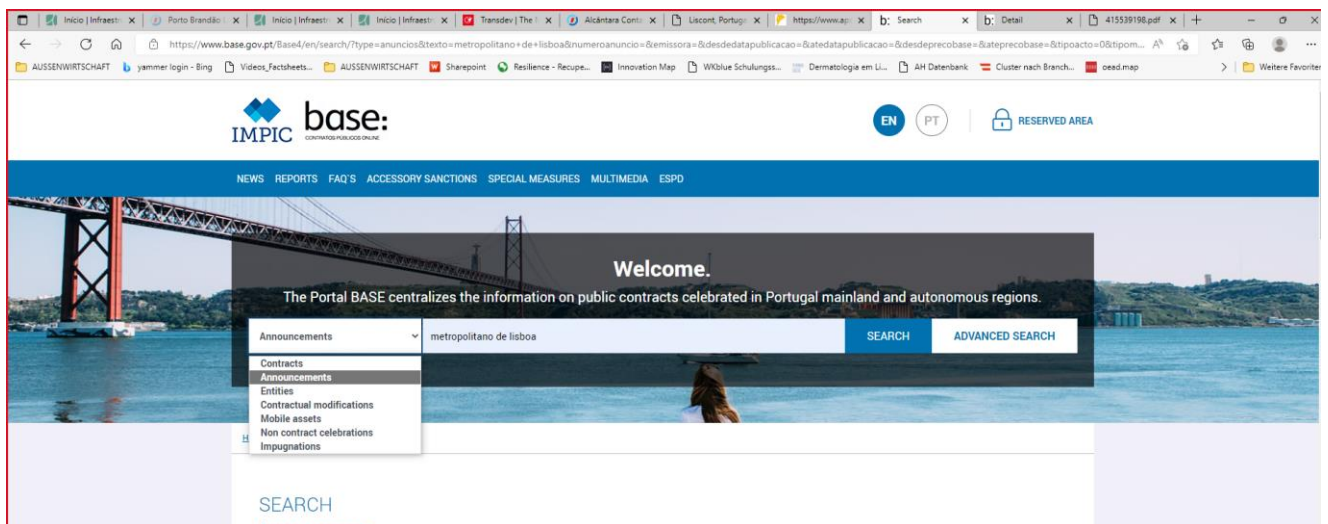
6. WETTBEWERBSSITUATION

Ausschreibungen gewinnen neben portugiesischen Generalunternehmen v.a. spanische und französische. Das **AußenwirtschaftsCenter Lissabon** kann Ihnen beim Kontakt zu den portugiesischen Unternehmen helfen.

Railbereich: Die international führenden Traditionsunternehmen Alstom (Frankreich), Bombardier Inc. (Kanada) und Siemens AG (Deutschland) sind auch auf dem portugiesischen Markt stark präsent. Im Bereich Schienen- und Oberleitungsausrüstung sind weiters spanische, italienische, französische und deutsche Unternehmen stark vertreten.

7. AUSSCHREIBUNGEN UND PROJEKTDATENBANK

Informationen zu einzelnen Projekten u.a. nach vergebender Stelle oder Schlagworten inkl. Information zu den Gewinnern und Teilnehmenden der Ausschreibung ist öffentlich einsehbar unter **base.gov.pt** – Announcements:



Ausschreibungen von öffentlichen Institutionen in Portugal laufen über das Online-Ausschreibungsportal: **Base: contratos públicos online**. Dort werden die wichtigsten Informationen zu allen vorvertraglichen Verfahren – die dematerialisiert werden müssen – veröffentlicht, sind nachverfolgbar und können kontrolliert werden. Dieses Online-Ausschreibungsportal entspricht dem CCP – Código de Contratação Pública (geregelt im **Gesetzesdekret Nr. 111-B/2017 vom 31. August** über öffentliche Aufträge CCP).

Für wen gilt die CCP?

- Staat;
- Autonome Regionen;
- lokale Behörden;
- öffentliche Einrichtungen;
- Unabhängige Verwaltungseinheiten;
- Bank von Portugal;
- Öffentliche Stiftungen;
- öffentliche Verbände;
- Vereine, denen eine oder mehrere der oben genannten juristischen Personen angehören, sofern sie überwiegend von ihnen finanziert werden, deren Managementkontrolle unterliegen oder ein Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgan haben, dessen Inhaber mehrheitlich direkt oder indirekt von benannt werden Ihnen.

