

Die Zukunft des Bahnverkehrs in Frankreich

Perspektiven des TGV-Verkehrs nach einer geplanten Reformierung der französischen Staatsbahn SNCF

Bahnreform, TGV, Frankreich, Rentabilität, Regulierung

Der Ausbau des TGV-Netzes seit den 1980er Jahren hat wesentlich zum derzeitigen Reformdruck des französischen Bahnsystems beigetragen. Eine Verschlechterung des wirtschaftlichen Ergebnisses der TGV-Betreiberin SNCF Mobilités in Verbindung mit hohen Infrastrukturerhaltungskosten der Infrastruktursparte SNCF Réseau wird nun als grundlegender Misserfolg ausgelegt. Die 2018 begonnene Bahnreform unter Staatspräsident Emmanuel Macron könnte eine Abkehr vom TGV-Netzausbau und eine Aufwertung der Hauptbahnen sowie darauf abgewickelter Intercité-Verkehre zur Folge haben.

Fabian Stoll, Nils Nießen

Die geplante Reformierung der französischen Staatsbahn Société Nationale des Chemins de fer Français, kurz SNCF, beherrscht die politische Debatte Frankreichs im Jahr 2018 über mehrere Monate und löste eine landesweite Protestwelle aus. Der am 7. Mai 2017 zum Staatspräsidenten gewählte Emmanuel Macron kündigte bereits in seinem Programm für die Präsidentschaftswahl an, im Transportwesen radikale Reformen herbeizuführen. Er sprach sich zudem für eine Abkehr von Neubauprojekten des Straßen- und TGV-Verkehrs (Train à Grande Vitesse) sowie von Flughäfen zugunsten einer Modernisierungspolitik des Bestandsnetzes aus [1]. Die unter dem Schlagwort

„Bahnreform“ geäußerten Vorschläge deuten neuerdings auf einen Paradigmenwechsel hin, insofern das Bestandsnetz und darauf abgewickelte Verkehre eine Aufwertung erfahren könnten. Eine ähnliche Entwicklung war zuletzt auch in Deutschland zu beobachten. Mit dem im Jahr 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) verfolgt die Bundesregierung infrastrukturell das Prinzip „Erhalt vor Neubau“, während die Konzernspitze der Deutschen Bahn AG im März 2015 eine Angebotsoffensive im Fernverkehr bekannt gab, die u. a. eine Ausweitung des Streckennetzes in der Fläche vorsieht [2, 3].

Die nachfolgenden Ausführungen zielen darauf ab, handlungsleitende Motive bei

den zu erwartenden Entscheidungen zur Zukunft des Bahnverkehrs in Frankreich herauszustellen, wobei eine Fokussierung auf den TGV-Verkehr vorgenommen wird.

Chronologie der initiierten Bahnreform

Am 16. Oktober 2017 übertrug Präsident Emmanuel Macron dem ehemaligen CEO von Air France-KLM, Jean-Cyril Spinetta, die Verantwortung, eine Gesamtstrategie zur Neugestaltung des französischen Bahnverkehrs zu erarbeiten. Eine Öffnung des französischen Eisenbahnverkehrs für private Betreiber sowie die Gewährleistung eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs wurden als Eckpunkte des Konzepts definiert. Der am 15. Februar 2018 dem Premierminister vorgelegte Bericht „L'avenir du transport ferroviaire“ (zu dt. Die Zukunft des Eisenbahnverkehrs) attestiert einen zum Teil desaströsen Zustand der Bahninfrastruktur und eine Angebotsverschlechterung des Personenverkehrs in der Fläche, obgleich die Verausgabung staatlicher Finanzmittel ein Höchstniveau erreicht habe. Um die volkswirtschaftliche Belastung zu reduzieren, zeigt der Spinetta-Bericht der Regierung 43 Handlungsempfehlungen auf. Eine Stilllegung gering frequentierter Nebenbahnen (weniger als zehn Zugpaare/Tag) in einer Größenordnung von mindestens 4.000 Streckenkilometer, die Umverteilung von Investitionsmitteln auf Hauptbahnen abseits des TGV-Netzes und eine stärkere finanzielle Beteiligung der Regionen am Schienenper-



Bild 1: Zwei innerfranzösisch verkehrende „TGV-Atlantique“ Triebzüge im Bahnhof von Tours
Foto: Fabian Stoll

sonennahverkehr (SPNV, entspricht der franz. Zuggattung „Train express régional“, kurz TER) sind als Sofortmaßnahmen zur Reduzierung der Neuverschuldung zu interpretieren. Eine als defizitär beurteilte Instandhaltung des TGV-Netzes soll mittel- und langfristig durch Mehreinnahmen bei den Trassenentgelten entschärft werden. Kurzfristig würden Mehrverkehre im Hochgeschwindigkeitsbereich jedoch eine Reduktion der Trassenpreise sowie eine Marktöffnung des TGV-Verkehrs für Wettbewerber ab dem Jahr 2020 erfordern. Im TER-Verkehr empfiehlt der Bericht die Einführung der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsnetzen bis 2023 sowie die Gewährleistung von Diskriminierungsfreiheit bei der Übergabe des Rollmaterials an Wettbewerber, bei der Wartung von Rollmaterial sowie bei der Bereitstellung von Vertriebskanälen für den Fahrkartenverkauf [4].

