

Portugal

Umfangreiche Erneuerungsprojekte

Portugal setzte seit 1945 fast ausschließlich auf den Ausbau des Straßennetzes. Das Bahnnetz erhielt erst Mitte des letzten Jahrzehnts eine erhöhte Aufmerksamkeit, was in den Nationalen Bahnplan 2020 mündete. Die bisherige Bahnpolitik war von Stop-and-go und fehlender Strategie geprägt.

Die Vernachlässigung des portugiesischen Bahnnetzes in den letzten Jahrzehnten spiegelt sich heute in einem „Flickenteppich“ von Strecken, noch gerade 70 Prozent werden genutzt. Knappe 50 Prozent sind elektrifiziert. Weder der regionale Verkehr noch die internationalen Anbindungen an Spanien sind mit leistungsfähigen Strecken versehen. Dies behindert bis heute den Ausbau des Personenverkehrs wie des transeuropäischen Schienengüterverkehrs ab den portugiesischen Seehäfen.

Ambitionierter Ausbauplan

Der Nationale Bahnplan „Ferravio 2020“ umfasst drei Ziele:

- Die Bahn gegenüber dem Flugzeug und dem Auto wettbewerbsfähig zu machen.
- Internationale Anbindungen im Norden, der Mitte und dem Süden umzusetzen.
- Die Interoperabilität zu erreichen. Rund 1000 Kilometer des Bahnnetzes sollen erneuert respektive neu gebaut werden. Dafür sind zwei Milliarden Euro vorgesehen, mit einer europäischen Beteiligung von 50 Prozent. Geplant ist, ein Drittel des Hauptnetzes mit ERTMS auszurüsten. Für den Güterverkehr soll eine Verdopplung der Transportleistung bei niedrigeren Kosten erreicht werden. Ursprünglich sollten bis 2021 die Vorhaben mehrheitlich abgeschlossen sein, faktisch sind es nur gerade 15 Prozent. 2023 werden weitere Projekte für 700 Millionen Euro abgeschlossen. Nun wird mit einer Fertigstellung bis 2025 gerechnet.

Südachse

Die wichtige Südachse Lissabon respektive ab dem Atlantikhafen Sines über Évora nach Badajoz/Spanien soll Ende 2023 fertig sein und erste Hochgeschwindigkeits-Verbindungen zwischen Lissabon und Madrid ermöglichen. Die Reisezeit soll sich von heute 10 auf 6 Stunden reduzieren. Mit weiteren Streckenausbauten auf 250 Kilometer pro Stunde soll bis Mitte der 30er-Jahre eine Verkürzung der Reisezeit auf 4 Stunden erreicht werden. Sines, rund 160 Kilometer südlich von Lissabon gelegen, ist der für den Güterverkehr wichtigste Seehafen der iberischen Halbinsel. Durch seine geografische Lage ist er ein Tor zum Atlantik.

Süd-Nord-Korridor

Die Region Lissabon-Porto ist ein Markt von acht Millionen Einwohnern und wird durch erneuerte regionale Dienste und eine Direktverbindung zwischen den zwei größten Städten den Modal Split zugunsten der Bahn weiter fördern. Für die HGV-Verbindung Lissabon-Porto plant CP (Comboios de Portugal) 2023 die Ausschreibung von zwölf Hochgeschwindigkeitszügen (plus 14 Optionen). Für den Metropol- und Regionalverkehr, mit völlig veraltetem Material, wurden 2020 22 FLIRT-Züge bei Stadler bestellt. Eine Ausschreibung für weitere 117 EMU läuft zurzeit.

Anschluss nach Galicien

Der künftige Abschnitt der Linie Porto-Vigo soll als HGV ausgebaut werden und bildet deren nördlichen Ab-



Geplante Streckenausbauten im nationalen Investitionsprogramm Ferravio 2020

schluss. Diese Investition dient der Modernisierung der Eixo Atlântico (Atlantikachse), um Portugal mit Nord-Spanien zu verbinden.

Anschluss Mitte

Die Kapazitäten im grenzüberschreitenden Güterverkehr sind völlig ungenügend. Die Güterachse auf der Linha da Beira Alta hat eine Steigung von 20 Promille. Die Strecke Lissabon-Guarda-Vilar Formoso nach Salamanca/Spanien soll ausgebaut werden und den „Corredor Internacional Norte“ leistungsfähiger machen.

Planung 2030

Für die Folgejahre sind weitere 8,8 Milliarden Euro in Bahnprojekten geplant. Damit soll das teils marode Netz auch in den äußeren Regionen saniert und weitere Streckenbeschleunigungen ermöglicht werden. *Peider Trippi*