



## SNCF: Große Pläne trotz zahlreicher Probleme

Die französische Staatsbahn auf der Suche nach einer Strategie für die Zukunft

Lange Zeit sah es so aus, als würde sich die Deutsche Bahn AG (DB) fast mühelos und ohne ernsthaften Gegner zur stärksten Bahngesellschaft Europas entwickeln. Über Jahre kaufte die DB Wettbewerber auf, gründete Joint Ventures oder beteiligte sich an internationalen tätigen Logistikern. Vorläufig letzter Höhepunkt der internationalen DB-Aktivitäten ist der Auftrag des Golfstaates Katar, ein modernes Schienennetz für den Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der arabischen Halbinsel zu planen und zu betreiben.

Doch nicht in der Wüste, sondern ausgerechnet vor der eigenen Haustür wird jetzt die Deutsche Bahn AG angegriffen. Guillaume Pépy, Vorstandschef der französischen Staatsbahn Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), hat Ende Oktober des vergangenen Jahres angekündigt, mit der deutschen SNCF-Tochter Keolis ab dem Jahr 2011 Verkehre mit

Intercity-Standard auf drei DB-Hauptstrecken anzubieten. Angefragt sind nach Aussage von Keolis gegenüber dem Privatbahn Magazin, die Strecken Straßburg–Frankfurt/M. sowie Frankfurt/M.–Erfurt–Berlin–Hamburg und Frankfurt/M.–Köln–Hamburg.

### Mangelhafte Qualität treibt die Kunden auf die Straße

Die DB, die in Deutschland, wenn man z. B. von Anbietern wie Veolia Verkehr bzw. der Ostseebahn absieht, mehr oder weniger ein Fernverkehrs-Monopol besitzt, wurde von den Plänen der Franzosen anscheinend völlig überrascht. Was allerdings nicht verwundert, denn zwischen der Deutschen Bahn AG und der SNCF soll, wie ein französischer Branchenkenner gegenüber dem Privatbahn Magazin erklärte, über lange Zeit so etwas wie ein „Nichtangriffspakt“ bestanden haben.

Vor diesem Hintergrund ist es zu verstehen, dass die Deutsche Bahn

AG, wenn man einmal von der DB-Tochter Euro Cargo Rail (ECR) absieht, stets einen großen Bogen um Frankreich gemacht hat. Und dies, obwohl die Fret SNCF, Güterverkehrstochter der französischen Staatsbahn, bereits seit Jahren taumelt und sich mittlerweile mehr oder weniger im freien Fall befindet. Allein für das Jahr 2009 soll der eingefahrene Verlust der Fret bei rund 600 Millionen Euro liegen. Die Ursachen für die Schwierigkeiten, in denen sich die SNCF zurzeit befindet, liegen nicht (nur) in der gegenwärtigen Finanzkrise, sondern vor allem in der geringen Produktivität, der mangelhaften Qualität sowie den unflexiblen Staatsbahnstrukturen, in denen Kundenbedürfnisse eine eher untergeordnete Rolle spielen.

So verliert die SNCF einen Großteil ihrer Logistikkunden an die Straße, was einem ökologischen Offenbarungseid nicht nur aus französischer, sondern auch aus umweltpolitischer

Sicht gleichkommt. Die Güterverkehrskunden, die der französischen Schiene treu bleiben wollen – oder müssen –, satteln zu einem nicht unerheblichen Teil auf die wenigen vorhandenen Wettbewerber der Fret SNCF um, zu denen auch die britische DB-Tochter Euro Cargo Rail (ECR) gehört und deren Leistungen nach französischen Brancheninsidern vor dem Hintergrund der unbefriedigenden Wettbewerbssituation ebenfalls eher als mittelmäßig bezeichnet werden können. Doch gerade die



Kämpft mit harten Bandagen: SNCF-Chef Guillaume Pépy

Foto: © SNCF - CAV - GERARD UFERAS

hausgemachten Probleme der Logistiksparte scheinen die SNCF-Führung langsam nervös zu machen. Schon im Jahr 2008 wettete SNCF-Chef Guillaume Pépy über den Expansionskurs der DB und die Aggressivität und Arroganz des damaligen DB-Chefs Hartmut Mehdorn. Ursache für Pépys Wutausbruch war damals Mehdorns Interesse am Eurostar, an dem die SNCF nach eigenen Angaben mit 62 Prozent beteiligt ist.

Umso mehr verwundert Pépys Angebot, kurz vor Weihnachten 2009, eine Beteiligung nun doch noch zu ermöglichen.