Auf der Basis des Berichts verabschiedeten die französische Nationalversammlung sowie der Senat einen gemeinsamen Gesetzestext (Loi no. 2018-515, veröffentlicht am 27. Juni 2018) [5]. Das Gesetz stützt sich auf drei Säulen: Zum einen werden derzeitige Privilegien des französischen Bahnpersonals (statut de cheminot) bei Neueinstellungen ab dem 1. Januar 2020 abgeschafft. Als zweite Säule sieht das Gesetz eine Änderung der Rechtsform der SNCF in eine Aktiengesellschaft vor, wobei der französische Staat als alleiniger Aktionär auftreten wird. Zudem ist eine Teilentschuldung der SNCF in Höhe von 35 Mrd. EUR bis 2022 geplant, es bleibt eine Schuldenlast von ca. 10 Mrd. EUR. Die dritte Säule des Gesetzes ist schließlich die Öffnung des französischen Bahnmarktes für Wettbewerber. Falls Regionen dies wünschen, können bereits ab Dezember 2019 Verkehrsverträge mit privaten Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden, ab Dezember 2023 sind Verkehrsverträge zwingend im Wettbewerb zu vergeben. Im TGV-Verkehr wird hingegen bereits ab Dezember 2020 ein Markteintritt von Wettbewerbern ermöglicht. Eine Entscheidung zu den im Spinetta-Bericht enthaltenen Empfehlungen, wenig frequentierte Bahnstrecken stillzulegen, wurde bislang ausgesetzt. Die Regierung strebt an, dem Parlament innerhalb eines Jahres einen Bericht über den Netzzustand sowie die Verkehrsnachfrage auf den geringfrequentierten Strecken vorzulegen [6–8].

Ausbau des TGV-Netzes

Anders als im Fall des Intercity-Express (ICE) in Deutschland ist der TGV in weiten Teilen Frankreichs nicht nur ein Premium-

| Frankreich | | Deutschland | |
|----------------|----------------------|--------------|---------------------------|
| Zugprodukt | Mrd. Pkm. (2017) [9] | Zugprodukt | Mrd. Pkm. (2017) [10, 11] |
| TGV | 59,6 (62,9%) | ICE | 28,5 (29,6%) |
| Intercité | 7,2 (7,6%) | IC/EC | 12,0 (12,4%) |
| TER | 13,7 (14,5%) | IRE/RE/RB | 52,0 (53,9%) |
| RER/SPNV Paris | 14,2 (15,0%) | S-Bahn | 4,0 (4,1%) |
| Summe | 94,7 | Summe | 96,5 |

Tabelle 1: Verkehrsleistung im Schienenverkehr Frankreichs und Deutschlands nach Zugprodukten [9–11]

| LGV-Nr. | Bezeichnung | Inbetriebnahme | Länge [km] | Baukosten [Mrd.€] |
|---------|----------------------------------|----------------|----------------|-------------------|
| LGV 1 | LGV Sud-Est | 1981-83 | 410 | 2,1 |
| LGV 2 | LGV Atlantique | 1989-90 | 285 | 3,0 |
| LGV 3 | LGV Nord | 1993-96 | 350 | 3,8 |
| LGV 4 | LGV Rhône-Alpes | 1992-94 | 115 | 1,4 |
| * | L'interconnexion Est (bei Paris) | 1994-96 | 57 | 1,6 |
| LGV 5 | LGV Méditerranée | 2001 | 250 | 4,9 |
| LGV 6 | LGV Est européenne | 2007/16 | 299 | 4,7 |
| LGV 7 | LGV Rhin-Rhône | 2011 | 148 | 2,6 |
| ** | LGV Sud Europe Atlantique | 2017 | 302 | 7,8 |
| LGV 10 | LGV Bretagne-Pays de la Loire | 2017 | 182 | 3,4 |
| | | | Σ 2.398 | Σ 35,2 |

Tabelle 2: LGV nach Jahr der Inbetriebnahme [12, 13]

produkt des Schienenverkehrs, sondern das einzige, zumeist dicht getaktete, über längere Distanzen verkehrende Schienenverkehrsmittel. Mehr als 60 % (59,6 Mrd. Pkm) der französischen Verkehrsleistung auf der Schiene im Personenverkehr (94,7 Mrd. Pkm) wird im TGV-Verkehr erbracht. Der Schienenpersonenfernverkehr per Intercité (entspricht dem dt. Intercity) führt hingegen seit einigen Jahren ein Schattendasein (7,2 Mrd. Pkm). Zum Vergleich: In Deutschland entfallen lediglich 28,5 Mrd. Pkm auf den ICE, die Verkehrsleistung der Inter- und Eurocity-Züge (IC/EC) der Deutschen Bahn AG (12 Mrd. Pkm) liegt dagegen deutlich über derjenigen des französischen Intercités (Tabelle 1).

Die Ära des TGV begann mit der Eröffnung der ersten Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud-Est im Jahr 1981. Eine 36 Jahre andauernde Phase des weiteren Netzausbaus fand mit der Inbetriebnahme der LGV Sud Europe Atlantique sowie Bretagne-Pays de la Loire im Jahr 2017 ihr vorläufiges Ende. Insgesamt entstand ein etwa 2.400 km langes Hochgeschwindigkeitsstreckennetz bei gesamthaften Baukosten von rund 35 Mrd. EUR (Tabelle 2).

Die Inbetriebnahme neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken führte in der Regel zu einer Einstellung der weitgehend paral-

lel verlaufenden Intercité-Verkehre. Diese Entwicklung vollzog sich entweder zeitgleich zur Betriebsaufnahme der LGV, teilweise im Vorfeld oder zeitverzögert Jahre später, wenn die Umlenkung von Fahrgastströmen auf TGV-Linien immer höhere Defizite für den Intercité zur Folge hatte. Eine Stilllegungswelle fand v. a. nach der Inbetriebnahme der LGV Est européenne im Jahr 2007 statt, infolgedessen u. a. die Intercités Paris – Reims – Sedan, Paris – Metz – Luxembourg, Paris – Nancy – Remiremont und Paris–Bar-le-Duc eingestellt wurden. Die meisten der damaligen Endbahnhöfe werden heute durch den TGV angebunden, während Zwischenhalte entlang der Bestandsstrecken teilweise den Fernverkehrsanschluss verloren haben und durch langlaufende Linien des TER bedient werden.

