



Das Low-Cost-Modell, das die Luftfahrt revolutioniert hat, übertrug die SNCF weltweit erstmals auf die Bahn.

TGV Ouigo

SNCF organisiert die Konkurrenz

Mitte Juni, knapp sechs Jahre nach Einführung ihres Low-Cost-TGV Ouigo, konnte SNCF-Präsident Guillaume Pepy den 40-millionsten Fahrgast für diesen preisgünstigen Hochgeschwindigkeitszug begrüßen. Die Bilanz fällt damit weitaus besser aus, als man vor sechs Jahren zu hoffen gewagt hatte.

Die Schlussfolgerung der SNCF ist, dieses Angebot weiter zu forcieren. In dem der TGV Ouigo noch attraktiver gemacht wird, sollen im Hinblick auf die komplette Öffnung des Marktes Ende 2020 potenzielle Konkurrenten möglichst abgeschreckt werden.

Wie die Fluggesellschaft Air France mit ihrer Low-Cost-Tochter Transavia will die SNCF lieber selbst ein reizvolles Billigangebot organisieren, als dies künftigen Konkurrenten zu überlassen. Das Low-Cost-Modell, das die Luftfahrt revolutioniert hat, übertrug die SNCF weltweit erstmals auf die Bahn – mit Erfolg, wie die Staatsbahn-Direktion heute einschätzt.

Ab 2021 schwarze Zahlen

Bis 2021 will die SNCF in ihrem Billig-Segment die kritische Masse erreichen und dann endlich schwarze Zahlen schreiben. Um dafür die Attraktivität weiter zu erhöhen, werden große Anstrengungen beim Service gemacht. Während anfangs die Ouigo-Züge aus

Kapazitäts- und Kostengründen zumeist nur an Vorstadtbahnhöfen ankamen oder abfuhr – in Paris und Umgebung, in Marne-la-Vallée, Roissy-Charles de Gaulle oder Massy, und in Lyon am Flughafen Saint-Exupéry –, wurde dieses Prinzip inzwischen gelockert. So gibt es den Ouigo in Paris seit Mitte 2018 auch am Gare Montparnasse und dem Gare de l'Est sowie seit Dezember am Gare de Lyon für die Strecken gen Südosten. Ouigo-Hochgeschwindigkeitszüge verkehren inzwischen landesweit auf 37 Linien. Als jüngste ist Anfang Juli die Verbindung zwischen Paris-Montparnasse und Toulouse hinzugekommen. Hier, wie auch beispielsweise für eine Fahrt Paris–Nizza, gibt es Fahrkarten für Erwachsene je nach Wochentag und Tageszeit schon ab 19 Euro und für Kinder unter 12 Jahren ab 8 Euro. Auf kürzeren Strecken werden Fahrkarten bereits ab 10 Euro und für Kinder ab 5 Euro angeboten.

„Seit Gründung des Ouigo 2013 haben 65 Prozent unserer Fahrgäste für eine

Fahrt weniger als 25 Euro bezahlt“, erklärt Stéphane Rapebach, Direktor der SNCF-Tochter Ouigo. Während 2013 erst vier Ouigo-Züge unterwegs waren, 2017 schon 16 und heute 24, soll es im nächsten Jahr 34 Züge und täglich 70 Verbindungen geben. Bis 2021 wird sich die Zahl der Fahrgäste verdoppeln. Bereits heute sieht man in vielen älteren TGV das Schild: „Dieser Zug wird demnächst bei einer Grundüberholung in einen Ouigo umgebaut.“ Dann können die zweistöckigen Züge der zweiten Klasse, bei denen auf den Speisewagen verzichtet wird, 20 Prozent mehr Fahrgäste befördern als ein „normaler“ TGV.

Zusatzleistungen kosten extra

Die Selbstkosten werden gedrückt, indem die Ouigo-Züge im Schnitt 13 Stunden pro Tag unterwegs sind, die Wartungsarbeiten grundsätzlich nachts erfolgen und die Fahrgäste Zusatzleistungen über das Grundangebot hinaus – zum Beispiel das Mitführen von großem Gepäck oder eine Steckdose am Platz – extra bezahlen müssen. Hochrechnungen zufolge sind Ouigo-Strecken nach vier Jahren rentabel, wenn die Züge zu mehr als 90 Prozent aus-

gelastet sind. In den ersten fünf Jahren beförderten Ouigo-Züge bereits 33 Millionen Fahrgäste – mit stetig steigender Tendenz, von 1,5 Millionen im Jahre 2013 auf 13 Millionen im Jahre 2018. 2021 sollen es jährlich 26 Millionen sein. Dann werden die Ouigo 17 Prozent der Hochgeschwindigkeitszüge der SNCF ausmachen und 25 Prozent aller TGV-Fahrgäste befördern.

Die SNCF ist überzeugt, dass ihr Low-Cost-Angebot nicht die eigenen herkömmlichen TGV-Züge „kannibalisiert“, die unter der Marke Inoui fahren, sondern mindestens zu 50 Prozent ganz neue Fahrgäste anzieht. Stolz verweist man darauf, dass Umfragen zufolge 60 Prozent der Ouigo-Fahrgäste nicht mit der Bahn gefahren wären, wenn es dieses Angebot nicht gäbe, und dass fünf Millionen Fahrgäste zugunsten des Ouigo auf die Fahrt mit dem Auto verzichtet haben. *Ralf Klingsieck*



Das derzeitige Ouigo-Netz.

ANZEIGE

ELL EUROPEAN
LOCOMOTIVE
LEASING

**FULL
SERVICE
LEASING**

FÜR ELEKTRISCHE
LOKOMOTIVEN

- Vermietung von modernen AD, DC und MS Lokomotiven für flexiblen Einsatz auf europäischen Korridoren
- Instandhaltung und Flottenmanagement durch erfahrene Eisenbahnxperten
- Kooperation mit führenden Instandhaltungswerkstätten

- Lokomotiven einsetzbar für Güter- und Personenverkehr
- Flotte zu 100% mit ETCS ausgerüstet
- Umfangreiches Ersatzteilpaket für Siemens Vectron

ell.co.at