

Frankreich

Regionallinien TER gehen fremd

Was in Deutschland und anderen EU-Staaten Normalität ist, erfasst nun auch die Regionallinien in Frankreich. Die Region Provence-Alpes-Côte d'Azur hatte als erste Region das Monopol der SNCF durchbrochen. Weitere Regionen wie Grand-Est, Hauts-de-France, Ile-de-France und Pays de la Loire treiben ihre Ausschreibungen voran.

Mit der Eisenbahnreform Reform 2014 wurden wesentliche Voraussetzungen für die Liberalisierung geschaffen: Die Regionalregierungen erhalten die Zuständigkeit, regionale TER-Linien (Transport Express Régional) eigenständig zu betreiben, Rollmaterial von SNCF zu übernehmen sowie grenzüberschreitende SPNV-Vereinbarungen zu treffen. Wegen ungenügenden Leistungen, verspäteten und ausgefallenen Zügen, teils fehlenden Informationen zu Streckenunterbrüchen, Streiks und Sauberkeitsproblemen steht SNCF auf vielen

TER-Linien unter Druck. Um in den erwarteten Ausschreibungen dennoch mithalten zu können, verpasste sich SNCF-TER eine neue regionalisierte Struktur mit 44 linienbezogenen Management-Strukturen und -Verantwortlichkeiten. Man darf gespannt sein, ob diese Massnahmen dem Drang von Wettbewerbern wie Transdev, Régio-néo, Thello und RegioRail Paroli bieten kann.

Erste Vergaben

Das im Februar 2020 eingeleitete Verfahren zur Öffnung der TER der Pro-

vence-Alpes-Côte d'Azur (siehe blaue Region in der Karte) für den Wettbewerb endete im Oktober 2021. Der Betrieb der Strecke Marseille-Nizza über Toulon wurde zugunsten von Transdev, Eigner sind hier die staatlich französische Caisse des Dépôts (CDC) mit 66 Prozent und die deutsche Rethmann-Gruppe mit 34 Prozent, entschieden. Neben SNCF und Transdev war auch Thello, eine Tochtergesellschaft der italienischen Staatsbahnen Trenitalia, im Rennen um dieses Paket, das 10 Prozent der TER-Züge auf dieser Strecke umfasst. Der Konzessionsvertrag mit einer Laufzeit von 10 Jahren wird auf 870 Millionen Euro beziffert. Mit dem Angebot von Transdev wird ab Sommer 2025 der Verkehr von sieben auf 14 tägliche Hin- und Rückfahrten erhöht. Hierzu wurden 16 achteilige Doppelstockzüge Omneo bei Alstom bestellt. Das zweite Vergabepaket für die Azur-Linien mit 23 Prozent TER-Anteil konnte sich SNCF sichern. Dieser Vertrag, ab 2024 ebenfalls für 10 Jahre, wird auf 1,5 Milliarden Euro geschätzt. Von 69 täglichen Hin- und Rückfahrten soll das Angebot auf 120 steigen.

Vergabeverfahren Transilien und RER

Transilien sind Vorortzüge, die innerhalb des Großraums Paris auf acht Linien verkehren. Diese Verbindungen ab den Pariser Grossbahnhöfen fahren über die Stadtgrenze hinaus und werden heute ausschließlich von der SNCF betrieben. Das S-Bahnnetz RER (Réseau express régional d'Île-de-France) deckt mit einem Streckennetz von 587 km 258 Bahnhöfen mittels fünf Linien ab. Diese werden von RATP und SNCF betrieben. Sowohl Transilien- wie RER-Linien sollen ab 2023 bis 2039 schrittweise ausgeschrieben werden. Zwei Drittel der in Frankreich transportierten Fahrgäste entfallen auf diese Strecken. Peider Trippi

TER Ausschreibungen



Die drei Regionen Grand Est, Hauts-de-France und Pays-de-la-Loire (rote Departements) haben Linienpakete und Zeitpläne für die TER-Vergabeprozesse definiert und werden ab 2023/24 mit neu definierten Betreibern (oder mit SNCF zu verbesserten Konditionen) operieren.