Auch in peripheren Regionen abseits der TGV-Magistralen wurden einzelne Intercité-Relationen eingestellt, etwa im Nordosten des Landes auf der Relation Paris – Cambrai/Maubeuge (2018) oder im Zentralmassiv auf der Relation Lyon – Clermont-Ferrand – Bordeaux (2014). Der Wegfall der Intercités wurde hier in der Regel durch Linien des TER aufgefangen. Eine vergleichende Darstellung der Liniennetze des TGVs und Intercités im Jahr 2007 bzw. 2018 ermöglicht Bild 2.

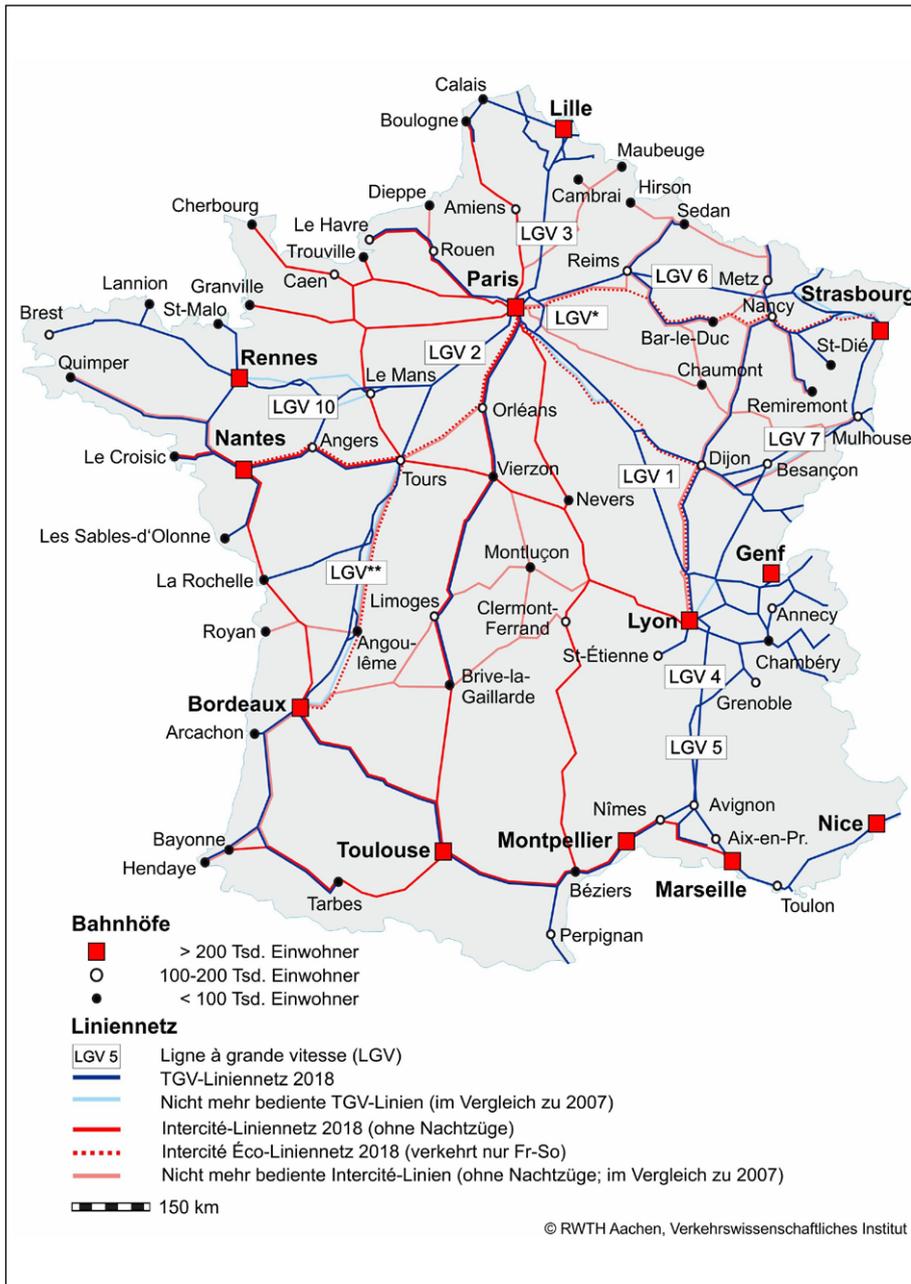


Bild 2: Vergleichende Darstellung des TGV- und Intercité-Liniennetzes der SNCF im Jahr 2007 und 2018
Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Fahrplanunterlagen der SNCF

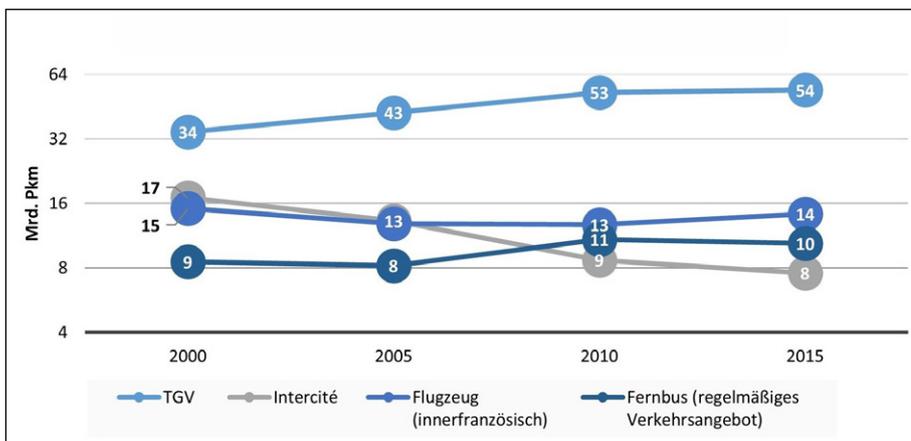


Bild 3: Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenfernverkehr Frankreichs 2000 bis 2015 [4]

Im Zeitraum 2000 bis 2010 wurde der Ausbau des TGV-Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie die generelle Umstellung der Verkehrsbedienung vom Intercité auf TGV-Züge von einem starken Wachstum (etwa +56 % gemessen an den Pkm) der Beförderungsleistung begleitet. In derselben Zeitspanne reduzierte sich die Beförderungsleistung des Intercités drastisch (etwa -53 % gemessen an den Pkm). Seit 2010 kann der TGV kein nennenswertes Wachstum mehr vorweisen. Konkurrierende Verkehrsmittel wie Kurzstreckenflugzeuge und Fernbusse weisen ebenfalls Stagnationstendenzen auf, eine intermodale Verschiebung der Marktanteile hat somit nicht oder nur in einem begrenzten Umfang stattgefunden (Bild 3).

