



Für die Erneuerung des SNCF-Intercité-Rollmaterials wurde Ende 2019 ein erster Auftrag für 28 EMU-Züge an den spanischen Hersteller CAF vergeben. Diese werden mehrheitlich in deren französischen Werken hergestellt.

Frankreich

Marktöffnung nimmt Fahrt auf

Während SNCF im Ausland seit Jahren die Liberalisierung mit den Tochterunternehmen Keolis und Captrain unternehmerisch erfolgreich nutzt, bewegt sich SNCF Voyageurs, die Betriebseinheit für den nationalen SPV, nach jahrelangen Widerständen zum EU-Verdicht nun auch im Inland.

Seit Dezember 2019 besteht die Möglichkeit der Ausschreibung für den Betrieb von Strecken auf subventionierten Bahnnetzen (TET-Intercités sowie TER) und die Zulassung für private EVU besteht seit Ende 2020. Ab Ende 2023 sind die Regionen verpflichtet, den Betrieb der Leistungen auszusprechen und dem Wettbewerb freien Zugang zu gewähren. Ab 2023 bis 2039 (!) betrifft dies auch die Öffnung der restlichen Verbindungen inklusive Transilien in der Île-de-France (Vorortzüge, die innerhalb des Großraums Paris verkehren). Die Öffnungen des Inland-Bahnmarktes betreffen die folgenden drei Segmente:

- Hochgeschwindigkeitsstrecken mit TGV-Verbindungen für Open Access – Anbieter.

- Regionale Ausgleichsverbindungen TET- Intercités (Trains d'Équilibre du Territoire) bieten schnelle, klassische Hauptliniendienste für Städte, die nicht dem TGV-Netz angeschlossen sowie für interregionale Provinz-zu-Provinz Verbindungen von nationalem Interesse sind. Der Staat respektive die Region amtet hierbei als Vergabebehörde.
- Regionalexpressverkehr TER (Transport Express Régional), geregelt durch Vereinbarungen mit den Regionen, genannt Autorités Organisateurs des Mobilités (AOM).

Anbieter für PSO-Linien

Neben SNCF bewerben sich zurzeit mehrere Unternehmen um die Ausschreibungen im Bereich des Verkehrs

mit öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen: Die französische Transdev mit weltweiten Tätigkeiten im öffentlichen Verkehr, Régionéo von RATP (55 Prozent) und Getlink (45 Prozent) für die Liberalisierung gegründet, Arriva, Railcoop (siehe PriMa 1/2022) sowie RegioRail, ein Tochterunternehmen der US-Investmentfirma Railroad Development Corporation (RDC) und der belgischen Eurorail, die in den SPV expandieren wollen. Die im Ausland tätige 70-prozentige SNCF Tochter Keolis sowie Trenitalia/Thello werden Ambitionen für einen Marktzutritt zugeschrieben. Im HGV open access – Markt treten Trenitalia und die spanische RENFE auf.

HGV open access

Im Herbst 2021 hat Trenitalia die HGV-Linie Paris-Lyon-Turin-Mailand aufgenommen nachdem das Tochterunternehmen Thello pandemiebedingt die Intercity-Tagesverbindung Marseille-

FOTO: CAF, GRAPHIK: P. TRIPPI-SERVICES

Nizza-Mailand sowie den Nachtzug Paris-Dijon-Mailand-Venedig einstellte.

Auch die spanische RENFE drängt in den französischen HGV-Markt und wird die Kooperation mit SNCF zugunsten eines eigenständigen Angebots auf der Linie Paris-Lyon-Barcelona aufgeben und beantragt Trassenzuteilungen auf der Strecke Paris-Lyon-Marseille. Eine Städte-Anbindung der Regionen Grand Est und Hauts-de-France steht ebenso im Fokus wie der mittelfristige Eintritt in den 10 Millionen-Passagiermarkt Paris-London mit eigenen sieben Tagesverbindungen. Die RENFE Baureihe 100 (TGV-Züge) müssen allerdings für die Strecke Lyon-Paris noch entsprechend hochgerüstet und zugelassen werden. Die tägliche HGV-Sommerverbindung Barcelona-Toulouse wurde 2020 Corona bedingt eingestellt.