Aber auch die Güterverkehrsaktivitäten der DB-eigenen ECR stoßen in Frankreich nicht unbedingt auf Gegenliebe. So sah sich die ECR Mitte November 2009 gezwungen, Beschwerde bei der französischen Wettbewerbsbehörde gegen die SNCF einzulegen. Hintergrund hierfür sollen Dumpingpreise sein, zu denen die Fret SNCF Transportleistungen im Güterverkehr angeboten haben soll.

Diese sollen laut Medienberichten sogar unter den Selbstkosten des staatlichen Bahnkonzerns gelegen haben.

Auch wenn Ex-Bahnchef Hartmut Mehdorn nicht unbedingt als Diplomat in Erinnerung bleiben wird, muss man sehen, dass die Ursachen der französischen Probleme nicht bei der Deutschen Bahn AG liegen und wohl auch nicht mit einem Kräfte-messen beider Bahngesellschaften im deutschen Fernverkehrsmarkt gelöst werden können. Auch wenn dies die Wettbewerbssituation in Deutschland weiter stärkt und dem Kunden sicherlich zugute kommen wird. Am Grundproblem der französischen Staatsbahn ändert der SNCF-Angriff auf die DB deshalb überhaupt nichts, und dies liegt schlicht und einfach daran, dass die französische Regierung – unter jahrelanger Beratung des SNCF-Managements – eine echte Marktöffnung des Schienenverkehrs in Frankreich über Jahre behindert, ja im nationalen Personenverkehr bisher sogar blockiert.

### Marktöffnung in Frankreich über Jahre blockiert

Doch solange die SNCF den Wettbewerb im eigenen Land fürchtet, dürften die europäischen Expansionspläne der französischen Eisenbahner auf einem äußerst schmalen Fundament stehen. Denn im Gegensatz zur SNCF ist die Deutsche Bahn AG Wettbewerb gewohnt – auch wenn dies ein schmerzlicher Prozess war, den die DB-Führung ebenfalls sicherlich gerne vermieden hätte. Im Umgang mit Mitbewerbern hat sich die DB bekanntermaßen keineswegs immer zimperlich verhalten.

Mittlerweile führt DB-Chef Rüdiger Grube, der den Franzosen erst kürzliche eine engere Zusammenarbeit im Regionalverkehr vorschlagen hat, ein im Wettbewerb gut aufgestelltes Unternehmen. Laut einem Bahnsprecher hat die DB deshalb auch kein Problem mit dem SNCF-Engagement vor der eigenen Haustür – aber im Gegenzug erwartet sie dafür jetzt endlich auch in Frankreich eine faire Wettbewerbssituation. Die gibt

es nämlich derzeit immer noch nicht. Die französischen Eisenbahner müssten zukünftig, trotz aller staatlichen Schutzmaßnahmen, einen immensen Wust an Problemen lösen. Selbst der französische Schienenpersonennahverkehr ist nach wie vor fest in Hand der SNCF. Im Ergebnis bewegt sich hier die Beförderungsqualität vielerorts auf dem Niveau der 1970er und 80er Jahre – und dies, obwohl die französischen Beförderungskosten je Schienenpersonenkilometer rund doppelt so hoch liegen wie im deutschen Schienenpersonennahverkehr. Vor solchen Schwierigkeiten, die dem mangelnden französischen Wettbewerb zu danken sind, schützt leider auch kein noch so effizientes und erfolgreiches TGV-Hochgeschwindigkeitssystem.

Doch selbst der TGV, das stolze Paradeferd der SNCF, sieht im eigenen Land möglicherweise einer schwierigen Zukunft entgegen.

So stellten zahlreiche französische Zeitungen Ende November 2009 auf dem Titel die Frage „Steht der TGV bald vor dem Aus?“ Ursache der Aufregung um den französischen Prestigezug ist die Entscheidung des staatlichen französischen Netzbetreibers Réseau Ferré de France (RFF), die Trassengebühren in 2010 um 11% anzuheben. Eine Preiserhöhung, die nicht von schlechten Eltern ist aber dem profitablen TGV wohl noch keine größeren Probleme bereiten würde, wenn die französischen Trassenpreise nicht schon seit dem Jahr 2005 jährlich um durchschnittlich 7% gestie-



Mireille Faugère: Abgelöste SNCF-Fernverkehrs-Chefin

Foto: © SNCF - CAV - BERNARD LACCHAUD

gen wären und damit den Gewinn pro TGV-Fahrgast abschmelzen lassen. Pépy soll laut internationalen Medienberichten vor diesem Hintergrund das Geschäftsmodell des TGV in Frankreich für nicht mehr tragbar halten. Dass die Lage für den französischen Hochgeschwindigkeitszug ernst ist und die Diskussionen über die Kursrichtung innerhalb der französischen Staatsbahn mit entsprechend harten Bandagen ausgetragen werden, zeigt die Ablösung von Mireille Faugère, die sechs Jahre als SNCF-Fernverkehrs-Chefin tätig war, damit auch für den TGV verantwortlich zeichnete und innerhalb der Branche als bisher überaus erfolgreich galt.