Nach Jahrzehnten der TGV-zentrierten Verkehrspolitik ist angesichts der durch Staatspräsident Emmanuel Macron initiierten Reformpolitik von einem dauerhaften Wandel bei der wirtschaftlichen Beurteilung des TGV auszugehen. Der Bau des Streckennetzes trug maßgeblich zur heutigen Schuldenlast der Infrastruktursparte SNCF Réseau (45 Mrd. EUR) bei. Die Neuverschuldung belief sich alleine im Zeitraum 2010 bis 2016 auf etwa 15 Mrd. EUR, wovon etwa 3 Mrd. EUR auf den Bau neuer LGVs zurückzuführen sind [4]. Nach Recherchen der Zeitung Le Monde verschuldete sich die SNCF seit 1981 durch die Errichtung und den Unterhalt des TGV-Streckennetzes in einer Größenordnung von etwa 23 Mrd. EUR, dies entspricht ca. 51 % der heutigen Schuldenlast von SNCF Réseau [14].

Betrieb des TGV-Netzes

Infrastrukturentgelte, die von der Betreiberin der TGV-Züge (SNCF Mobilités) an SNCF Réseau zu entrichten sind, stiegen in den letzten Jahren stark an. Betrug die Trassengebühren 2008 auf der Strecke Paris – Lyon im Mittel noch 16,40 EUR/Zugkm [15], werden sie sich 2019 auf bis zu 22,80 EUR/Zugkm belaufen [16]. Zum Vergleich: Eine ICE-Expresstrasse als hochwertigstes Fernverkehrs-Produkt auf der Relation Köln – Frankfurt kostet gegenwärtig etwa 13,60 EUR/Zugkm [17].

Steigende Trassenpreise sind jedoch nur eine der Ursachen für eine kontinuierliche Verschlechterung der Umsatzrendite des TGV-Betriebs. Während diese 2008 noch 28 % betrug, fiel sie in den Folgejahren kontinuierlich ab und erreichte 2014 lediglich 10 %. Im selben Zeitraum schwächte sich die Umsatzsteigerung zunächst merklich ab und war 2013 erstmals rückläufig (4,7 Mrd. EUR). Der operative Gewinn verschlechterte sich von 1,2 Mrd. EUR im Jahr 2008 auf 0,5 Mrd. EUR im Jahr 2014 (Bild 4). Ange-

sichts der bereits zehn Jahre andauernden Negativentwicklung steht auch SNCF Réseau unter Druck, die Trassenpreise im TGV-Verkehr zu senken.

Doch die Einnahmenseite ist ebenfalls mitverantwortlich dafür, dass die vormaligen Renditeerwartungen an den TGV-Betrieb nicht mehr zu erfüllen sind. So führt SNCF Mobilités im Geschäftsbericht 2018 einen Trend zu niedrigpreisigen TGV-Fahrkarten an, der sich weiter verschärfen könnte [18]. Dies lässt sich anhand der Preisentwicklung in der Vergangenheit belegen. Wird etwa die TGV-Relation Paris – Lyon an einem Werktag im Jahr 2012 betrachtet, betrug der Ticketpreis noch bis zu 0,24 EUR/km [19], stieg im Jahr 2014 auf bis zu 0,32 EUR/km an [20], um 2016 auf maximal 0,17 EUR/km abzusinken [21]. Dieser Trend lässt sich auch für weitere Relationen beobachten (Tabelle 3).

In einer globalen Betrachtungsweise verringerte sich der Umsatz des TGV-Betriebs je Pkm bei einer gleichzeitig stagnierenden Verkehrsleistung (ca. 55 Mrd. Pkm/Jahr) ebenfalls. Wurden 2012 noch 89 Mio. EUR Umsatz je 1 Mrd. Pkm erzielt, fiel dieser Wert anschließend auf ca. 85 Mio. EUR je 1 Mrd. Pkm mit einer Tendenz zur Stagnation (Bild 5). Eine deutliche Verbesserung des Verhältnisses von Umsatz und Verkehrsleistung ist mittelfristig nicht zu erwarten. Stattdessen initiierte SNCF Mobilités 2013 unter dem Produktnamen „Ouigo“ ein TGV-Angebot im Niedrigpreisbereich und betreibt damit eine Konkurrenzierung zweier Hochgeschwindigkeitsprodukte im eigenen Haus. Eine geschärfte Produktabgrenzung erfolgt seit 2017 mit der Umbenennung des klassischen TGVs in den Produktnamen „InOui“. Die neu vermarkteten Züge bieten neben einer äußerlichen Umgestaltung ein aufgewertetes Interieur, Wireless-Internet sowie Kundenservice am Platz. Sie verkehren auf dem gesamten Fernverkehrsnetz, wohingegen das Ouigo-Zugangebot auf einzelne Magistralen beschränkt ist [24].

