



Während die staatliche Fret SNCF Personal abbaut, suchen private Güter-EVU neue Mitarbeiter wie hier Europorte France mit der entsprechenden Werbung auf einer ihrer 25 BB 37500. Als Streckenloks mit Dieselantrieb hat Europorte 28 (plus 4 bestellt) sechssachsige Vossloh Euro 4000 im Einsatz.

Güterverkehr in Frankreich

Liberalisierung kommt voran

Während die französischen Bahngewerkschaften die Marktöffnung für den Wettbewerb im Schienenverkehr als „Sozialdumping“ bezeichneten, sehen innovative Unternehmen dies als Chance, den darniederliegenden Bahngüterverkehr zu revitalisieren. Zwischen 2008 und 2015 steigerten die privaten Güter-EVU respektive nach privatrechtlichen Grundsätzen geführte SNCF-Tochterunternehmen ihren Anteil von 11 auf nahezu 35 Prozent.

Nach einem verhaltenen Start dynamisierte sich im Zeitraum 2010 bis 2013 der Markt. Die Mitglieder der privaten Bahngüter-Unternehmen, der Association Française du Rail (AFRA), erhöhten ihren Verkehr um 172 Prozent. Der Umsatz erreichte dabei im Jahr 2013 480 Millionen Euro. Die Unternehmen beschäftigten mehr als 2000 Mitarbeitende und setzten eine Flotte von 325 Lokomotiven ein.

Das verpasste Jahrzehnt

Im Gegensatz zu den anderen Ländern in Europa entkoppelte sich die Entwicklung des Bahngüterverkehrs in Frankreich von den wirtschaftlichen Gegebenheiten. Von Anfang 2003 bis 2012 fiel das Volumen des Bahngüterverkehrs um 30 Prozent (in Deutschland plus 40 Prozent) und der Modal-split verharrte auf 10 bis 11 Prozent. In derselben Zeit stieg das Bruttosozialprodukt in Frankreich um 14 Prozent.

Die Reduktion des Einzelwagenverkehrs um mehr als die Hälfte bei den staatlichen Fret SNCF und die Aufhebung von sechs der elf großen Güterrangieranlagen (Triages) senkten zwar die Kosten. Die Neuausrichtung der Fret SNCF kostete zwischen 2003 und 2009 einige Tausend Arbeitsplätze und hatte die Schließung von 500 Klein-Güterbahnhöfen zur Folge. Es wird geschätzt, dass dadurch über 1,5 Millionen Lkw-Fahrten die Straßen zusätzlich belasteten. Der erwartete Sprung aus den roten Zahlen stellte sich trotzdem nicht ein.

Fret SNCF im Wandel

Im Jahr 2008 wurde die bisherige Minderheitsbeteiligung Geodis übernommen und das Unternehmen zur ganzheitlichen Frachtparte erhoben. Ein Jahr später integrierte es das internationale Bahnfrachtgeschäft der Veolia Cargo. 2010 wurden alle inter-

nationalen Bahntätigkeiten neu unter Captrain firmiert, im Inland operierten Fret SNCF und VFLI Seite an Seite. Letztere wurde 1998 nach Privatrecht gegründet und als „low cost“-Gesellschaft unter dem Namen Voies Ferrées Locales et Industrielles etabliert. Ursprünglich vor allem im Industrieanschlussgeschäft positioniert, machte VFLI 2011 schon zwei Drittel des Umsatzes mit nationalen Frachtzügen. 2014 überschritt VFLI die Umsatzgrenze von 130 Millionen Euro, was etwas über zehn Prozent des Fret-SNCF-Umsatzes entspricht (2013 mit 1107 Millionen Euro). 2013 operierte Fret SNCF 92.000 Züge (davon 20.000 im Kombinierten Verkehr) mit einem Lokpark von 850 Einheiten. In den Jahren 2004 bis 2010 wurden drei Restrukturierungs-Programme zur Lösung der Dauerkrise bei Fret SNCF initiiert:

- Plan „Vernon“ 2004–06 zur Qualitäts- und Servicesteigerung. Unterstützt durch 800 Millionen Euro. Resultat: Außer dem Lokpark wurde wenig verbessert.
- Plan „Marembaud“ 2007–09 zur 20- bis 30-prozentigen Rentabilitätssteigerung. Durch die Finanzkrise und den 26 prozentigen Volumen-

einbruch verpuffte die Übung und ein Rekordverlust war die Folge.

- Plan NTEM 2010–15 (Nouveau Transport Écologique de Marchandises – Neuer Ökologischer Bahntransport) mit neun industriellen Projekten, unter anderem dem Ersatz für den Einzelwagenverkehr durch ein System „MultiLots/MultiClients“, einer Zusammenfassung von Einzelwagen in Linienzüge. Ausbau des Kombiverkehrs und Bildung von Hochgeschwindigkeits-Güterzügen. Resultat: Im ersten Semester 2015 wuchs der Verkehr der Fret SNCF zum ersten Mal seit 2007. Auch konnten die Verluste in den letzten fünf Jahren um zwei Drittel reduziert werden.

Im Rahmen der vierten Bahnreform wurde im Mai 2015 der Frachtbereich zur SNCF-Division SNCF Logistics erhoben und umfasst 43.000 Mitarbeiter, die in über 120 Ländern tätig sind. Ziel ist die internationale Expansion. Die Fret SNCF beschäftigt noch 7500 Mitarbeitende und soll 2016 erstmals Gewinn erwirtschaften, nachdem sie seit 2012 rund 600 Millionen Euro Verlust gemacht hat.