**Die französische Regierung fordert von der RFF den Kostendeckungsgrad des Netzes durch die Trasseneinnahmen von derzeit 48 auf 60 Prozent im Jahr 2013 zu erhöhen.** Foto: rff

Die SNCF sieht vor dem Hintergrund der Trassenpreisentwicklung nach eigenen Aussagen kaum eine andere Chance, als die Ticketpreise

entsprechend nach oben anzupassen. Doch jede weitere Fahrpreiserhöhung könnte die Passagierzahlen sinken lassen.

Ob es um den TGV allerdings wirklich so schlecht steht, wie die Medienberichte glauben machen wollen, weiß nur die SNCF. Schließlich fuhr der TGV bisher jährlich Millionengewinne ein. Sicher ist nur, dass die RFF mit ihrer Gründung im Jahr 1997 einen Großteil der bis dahin aufgelaufenen SNCF-Schulden übernehmen musste, und in in erster Linie von den erhobenen Trassengebühren lebt – bisher ohne jegliche Kontrolle durch eine unabhängige Regulierungsbehörde.

### Die Trassengebühren steigen 2010 um elf Prozent

Eine Aufgabe, die in Deutschland seit 1998 die Bundesnetzagentur erfolgreich ausübt und auf Drängen der EU in Form einer Regulierungsbehörde nun auch in Frankreich eingerichtet wird. Doch die RFF für die Probleme der SNCF verantwortlich zu machen, wäre zu einfach, denn über Jahrzehnte war die französische Infrastruktur völlig unterfinanziert, was - mit Ausnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken - einen vernachlässigten Netzzustand zur Folge hat und bis heute auf den Nebenstrecken deutlich zu spüren ist. Ein Umstand, der sich auch im französischen Netzzustandsbericht der Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne aus dem Jahr 2004/2005 wiederfindet. So fließen nach Aussage der RFF die Trasseneinnahmen, in Abstimmung

mit dem Staat, hauptsächlich in die notwendige Modernisierung des Bestandsnetzes. Gleichzeitig fordert die französische Regierung von der RFF den Kostendeckungsgrad des Netzes durch die Trasseneinnahmen von derzeit 48 auf 60 Prozent im Jahr 2013 zu erhöhen. So befinden sich die französischen Netzbetreiber in einem Dilemma, das der SNCF-Chef im eigenen Land geschickt nutzt und lieber, medienwirksam über die Trassenpreise jammert, als die Gelegenheit zu nutzen, um die Qualität und Produktivität von SNCF Produkten zu verbessern. Doch statt notwendiger Hausaufgaben drängt es die SNCF jetzt verstärkt mit scheinbar europäischen Ambitionen nach draußen.

Obwohl die DB vor dem Hintergrund der französischen Bahnprob-

leme aus unternehmerischer Sicht anscheinend die deutlich besseren Karten hat, ist es kaum möglich, die Frage nach einer führenden europäischen Bahngesellschaft abschließend zu beantworten. Der Grund hierfür liegt in den zahlreichen Regierungen, die immer noch gerne eifersüchtig über ihre Staatsbahnen wachen und sich mehr für das nationale Prestige als für notwendige ökonomische Belange interessieren. Wie sonst sollte man dem französischen Steuerzahler erklären, wer die Risiken für die Expansionspläne der SNCF tatsächlich trägt? Man kann nur hoffen, dass die Regierung Sarkozy vor diesem Hintergrund endlich einen fairen Wettbewerb auf Frankreichs Schienen ermöglicht. Erste, sehr zaghafte Lichtblicke in die richtige Richtung, sind die Anfang November 2009 von

der französischen Wettbewerbsbehörde angekündigten Bedingungen für eine Öffnung des Schienenverkehrs in Frankreich. Denn ganz sicher wird es in den nächsten Jahren zu einer weiteren Europäisierung des Bahnverkehrs kommen.