Neue Intercités – Organisationen

2017 wurde eine tiefgreifende Änderung des Geltungsbereichs des TET/Intercité-Netzes eingeleitet. Im Rahmen der zwischen dem Staat und den

sechs Regionen Centre-Val-de-Loire, Grand-Est, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine, Normandie und Occitanie geschlossenen Vereinbarungen werden letztere neu die verantwortlichen Organisationsbehörden sein. Durch die Übernahme zwischen 2017 und 2020 von achtzehn TET-Linien wurde eine Verbesserung aller Schienendienste, unter Einbezug bestehender TER-Verbindungen, in den Regionen erreicht. Diese haben respektive werden bis 2023 die Dienste im freien Wettbewerb ausschreiben.

Lediglich acht überregionale Linien sowie zwei Nachtzugsangebote (siehe Graphik) verbleiben bei der SNCF. Seit dem 1. Januar 2022 ist der Staat die Organisationsbehörde für diese TET-Linien. Die Verbindungen sollen schrittweise ausgeschrieben werden. Eine erste Ausschreibung für die Linien Bordeaux-Lyon und Bordeaux-Nantes endete allerdings nicht wie gewünscht: Die Anbieter Transdev, Arriva und Eurorail verzichteten infolge mangelhaften Ausschreibeunterlagen auf ein Angebot und überliessen das Feld der SNCF. In der Folge wurde eine Vertragsverlängerung mit SNCF unter-

zeichnet, die bis zur neuen Ausschreibung in diesem Jahr gültig bleibt. Im Weiteren ist geplant, bis 2025 das gesamte Rollmaterial auf den Tagestrecken zu erneuern. Hier führte eine erste Ausschreibung Ende 2019 zur Bestellung von 28 EMU bei dem spanischen Hersteller CAF (siehe Titelbild). Die Pläne von Flixtrain, ebenfalls Verbindungen ab Paris nach Bordeaux, Toulouse und Lyon (neben einer Verbindung nach Brüssel) aufzunehmen, scheiterten 2019 an zu hohen Trassenpreisen, der Blockade von SNCF entsprechendes und nicht mehr benötigtes Corail-Rollmaterial zur Verfügung zu stellen sowie an den bürokratischen Hürden.

Ausbau der Marke Ouigo

Die Lowcost-Marke Ouigo wird 2022 ihre, bisher nur mit TGV, betriebenen Dienste auf den konventionellen Intercité-Bereich ausdehnen. Die *Ouigo Vitesse Classique* wird mit aufgefrischten, einheitlich bestuhlten und mit Internet-, UBS-Anschlüssen und Steckdosen ausgerüsteten lokbespannten Corail-Wagen mit 500 bis 800 Sitzplätzen auf den Linien Paris-Nantes und Paris-Lyon zum Einsatz bringen. Insgesamt sollen dabei 14 Städte eingebunden werden und das Preisangebot soll bei 10 bis 30 Euro liegen. Insgesamt wird mit 1.2 Millionen Passagieren gerechnet. Die konventionellen Dienste werden durch eine neue SNCF-Betriebsgesellschaft unter dem Arbeitstitel OSLO (Offre de Service Librement Organisés) erbracht, die aus Sicht der Gewerkschaften mit «Sozialdumping» operieren werden. Die Absichten von SNCF sind offensichtlich: Auf konventionellen Parodestrecken wird dieses Angebot den Markteintritt von Wettbewerbern erschweren und SNCF will weiteren Ambitionen à la Flixtrain und RegioJet den Riegel frühzeitig mit entsprechenden Trassenbelegungen zuschieben. Das lowcost-Betriebsmodell, das in den neunziger Jahren von Fluggesellschaften wie EasyJet und Ryanair in Frankreich etabliert wurde, hält in der Bahnbranche ein viertel Jahrhundert später ebenfalls Einzug!

Peider Trippi



Auf den TGV-Linie Paris-Lyon werden sich bald die Anbieter SNCF, Trenitalia und RENFE konkurrenzieren. Die schnellen überregionalen TET-Intercité sollen schrittweise ausgeschrieben werden. Mit dem neuen lowcost-Angebot Ouigo Vitesse Classique (gelbe Linien) will SNCF anderen TET-Anbieter den Markteintritt erschweren.