Auftraggeber sind auch juristische Personen des öffentlichen Rechts, juristische Personen und Vereinigungen, unabhängig davon, ob es sich um öffentliche oder private Personen handelt, wie z.B.

Unternehmen aus den Bereichen Wasser, Energie, Verkehr und Post. Die CCP gilt auch für Unternehmen, die keine Auftraggeber sind, aber beabsichtigen, bestimmte Aufträge für öffentliche Bauaufträge oder Dienstleistungen im Zusammenhang mit Bauleistungen abzuschließen, sofern diese Aufträge von Auftraggebern zu mehr als 50 % direkt subventioniert werden.

Die vorvertraglichen Verfahren sind wie folgt:

- a) Ajuste direto - Direkteinstellung
 - i. Geral - Allgemein
 - ii. Simplificado - Vereinfacht
- b) Consulta prévia - Vorherige Anfrage
- c) Concurso público - Öffentliche Ausschreibung
 - i. Normal - Normal
 - ii. Urgente - Dringend
- d) Concurso limitado por prévia qualificação - Eingeschränkter Wettbewerb aufgrund vorheriger Qualifikation
- e) Procedimento de negociação - Verhandlung
- f) Diálogo concorrencial - Wettbewerbsdialog
- g) Parceria para a inovação - Partnerschaft für Innovation

Einige Statistiken zum öffentlichen Auftragswesen in Portugal können online eingesehen werden (nur auf Portugiesisch – Übersetzungshilfe zB www.deepl.com):

- [Report 2020](#)
- [Monatlich Report](#)

Es gibt keine zentralisierte Ausschreibungsplattform. Jeder öffentliche Auftraggeber kann öffentliche Ausschreibungen auf einer oder mehreren der **5 Ausschreibungsplattformen** vornehmen (Grund für 5 Plattformen ist, dass dem portugiesischen Staat die Budgetmittel gefehlt hatten eine zentrale Ausschreibungsplattform aufzubauen, jedoch eine Lösung brauchte und daher die Aufgabe an 5 verschiedene Anbieter vergeben hat, um so sehr rasch eine Lösung zu haben).

Ausschreibungsplattformen:

- <https://www.anogov.com>
- <https://www.acingov.pt>
- <https://www2.compraspt.com/v5/home>
- <https://www.saphetygov.pt/>
- <https://www.vortal.biz/pt-pt/vortal-gov/>

Die Plattformen sind gut aufgebaut und bieten viele Informationen zum Online-Bieterprozess. Alle haben eine englische Version. Und es gibt eine auf Deutsch. Wir empfehlen für einen Ersteindruck [Vortal DE](#) anzusehen.

Um auf eine der Plattformen zugreifen zu können, ist die Zahlung eines digitalen Schlüssels pro Plattform erforderlich. Die Vorgehensweise wird auf jeder Plattform erklärt.

8. CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

Chancen für österreichische Firmen ergeben sich vor allem durch die angekündigten Investitionsprogramme, sei es als Technologie-Zulieferer oder Ausrüstung/Infrastruktur.

Österreichische Qualität genießt am portugiesischen Markt ein gutes Renommee. Für österreichische Unternehmen ergeben sich so Geschäftsmöglichkeiten durch die Bereitstellung von Spitzentechnologie und hochwertigem Know-how. Den Markt durch eine/n portugiesischen Vertreter/in (nicht aus Spanien) bearbeiten zu lassen, ist empfehlenswert.

Im Schienenbereich hat Portugal v. Bedarf in den Bereichen „Grüner Transport“ und Hochgeschwindigkeit“. Beim Ausbau des städtischen Schienenverkehrssystems können moderne Produkte aus Österreich ebenfalls zum Einsatz kommen, insbesondere bei der Zulieferung von Teilen und Ausrüstungen wie Gleiseindeckungen, Leit- und Sicherungstechnik, Schwingungsisolierungen, Druckluftkompressoren, Sensorsysteme, Reprofilieranlagen, Anlagen zur Instandhaltung von Schienen, Antriebs- und Diagnosesystemen. Auch sind qualifizierte Facharbeitskräfte oder Digitalisierungslösungen gefragt. Österreichische Unternehmen im Eisenbahnsektor genießen einen hervorragenden Ruf in Portugal und bearbeiten diese boomenden Märkte seit vielen Jahren.