Aktuelle und zukünftige Entwicklung des TGV-Angebots

In der Vergangenheit war eine wesentliche Wachstumsstrategie des SNCF-Konzerns mit dem Ausbau des TGV-Netzes verknüpft. Umsatzsteigerungen im HGV-Sektor waren an hohe Renditeerwartungen gekoppelt, die in den letzten Jahren nicht länger erfüllt werden konnten. Eine Reduktion der operativen Kosten des TGV-Geschäfts steht daher im Mittelpunkt aktueller Bemühungen und zeigt sich am deutlichsten anhand der Einführung des Low-Cost-Produktionskonzepts TGV Ouigo. Erzielte Kostenvorteile

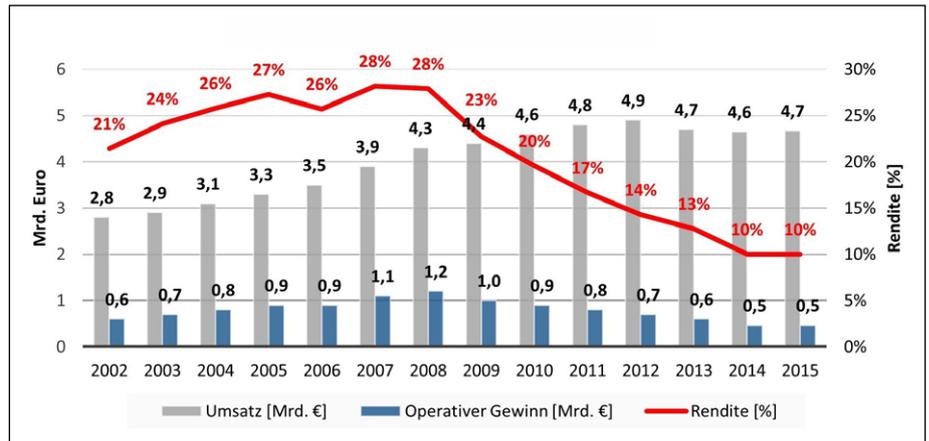


Bild 4: Umsatz, operativer Gewinn und Marge im Geschäftsfeld TGV der SNCF Mobilités/Voyages SNCF
Quellen: [12]; Pressemeldungen

| Relationen TGV | | taggleiche Buchung, 2. Klasse, Werktag [EUR/km] | | |
|-------------------|--------|---|-----------|--------------|
| | | 2012 [19] | 2014 [20] | 2016 [21-23] |
| Paris – Marseille | 662 km | 0,18 | 0,22 | 0,18 |
| Paris – Lyon | 390 km | 0,24 | 0,32 | 0,17 |
| Paris – Lille | 203 km | 0,31 | 0,41 | 0,20 |

Tabelle 3: Entwicklung der TGV-Ticketpreise 2012-2016 auf drei Relationen (Maximalpreise für Tickets der 2. Klasse an einem Werktag)

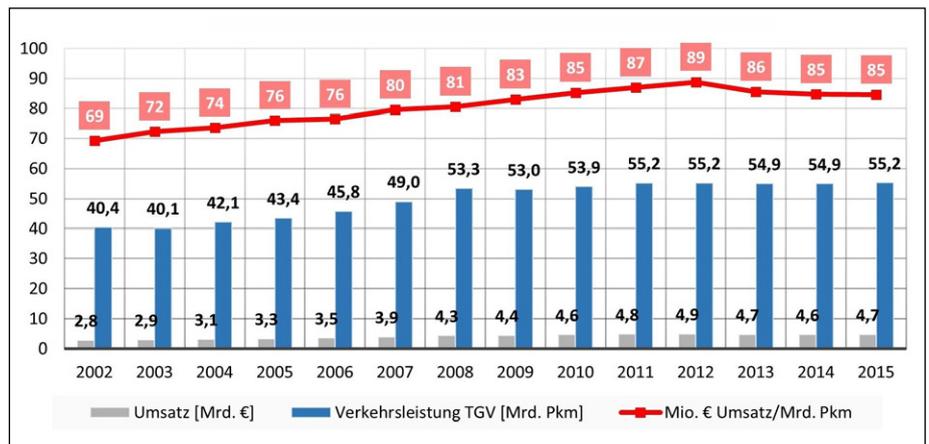


Bild 5: Verhältnis von Umsatz und Verkehrsleistung des TGV Betriebs
Quellen: [4, 9, 12] Pressemeldungen

werden jedoch auch in Form geringerer Beförderungsentgelte an den Kunden weitergereicht und sollen zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen.

Ein radikal wirkender Ansatz des unter Federführung von Jean-Cyril Spinetta entstandenen Berichts „L’avenir du Transport ferroviaire“ zielt darauf ab, die Ausdehnung des per TGV bedienten Streckennetzes zu reduzieren. Gegenwärtig werden etwa 200 innerfranzösische Bahnhöfe durch den TGV angebunden [25], es befinden sich jedoch nur etwa 40 Bahnhöfe im direkten Einzugsgebiet der Hochgeschwindigkeitsstrecken. Galt das Konzept des beinahe flächendeckenden TGV-Betriebes auf Neu-

bau- sowie Bestandsstrecken bislang als probat, um eine potentielle Ungleichberechtigung der Städte ohne TGV-Bahnhof zu kompensieren, erweist es sich in Spinetta Betrachtungsweise als kostenintensiv. Dem Bericht zufolge nimmt auf TGV-Relationen abseits des Hochgeschwindigkeitsstreckennetzes, die eine Reisezeit von drei Stunden überschreiten, der Anteil der Geschäftsreisenden rapide ab. Obgleich es sich um eine Personengruppe handelt, die lediglich 20% der Gesamtnachfrage im TGV stellt, trage diese aufgrund ihrer überproportional ausgeprägten Zahlungsbereitschaft im TGV-Stammnetz mit bis zu 50% zur Gesamtmarke bei [4].

