

Frankreich: „Expérimentation“ zur Marktöffnung in Vorbereitung

Schneller als vielleicht gedacht zeichnet sich im französischen SPNV eine Marktöffnung mit Ausschreibungswettbewerb ab. Bislang ist der Binnenpersonenverkehr auf Frankreichs Schienen der SNCF vorbehalten und wegen ihres gesetzlich fixierten Monopols („Loi d'orientation des transports intérieurs“, LOTI) für andere Bahngesellschaften nahezu unzugänglich. Schon länger sind jedoch viele französische Regionen, welche die Aufgabenträgerschaft für den Nah- und Regionalverkehr wahrnehmen, unzufrieden mit den Leistungen der Staatsbahn, auf die sie bislang jedoch unweigerlich angewiesen sind. Angesichts regelmäßig zahlreicher Zugausfälle in seinem Zuständigkeitsbereich erklärte beispielsweise der Präsident der südfranzösischen Region Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), Christian Estrosi, Anfang Oktober, in der aktuellen Situation keinen neuen, langlaufenden Verkehrsvertrag mit der SNCF unterzeichnen zu wollen. Vielmehr sprach er sich dafür aus, die Region PACA zu einer Pilotregion für den Wettbewerb im französischen SPNV zu machen. Auch die Region Auvergne-Rhône-Alpes hat bereits deutliche Signale in dieser Richtung ausgesendet.

Tatsächlich laufen bereits seit dem Sommer erste Vorbereitungen, den französischen Markt für andere Betreiber neben der SNCF ab 2019 zu öffnen. Hierfür haben sich der bisherige

Premierminister Manuel Valls und Philippe Richert, der Präsident der Vereinigung der französischen Regionen (ARF), bei einem Treffen Ende Juni darauf verständigt, dass der Zentralstaat ein Gesetz vorbereiten werde, welches Ausschreibungswettbewerb im französischen SPNV erlaubt und zunächst eine entsprechende Experimentierphase vorsieht. Auch die Regionalisierung des SPNV in Frankreich war ab 1997 zunächst mit einer „Expérimentation“ in einzelnen Regionen ausprobiert worden, bevor ab 2002 alle Regionen zu Aufgabenträgern wurden.

Die aktuelle Entwicklung zur Marktöffnung ist einerseits durch das Vierte EU-Eisenbahnpaket getrieben, das vsl. ab 2023 einen generellen Ausschreibungswettbewerb für Verkehre mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag vorschreiben wird. Andererseits ist es aber auch die eingangs beschriebene Unzufriedenheit der Regionen mit der SNCF, die für Handlungsdruck sorgt. Die nun angestrebte Experimentierphase soll letztlich dazu dienen, sowohl auf Seiten der Aufgabenträger als auch bei den Verkehrsunternehmen erste Erfahrungen mit Ausschreibungswettbewerb zu sammeln. Nicht zuletzt soll somit eine „brutale Entwicklung“ des Bahnsektors in Frankreich vermieden und vielmehr ein sanfter Übergang geschaffen werden, wenn eines Tages das europäische Recht die Marktöffnung zwingend vorschreiben sollte.

Wie ein derartiger Übergang gestaltet werden kann, hat die ARF am 10.11.16 in einer Pressemitteilung vorgestellt. Neben den notwendigen gesetzlichen Anpassungen wartet auf die Akteure in Frankreich aber noch eine Vielzahl weiterer Herausforderungen. So gilt es beispielsweise sicherzustellen, dass sich in Frankreich auch ein entsprechender „Bietermarkt“ mit Bahngesellschaften entwickelt, die an den Ausschreibungen teilnehmen werden. Klassische regionale Privatbahnen, aus denen in der Frühzeit der deutschen Regionalisierung einige Wettbewerber hervorgingen, gibt es in Frankreich quasi nicht. Potenzielle Bieter werden also gänzlich neue Strukturen für den französischen Markt aufbauen müssen. Von besonderer Bedeutung in Frankreich ist auch die Klärung der „sozialen Fragen“ und hierbei der Umgang mit den bisher ausschließlich bei der SNCF beschäftigten verbeamteten Eisenbahnern. Der Branchenverband „Union des transports publics et ferroviaires“ kündigte an, Anfang des kommenden Jahres eine Studie vorzustellen, die die Einrichtung einer eigenständigen Institution für das Bahnpersonal thematisieren werde. Vor sehr ähnlichem Hintergrund war in Deutschland im Zuge der Bahnreform das Bundeseisenbahnvermögen entstanden.

TEXT & FOTO: JULIAN NOLTE



Bislang hat die SNCF ein Monopol auf den innerfranzösischen Schienenpersonenverkehr, was sich in den kommenden Jahren aber ändern soll. Bereits heute haben sich die Regionen, Aufgabenträger des SPNV in Frankreich, oftmals mit farbenfrohen Lackierungen auf „ihren“ Zügen verewigt. So z.B. auch in der damaligen Region Languedoc-Roussillon, wo am 15.07.15 eine BB 7200 mit ihrem in den regionalen Farben gehaltenen TER nach Avignon den Bahnhof Cerbère verließ. Inzwischen wurde Languedoc-Roussillon mit dem Nachbarn Midi-Pyrénées zur neuen Verwaltungseinheit Occitanie verschmolzen, welche nun der Aufgabenträger in diesem Teil Südfrankreichs ist.