Portugal als Sprungbrett nach Afrika und Lateinamerika: Portugiesische Generalunternehmen sind stark in Afrika und Lateinamerika und an österreichischen Zulieferern und Finanzierung interessiert. Dies ist ein Schwerpunktbereich des AußenwirtschaftCenter Lissabon. Das Potential für österr. Unternehmen ist groß im Windschatten, dh als Zulieferer an das portugiesische Generalunternehmen (Entscheidung und Einkauf in Portugal) in diesen Weltregionen ins Geschäft zu kommen. Für portugiesische Generalunternehmen sind Afrika und Lateinamerika, was Zentral- und Osteuropa für viele österreichische Unternehmen ist: Heimspiel. 91% der Gesamtumsätze in Mrd.-Höhe werden in Afrika und Lateinamerika generiert (Stand 2019).

Die Beteiligung an internationalen **Fachmessen** wie der Innotrans (es gibt in Portugal selbst keine einschlägigen Leitmessen für Rail oder Maritime – lediglich in unregelmäßigen Abständen Konferenzen) stellt eine ausgezeichnete Netzwerkmöglichkeit mit portugiesischen Unternehmen dar.

Eine **ernsthafte Marktbearbeitung** kann aber am besten durch Mitarbeiter vor Ort in Portugal (nicht über Spanien) und deren persönliche Netzwerke erfolgen. Das AußenwirtschaftsCenter Lissabon unterstützt Sie gern bei der Partner- und Vertretersuche sowie bei der Abfrage aller nötigen Informationen bei den Behörden.

Kritische Erfolgsfaktoren

Ein kritischer Faktor ist das kurzfristig ausgerichtete Denken portugiesischer Kunden: Amortisierungszeiten von fünf bis sieben Jahren werden als sehr lange empfunden. Es bedarf daher Partner, die in der Lage sind, das Besondere eines Produktes zu vermitteln und das vorteilhafte Preis-Leistungsverhältnis herauszuarbeiten.

Entscheidend für den Erfolg sind die fachgerechte Installation der vertriebenen Produkte und ein verlässlicher Kundendienst. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Vertriebspartner über qualifiziertes Personal verfügt und die Gewährleistung übernimmt. Das beste Produkt kann nur funktionieren, wenn es auch richtig installiert wurde. Der Ruf einer Marke kann durch inkompetente Montage leicht gefährdet werden.

Üblicherweise lässt sich der portugiesische Markt am besten mit einem portugiesischen Vertreter bearbeiten. Regelmäßige Besuche vor Ort sind zu empfehlen, vor allem, wenn technische Lösungen angeboten werden. Zu beachten ist, dass der portugiesische Markt unabhängig von Spanien gesehen werden muss. Sollten Geschäftsunterlagen nicht in portugiesischer Sprache zur Verfügung stehen, sind solche in Englisch in der Regel ausreichend.

Geeignete Vertriebskanäle

Der persönliche Kontakt ist in Portugal nach wie vor von großer Bedeutung. Ein allgemeines Anschreiben per E-Mail führt selten zu einer Reaktion. Es sollte eher dazu dienen, die telefonische Kontaktaufnahme anzukündigen. Hier kann das AußenwirtschaftsCenter die Türen öffnen.

Bei großen Projekten werden Ausschreibungsverfahren durchgeführt. In den Bereichen Schiene / Mobilität hat man es mit einer kleinen Gruppe von Marktakteuren zu tun. Mit diesen sollte man in persönlichen Kontakt treten, um bei der Ausführung von Projekten beteiligt zu werden.

Eine direkte Beteiligung an Ausschreibungen ist möglich. Wirklich erfolgversprechend ist sie jedoch nur in Zusammenarbeit mit einem portugiesischen Partner, schon alleine, um die sprachlichen Barrieren zu überwinden. Je nach Bereich erfolgen solche Ausschreibungen nur in sehr unregelmäßigen Abständen – von zum Teil mehreren Jahren.

Grundlegende Informationen zum Thema Vertretungsvergabe und Niederlassungsgründung sind in unserem Fachreport „Vertretungsvergabe“ sowie „Firmengründung und Steuern in Portugal“ erhältlich, den Sie direkt über das [AußenwirtschaftsCenter Lissabon](#) anfordern können.

9. ADRESSEN

Das AußenwirtschaftsCenter Lissabon unterstützt maßgeschneidert mit den richtigen Kontakten. Schreiben Sie uns: lissabon@wko.at.

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER LISSABON

E lissabon@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/pt