Trifft die genannte These zu, muss davon ausgegangen werden, dass die bezahlten Beförderungsentgelte Geschäftsreisender gegenüber den Entgelten Privatreisender in der Vergangenheit um bis zu 80 % höher lagen. Ein stichprobenartiger Preisvergleich nachfragestarker TGV-Relationen mit Fahrtantritt im November bzw. Anfang Dezember 2018 offenbart jedoch eine relativ gering ausgeprägte Preisdifferenzierung. Wird davon ausgegangen, dass Geschäftsreisende nur wenige Stunden vor Fahrtantritt erstattungsfähige Tickets der 2. Klasse buchen, so ergibt sich im Vergleich zur Frühbuchung (1 Monat im Voraus) und durch die Nutzung nicht oder nur teilweise erstattungsfähiger Sparpreise (Tarif „Loisir“) eine Preisdifferenz von maximal 32 %, wenn drei stark nachgefragte TGV-Relationen mit einer Fahrtdauer zwischen 1:57 und 3:19 Stunden zu Hauptverkehrszeiten betrachtet werden. Lediglich auf der Relation Paris – Lille mit einer Fahrtdauer von weniger als einer Stunde stellt sich bei einer Nutzung der genannten Sparmöglichkeiten ein Rabatt von 58 % ein. Die Preisgestaltung erscheint insgesamt wenig nachvollziehbar: Auf mehreren Relationen ergaben sich für Tickets der 1. Klasse günstigere Frühbucherpreise als in der 2. Klasse, auf der Relation Paris – Bordeaux konnte für die Frühbuchung eines Tickets der 2. Klasse sogar ein höherer Preis im Vergleich zur taggleichen Buchung festgestellt werden (Tabelle 4).

Angesichts der aktuell gering ausgeprägten Preisdifferenzierung des TGV-Angebots ist davon auszugehen, dass vormals stärker vorhandene Preisunterschiede mit der Einführung des TGV Ouigo nivelliert wurden. Um das Low-Cost-Konzept besser vom höherpreisigen TGV-Angebot abzugrenzen, etablierte die SNCF für den TGV Ouigo eine

eigene Buchungsplattform. Im Vergleich zu den Fahrpreisen des klassischen TGV bzw. TGV InOui ergibt sich eine Fahrpreisreduktion von teilweise mehr als 80 % (Tabelle 5). Die Größenordnung dieser Preisdifferenz entspricht der Argumentationslinie des Spinetta-Berichts, die auf eine Ausschöpfung der Zahlungsbereitschaft geschäftlich reisender TGV-Kunden abzielt.

In Anbetracht der negativen Entwicklung bei den Gewinnmargen im TGV-Produktionssystem stellt sich die Frage, wie ein niedrigpreisiger Ouigo-Verkehr finanzierbar wird. Entsprechend des Low-Budget-Konzepts ist die Qualität der Ouigo-Beförderungsangebote zumeist nicht mit derjenigen des klassischen TGV zu vergleichen. Preisorientierte Kunden nehmen neben einem fehlenden gastronomischen Service an Bord und Beschränkungen bezüglich der Zahl und den Abmessungen von Gepäckstücken in Kauf, dass Ouigo-Züge häufig nur in Tagesrandlagen verkehren und peripher gelegene Fernverkehrshalte bedient werden.

Ausblick: Renaissance der Intercité-Verkehre möglich?

Unter Berücksichtigung beschriebener Kostensteigerungen, sinkender Gewinnmargen und der propagierten Konzentration des TGV-Betriebs auf das eigentliche Hochgeschwindigkeitsnetz ist zu hinterfragen, ob die seit vielen Jahren betriebene kontinuierliche Reduktion des Intercité-Fahrplanangebots zugunsten des TGV weiterhin erstrebenswert ist. Vor dem Hintergrund des aktuellen Diskurses zur Reform des Staatskonzerns SNCF wären Maßnahmen zur Steigerung der Rentabilität eines Fernverkehrsprodukts zu prüfen, das wieder verstärkt auf Bestandsstrecken abseits der Hochgeschwindigkeitsstrecken verkehrt.

Einen ersten Impuls in diese Richtung unternahm die SNCF selbst, indem sie seit dem Jahr 2015 unter dem Produktnamen „Intercité 100 % Éco“ einzelne Bestandsstrecken, nämlich Paris – Nantes, Paris – Strasbourg und Paris – Bordeaux (Bild 2), wieder mit Intercité-Zügen befährt. Diese stellen mit Ticketpreisen ab 15 EUR eine preisgünstige Alternative zum TGV-Angebot dar, verkehren jedoch bislang nur als einzelne Zugpaare von Freitag bis Sonntag [26].

Im Jahr 2010 unterzeichnete der französische Staat gemeinsam mit der SNCF-Tochter SNCF Mobilités einen Vertrag, der die Aufgabenträgerschaft für den Betrieb von 28 Intercité-Linien an den Staat übertrug. Intercité-Verkehren wurde infolgedessen die administrative Bezeichnung „Trains d’équilibre du territoire“ (TET; zu dt. Züge des territorialen Ausgleichs) verliehen. Angesichts des Status einer öffentlich erbrachten Verkehrsdienstleistung (service public) sieht der Vertrag einen finanziellen Ausgleich betrieblicher Defizite an die SNCF vor, solange verbindlich festgelegte Leistungs- und Qualitätsmerkmale erfüllt worden sind. Der Vertrag trat zum 1. Januar 2010 in Kraft und bestand bis ins Jahr 2016 [27]. Im Februar 2017 einigten sich die Parteien auf ein neues Vertragswerk mit einer Geltungsdauer von drei Jahren. Im Vergleich zu dem bisherigen Vertragswerk wurden Maßnahmen vereinbart, um der seit Jahren rückläufigen Fahrgastnachfrage und dem damit verbundenen Anstieg der Kompensationszahlungen zu begegnen. Wichtige vertragliche Neuerungen sind u. a. eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft einzelner TET-Linien an Regionen, Investitionszuschüsse für neues Rollmaterial sowie eine verbesserte Koordination des Zugangebotes mit dem SPNV [28]. Seit Januar 2017 wurden acht TET-Linien unter regionaler Aufgabenträgerschaft dem Betrieb übergeben, bis 2020 soll sich die Anzahl solcher Linien verdoppeln [29]. Eine detaillierte Analyse der Entwicklung des Angebots sowie weiterer Potenziale der TET-Verkehre in der Aufgabenträgerschaft der Regionen ist Bestandteil eines Folgeartikels.