Einmal abgesehen von der Frage, ob ein Kräftemessen zwischen den großen, staatlichen Bahngesellschaften dem europäischen Schienenverkehr insgesamt überhaupt gut tut: Es ist schwer vorstellbar, dass sich ein Unternehmen zur europäischen Nummer eins entwickelt und diese Position auch langfristig halten kann, wenn es schon Probleme damit hat, sich innerhalb des eigenen Heimatmarktes dem Wettbewerb zu stellen. Dies gilt für die SNCF genauso wie für jede andere Bahngesellschaft in Europa. •CWK

## Das Eisenbahnsystem in Frankreich

Die Geschichte der französischen Eisenbahn ist die Geschichte eines immer weiter zunehmenden Staatseinflusses auf die zunächst privaten Eisenbahngesellschaften. Sie beginnt 1823 mit der Erteilung der ersten Konzession für den Betrieb der Linie Saint-Étienne-Andrézieux und endet mit der vollständigen Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaft SNCF im Jahr 1983. Dazwischen liegt die Konzentration der ursprünglich 33 Gesellschaften auf sechs große Betreiber, die 1937 in der SNCF zusammengefasst werden. Zunächst hält der Staat nur 51 Prozent des Aktienkapitals, aber es ist von vorneherein vorgesehen, dass die gesamten Aktien nach und nach in Staatsbesitz übergehen. Das Monopol der SNCF bleibt bis 1997 bestehen, als das Schienennetz ausgegliedert und in die Verantwortung von Réseau Ferré de France (RFF) gegeben wird. 2003 folgt die Marktöffnung für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, 2006 für den nationalen Schienengüterverkehr und ab Ende 2009 ist das Schienennetz für den internationalen Personenverkehr geöffnet. Die Marktöffnung im nationalen Per-

sonenfernverkehr und im SPNV ist noch nicht absehbar, wird allerdings zumindest für den SPNV diskutiert. Das Ergebnis dieser Eisenbahnpolitik ist ein leistungsfähiges und wirtschaftlich erfolgreiches Hochgeschwindigkeitssystem, das 1981 mit der Inbetriebnahme der ersten HGV-Strecke zwischen Paris und Lyon begonnen wurde und auf dessen Ausweitung sich seither die Investitionen konzentrieren. Demgegenüber verliert der Schienengüterverkehr unter anderem aufgrund fehlender Konkurrenz stetig an Marktanteilen – eine Tendenz, der auch die inzwischen acht Schienengüterbahnen, die in Frankreich zugelassen sind, nicht entgegenwirken können. Im Personenverkehr fahren die Fernzüge abseits der TGV-Verbindungen hohe Defizite ein, wohingegen sich das SPNV-Angebot seit der Regionalisierung im Jahr 2002 zwar gut entwickelt, aber die Budgets der Aufgabenträger stark belastet. Der Grund: Die Regionen können zwar über Fahrpläne und Rollmaterial bestimmen, die Leistungen dürfen sie aber nicht ausschreiben, womit das Monopol der SNCF in diesem Markt weiter besteht.

Anzeige

**SEIT ÜBER 89 JAHREN BILDUNGSTRÄGER IM VERKEHRSMARKT**

**VDEF**  
Verband  
Deutscher  
Eisenbahnfachschulen

**Aus-, Fort- und Weiterbildung u. a. in den Bereichen**

- **Bahnfachwissen**  
z. B.
  - Sicherungsposten
  - Sicherungsaufsicht
  - Schrankenwärter/Bahnübergangsposten
  - Führer von Zweibegebaggern und Eisenbahnkränen
  - Zugführer und Rangierbegleiter im Rahmen von Baumaßnahmen
  - Bauüberwacher
  - Eisenbahnfahrzeugführer (VDV-Schrift 753)  
- Einsatz von mobilen „Interaktiven Fahrsimulatoren“ -
  - Eisenbahnbetriebsleiter
- **IHK-Industriemeister**  
z. B. Fachrichtungen
  - Gleisbau
  - Leit- u. Sicherungstechnik - Eisenbahn

**Informationen und Anmeldung:**  
VDEF Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen  
Bahnhofplatz 1, 76137 Karlsruhe  
Tel.: 0721 47662-0, Fax: 0721 47662-22, E-Mail: [Verband@vdef.de](mailto:Verband@vdef.de)

**AUS-, FORT- UND WEITERBILDUNG BUNDESWEIT IN DEN VDEF-BILDUNGSZENTREN**