Marktöffnung 2003

Die Liberalisierung des französischen Bahngüterverkehrs wurde 2003 eingeleitet. Dies in der Folge des zweiten Europäischen Eisenbahn-Paketes. Im Juni 2005 erfolgte der erste Einsatz einer privaten Gesellschaft, CFTA Cargo (die später in Veolia Cargo aufging), mit Kalkverkehr nach Deutschland. 2006 lag der Anteil privater Güter-EVU noch unter einem Prozent und entwickelte sich mit der Öffnung des Inlandsmarktes 2007 auf elf Prozent im Folgejahr. Durch den Eintritt neuer Gesellschaften, insbesondere im Nahfrachtbereich (siehe Beitrag auf Seite 5), und neue mehrjährige Kundenverträge steigerte sich der Marktanteil 2013 auf 33,1 Prozent.

Erfolgreiche private Traktion

Zu den Erfolgreichsten im Segment der privaten Güter-EVU zählen:

- Euro Cargo Rail (Eigner DB Schenker Rail, Umsatz 2014 197 Millio-

nen Euro, gegründet 16. Februar 2005),

- Europorte France (Eigner Groupe Eurotunnel SE, Umsatz 75 Millionen Euro, gegründet 31. Mai 2005) und
- On Site Rail France (Eigner SNCB Logistics, Umsatz 11 Millionen Euro, gegründet 17. Juli 2008).

Beispielhaft ist OSR Rail. Nach Zuwachsraten von 9 respektive 10,6 Prozent in den Vorjahren rechnet OSR für 2016 mit einem Umsatz von 20 Millionen Euro. Schwerpunkt der OSR-Aktivitäten ist Nord-Frankreich und die Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft SNCB Logistics im grenzüberschreitenden Verkehr nach Belgien. OSR konnte erfolgreich bestehende Kundenverträge für weitere Jahre verlängern und neue Transportangebote für bestehende und neue Kunden akquirieren. Die Betriebsflotte wurde inzwischen auf sechs Elektrolokomotiven BB 27000 und acht Diesellokomotiven BB 75000 erweitert.

Weitere private Güter-EVU sind Colas Rail und ETS Services, beide aus Infra-Unternehmen entstanden. Als Tochterunternehmen wurden CFL Cargo France, VFLI (SNCF) und RegioRail (Eurorail International) etabliert. 2009 gründeten bretonische Unternehmer und die landwirtschaftliche Genossenschaft das Unternehmen Combiwest. Der stetige Ausbau des Streckenlokomotiven-Parks mit von AKIEM geleasteten BB 27000/37000 Elektro- und BB 75000 Diesellokomotiven für den Getreide-, Treibstoff-, Container- und Kombiverkehr sowie für Infrastrukturprojekte ist ein Indiz für die erfolgreiche Markttätigkeit der Privaten.

Der Präsident der AFRA und von Europorte, Pascal Sainson, schätzt, dass die privaten EVU einen Produktivitätsvorsprung von 30 Prozent gegenüber dem Staatsbetrieb Fret SNCF aufweisen ... für eine spannende Fortsetzung der Liberalisierung im französischen Güterverkehrs-Bahnmarkt ist gesorgt.

Autor Peider Trippi

SNCF Leasinggesellschaft Akiem mit deutscher Beteiligung

Die Akiem – SGVMT Société de Gestion et Valorisation de Matériel de Traction SASU – ist heute eine Tochtergesellschaft der Ermewa Group, die ihrerseits zu 100 Prozent der SNCF Logistics gehört. Durch die Gründung einer Asset-Management-Gesellschaft im Jahr 2008 wurde ein Teil der Fret-SNCF-Flotte ausgelagert und kann als Enabler (Befähiger) in der französischen Bahnfracht-Liberalisierung angesehen werden. Akiem setzt heute in mehr als zehn Ländern über 320 Einheiten ein und ist damit nach eigenen Angaben der zweitgrößte Leasing-Anbieter im europäischen Lokomotiven-Markt. Das Portfolio umfasst vorwiegend Alstom BB 27000-, BB 37000- und BB 36000-Elektro- wie BB-75000-Diesellokomotiven. EMD 66 und Diesel-Rangierlokomotiven verschiedener Hersteller ergänzen das Angebot. Inzwischen werden auch neu beschaffte Lokomotiven aus dem Hause Bombardier angeboten (BR 185, 186, 187).

Ab März 2016 hält die Deutsche Asset Management eine Beteiligung von 50 Prozent an Akiem. Damit soll das Akiem-Leasing-Geschäft gestärkt und in den nächsten zehn Jahren verdoppelt werden. Die Deutsche AM (Deutsche Bank) verwaltete 2015 in ihrem Portfolio 22 Milliarden Euro an Infrastruktur-Vermögenswerten.

Weiter wird die Marktposition von Akiem durch die Zusammenarbeit mit dem SNCF-Dienstleister Masteris für die Entwicklung, Wartung und Instandsetzung von Rollmaterial gestärkt. Masteris betreut heute den gesamten Lebenszyklus des rollenden SNCF-Materials. *pt*