Fazit

Die negative wirtschaftliche Entwicklung des TGV-Verkehrs stellt eines der handlungsleitenden Motive für die geplante Reform der französischen Staatsbahn SNCF dar. Der Bau des mittlerweile rund 2.400 km umfassenden TGV-Streckennetzes trug zu über 50% der heutigen Schuldenlast der Infrastruktursparte SNCF Réseau bei. Gleichzeitig wurde der finanzielle Spielraum für Investitionen in das Bestandsnetz empfindlich geschmälert und ein Investitionsstau in

| Relationen TGV | | Buchung taggleich | | | Buchung 1 Monat im Voraus | | |
|-------------------|--------|-------------------|--------|------------------|---------------------------|--------|------------------|
| | | 1. Kl. | 2. Kl. | 2. Kl. Sparpreis | 1. Kl. | 2. Kl. | 2. Kl. Sparpreis |
| Paris – Marseille | 3:19 h | 156,- | 121,- | 116,- | 91,- | 121,- | 72,- |
| Paris – Lyon | 1:57 h | 137,- | 105,- | 97,- | 137,- | 105,- | 97,- |
| Paris – Bordeaux | 1:57 h | 137,- | 105,- | 97,- | 112,- | 119,- | 94,- |
| Paris – Lille | 0:59 h | 82,- | 69,- | 59,- | 27,- | 54,- | 29,- |

Tabelle 4: Ticketpreise im TGV-Verkehr im November und Dezember 2018 (Produkte TGV und InOui) auf vier Relationen (Differenzierung nach Buchungszeitpunkt und Erstattungsrahmen, Beförderung werktags)

| Relationen TGV Ouigo | | Buchung taggleich 2. Kl. | Buchung 1 Monat im Voraus 2. Kl. |
|----------------------|--------|--------------------------|----------------------------------|
| Paris – Marseille | 3:26 h | 33,- | 23,- |
| Paris – Lyon | 1:48 h | 13,- | 13,- |
| Paris – Bordeaux | 2:47 h | 16,- | 16,- |
| Paris – Lille | 1:12 h | 13,- | 10,- |

Tabelle 5: Ticketpreise im TGV Ouigo-Verkehr im November und Dezember 2018 auf vier Relationen (Differenzierung nach Buchungszeitpunkt, Beförderung werktags)

Kauf genommen. Die Instandhaltung der Hochgeschwindigkeitsstrecken bedingt zudem laufende Kosten in Millionenhöhe, die selbst durch die enorme Steigerung der Infrastrukturnutzungsgebühren und neue staatliche Zuwendungen nicht ausreichend kompensiert werden können. Entsprechende Preissteigerungen haben sich in der Vergangenheit bereits stark negativ auf Betriebsergebnisse des TGV ausgewirkt. Eine stetige Ausdehnung des TGV-Streckennetzes abseits der mit Hochgeschwindigkeit befahrenen Magistralen hat gemäß den Analysen des Spinetta-Berichts gleichfalls dazu geführt, dass die Renditeerwartungen auf einigen Relationen nicht länger erfüllt werden, da besonders zahlungsbereite Geschäftsreisende als Grundauslastung der TGV-Züge fehlen. Darüber hinaus ist eine generell sinkende Zahlungsbereitschaft zu erkennen, der SNCF Mobilités seit 2013 mit einem Low-Budget-Angebot „TGV Ouigo“ begegnet. Die dort angewandten Qualitätsmaßstäbe weichen dabei wesentlich von dem klassischen TGV-Angebot ab, das in der jüngsten Vergangenheit unter der Bezeichnung „TGV InOui“ nochmals aufgewertet wurde. Ein radikal wirkender Vorschlag des Spinetta-Berichts sieht vor, das TGV-Angebot zukünftig wieder auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zu beschränken. Eine Renaissance des stark ausgedünnten Intercité-Verkehrs erscheint somit möglich und wurde in der jüngsten Vergangenheit durch die Neuauflage der Finanzierungsvereinbarung „Trains d'équilibre du territoire“ wahrscheinlicher. ■

QUELLEN

[1] La République en Marche [Hrsg.], Programme En Marche: Emmanuel Macron président. [Online] Verfügbar unter: <https://storage.googleapis.com/en-marche-fr/COMMUNICATION/Programme-Emmanuel-Macron.pdf>. Zugriff am: Feb. 12 2019.

[2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [Hrsg.], „Bundesverkehrswegeplan 2030: Entwurf März 2016“, Berlin, 2016.

[3] Deutsche Bahn AG [Hrsg.], „Der neue Fernverkehr: Mehr grüne Mobilität, bessere Anbindung, höherer Komfort“, Berlin, In: Perspektiven - Mobilität / Innovation / Verantwortung, 2015.

[4] Ministère de la Transition écologique et solidaire [Hrsg.], „L'avenir du Transport ferroviaire: Rapport au Premier Ministre“. Rapport de la mission conduite par Jean-Cyril Spinetta, Feb. 2018.

[5] Sénat (France) [Hrsg.], Nouveau pacte ferroviaire: Loi pour un nouveau pacte ferroviaire. [Online] Verfügbar unter: <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pj17-435.html>. Zugriff am: Feb. 12 2019.

[6] Loi no. 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire: TRAT1805471L, 2018.

[7] Gouvernement de la République Française [Hrsg.], SNCF, pour un nouveau pacte ferroviaire. [Online] Verfügbar unter: <https://www.gouvernement.fr/action/sncf-pour-un-nouveau-pacte-ferroviaire>. Zugriff am: Feb. 12 2019.

[8] Gouvernement de la République Française [Hrsg.], SNCF: une étape déterminante a été franchie au Sénat. [Online] Verfügbar unter: <https://www.gouvernement.fr/argumentaire/sncf-une-etape-determinante-a-ete-franchie-au-senat>. Zugriff am: Feb. 12 2019.

[9] Commissariat général au développement durable [Hrsg.], „Les comptes des transports en 2017: 55e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation“. Août 2018, Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018.

[10] Bundesnetzagentur [Hrsg.], „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2017“, Referat 702 - Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik, 2018.

[11] Deutsche Bahn AG [Hrsg.], „Daten & Fakten 2017“, Deutsche Bahn AG, 2018. [Online] Verfügbar unter: <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1774446/455c0e001500b567cc0010d53e52cccf/Daten---Fakten-2017-data.pdf>.

[12] Cour des comptes [Hrsg.], „La grande vitesse ferroviaire: un modèle porté au-delà de sa pertinence: Rapport publique thématique“, Cour des comptes. [Online] Verfügbar unter: https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf. Zugriff am: Aug. 28 2018.

[13] Statista [Hrsg.], La grande vitesse ferroviaire en France: Dossier Statista sur les trains à grande vitesse en France. [Online] Verfügbar unter: <https://fr.statista.com/etude/32657/la-grande-vitesse-ferroviaire-en-france-dossier-statista/>. Zugriff am: Aug. 28 2018.

[14] P. Jacqué und A.-A. Durand, „Cinq points pour comprendre la dette de la SNCF“, Le Monde, 19 Mrz., 2018, https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/03/19/cinq-questions-sur-la-dette-de-la-sncf_5273270_4355770.html.

[15] J. Dehornoy, „Rapport sur la tarification du réseau ferré“, 2007. [Online] Verfügbar unter: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/174000141.pdf>. Zugriff am: Aug. 28 2018.

[16] SNCF Réseau [Hrsg.], Barème des prestations minimales pour l'horaire de service 2019: Annexe 6.2. Zugriff am: Aug. 28 2018.

[17] DB Netze AG [Hrsg.], Trassenpreis- & Stornorechner. [Online] Verfügbar unter: <http://trassenpreisrechner.dbnetze.com/>. Zugriff am: Aug. 28 2018.

[18] Groupe SNCF Mobilités [Hrsg.], „Rapport financier SNCF Mobilités“, 2018. [Online] Verfügbar unter: https://www.sncf.com/sncv1/resources/reports/sncf_mobilites_rapport_financier_2017_1.pdf. Zugriff am: Nov. 09 2018.

[19] Trainline [Hrsg.], Le prix des billets de train SNCF augmentera le 24 janvier. [Online] Verfügbar unter: <https://blog.trainline.fr/2248-le-prix-des-billets-de-train-augmente>. Zugriff am: Nov. 09 2018.

[20] European Commission [Hrsg.], „Report from the Commission to the Council and the European Parliament: Fourth report on monitoring development in the rail market“, 2014. [Online] Verfügbar unter: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/rail/market/doc/swd%282014%29186_final___en.pdf. Zugriff am: Nov. 09 2018.

[21] Steer Davies Gleave [Hrsg.], „Study on the price and quality of rail services: Intermodal Price Comparison Tool SPFV i.A. der EU“. Templates for SDG Excel spreadsheets/models, 2016. [Online] Verfügbar unter: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/rail/studies/doc/2016-04-price-quality-rail-pax-services-intermod-comp-tool.xlsx>. Zugriff am: Nov. 09 2018.

[22] V. Vérier, Non, le TGV n'est pas de plus en plus cher! [Online] Verfügbar unter: <http://www.leparisien.fr/vie-quotidienne/conso/non-le-tgv-n-est-pas-de-plus-en-plus-cher-27-10-2016-6256401.php>. Zugriff am: Nov. 09 2018.

[23] 20 minutes [Hrsg.], La SNCF relance les billets de dernière minute à prix réduits: L'objectif de l'offre TGVpop est de reconquérir les 18-24 ans... [Online] Verfügbar unter: <https://www.20minutes.fr/economie/1875519-20160628-sncf-relance-billets-derniere-minute-prix-reduits>. Zugriff am: Nov. 09 2018.

[24] K. Nick, „Yes oui can: High Speed in France“, Railway Gazette International, Nr. 06, S. 32-34, 2017.

[25] Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières [Hrsg.], „Annexes: Bilan du transport ferroviaire de voyageurs 2015/2016“, Département des études et de l'observation des marchés, Paris, 2018. [Online] Verfügbar unter: http://www.arafcr.fr/wp-content/uploads/2017/11/ANNEXE_ARAFER_Bilan-annuel-marche-ferroviaire-voyageurs-2015-2016.pdf. Zugriff am: Nov. 07 2018.

[26] SNCF Mobilités [Hrsg.], Intercités 100 % Eco. [Online] Verfügbar unter: <https://www.oui.sncf/bons-plans/intercites-eco#!/>. Zugriff am: Jan. 17 2019.

[27] Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie [Hrsg.], „Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire: Année 2014“, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, 2015.

[28] Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer [Hrsg.], „Convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) 2016-2020“, Paris, 2017. [Online] Verfügbar unter: <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Convention%20TET%202016%202020.pdf>. Zugriff am: Nov. 09 2018.

[29] Ministère de la Transition écologique et solidaire [Hrsg.], Les trains d'équilibre du territoire (TET). [Online] Verfügbar unter: <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet>. Zugriff am: Nov. 09 2018.



Fabian Stoll, M.Sc.
Wissenschaftlicher Mitarbeiter,
Forschungsbereich Verkehrswirtschaft,
Verkehrswissenschaftliches
Institut der RWTH Aachen,
stoll@via.rwth-aachen.de



Nils Nießen, Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Universitätsprofessor, Leiter des
Verkehrswissenschaftlichen Instituts
der RWTH Aachen
niessen@via.rwth-aachen.de