



Das OFP-Unternehmen Sécurail SAS setzt zwei von Akiem gemietete BB 75000 im Güterverkehr für das Medizin- und Pflegeprodukte-Unternehmen Paul Hartmann zwischen dem Elsass und der Region Lyon ein.

OFP-Erfolgsstory Ferrivia

Das Unternehmen Paul Hartmann baute 2013 sein Werk im Elsass aus. Damit konnte die Logistik erweitert werden. Im März 2015 ging die von SNCF Réseau instand gesetzte Linie zum Werk Lièpvre in Betrieb. Zweimal wöchentlich fahren Güterzüge in das Hartmann-Distributionszentrum. Die Leistung wird durch das OFP-Unternehmen Ferrivia (Region Belfort) erbracht. Für die Traktion ist Sécurail SAS zuständig. Das auf Bahn-Sicherheitspersonal spezialisierte Unternehmen Sécurail konnte dank diesem Auftrag seine Diversifikation im OFP-Bereich erfolgreich aufbauen. *pt*

Güterverkehr in Frankreich

Renaissance im Nahgüterverkehr

Was in Deutschland seit jeher durch Hafen- und Industriebahnen praktiziert wird und in der Schweiz durch eine neue Hybridlok-Strategie der SBB in Betrieb ist, musste in Frankreich neu „erfunden“ werden. Mit privater, kommunaler, regionaler und staatlicher Geburtshilfe wurde in Frankreich in den letzten fünf Jahren landesweit der Nahgüterverkehr systematisch aufgebaut. Bis 2020 sollen 25 sogenannte OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité – Nahverkehrs-Gütergesellschaften) etabliert sein.

Die Misswirtschaft der Fret SNCF und die Finanzkrise 2008 haben den französischen Nahbereichs-Güterbahnverkehr praktisch gänzlich zum Erliegen gebracht. Damit entgingen der Fret SNCF jährlich 400.000 Wagenladungen respektive 35 Prozent ihres Verkehrs (siehe auch vorhergehenden Beitrag).

Wiederentdeckung des Einzelwagenverkehrs

Der stetige Niedergang des Bahnfrachtverkehrs und die damit verbundene Ausweitung des Lastwagenverkehrs führten im französischen Umweltministerium 2006 zu einem „Weckruf“: Eine Kommission unter der Leitung von Jacques Chauvineau, dem Mitbegründer der Marketingorganisation innerhalb der SNCF,

schlug den landesweiten Aufbau von zwanzig regionalen Klein-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Nahgüterverkehr vor.

Mit der Vereinigung der Regionen Frankreichs wurde das Projekt weiterentwickelt und konzeptionell ausgearbeitet. Vorbild hierzu war die Entwicklung des Personenverkehrs der Regionen TER (Transport Express Régional), an der Chauvineau ebenfalls aktiv beteiligt war.

Das Vorhaben OFP wurde auch in den Plan NTEM (Nouveau Transport Écologique de Marchandises – neuer ökologischer Bahntransport) vom Transportministerium aufgenommen. Ziel sind die Entwicklung von OFP-EVU in den Häfen und im regionalen Hinterland sowie die Förderung des modalen Verkehrs mittels Container und

Anbindung an die nationalen Güter-EVU. Unter Aufsicht der Behörden wurde das erste OFP NaviRail Atlantique im Bereich der westfranzösischen Hafenstadt La Rochelle als Joint Venture zwischen der Hafengesellschaft und der SNCF gegründet. Nach Zwistigkeiten der beiden Eigner wurde das Unternehmen noch vor Betriebsaufnahme wieder eingestellt, und die Hafenbehörden gründeten mit einem Anteil von 24,9 Prozent der Euro Cargo Rail das Unternehmen OFP La Rochelle. Erstmals verließ im Oktober 2010 ein Tankzug den Hafen.

OFP heute

Die OFP-Unternehmen wickeln heute vier Prozent der transportierten Tonnage auf einem Fünftel des Anschlussgleis-Bahnnetzes ab. Die operative Seite stellt sich heute wie folgt dar:

- Sechs regionale und zwei Hafens-OFP sind aktiv im Betrieb;
- vier regionale OFP sind im Aufbau;
- durch die nationalen Gesellschaften Europorte, VFLI und OSR wurden „territoriale“ Tochterunternehmen nach dem OFP-Modell etabliert.

Zwischen 2013 und 2014 generierten die OFP-EVU 30 Prozent mehr Umsatz, beschäftigten 167 Personen und setzten 38 Lokomotiven ein.

Dass sich die OFP-Initiative positiv entwickelt, lässt sich auch am Beispiel RegioRail darstellen. Als Tochterunternehmen der belgischen Logistikfirma Eurorail fasst sie ihre fünf gegründeten OFP-Einzelgesellschaften zur RegioRail France zusammen. Dadurch wird nur noch eine nationale Zulassung benötigt und die administrativen Abläufe lassen sich rationeller abwickeln. Durch den Einsatz von BB 27000-Streckenlokomotiven werden auch nationale Frachtverkehre und unter anderem neuerdings auch Container-Intermodal-Verbindungen betrieben. Aufgrund der Kombination von OFP- und nationalem Betrieb erwartet RegioRail, weitere Ausschreibungen zu gewinnen.

Ausblick

Die Vereinigung der OFP-Betreiber, die Objectif OFP, rechnet ab 2020 mit 25 OFP-Unternehmen, die zehn Prozent des Bahnfrachtaufkommens generieren werden. Dadurch und durch die weitere positive Entwicklung der privaten nationalen Güter-EVU und neue Verkehrsangebote der SNCF im Modalverkehr wird erwartet, dass der Modal Split am Anfang des nächsten Jahrzehnts die Zwanzig-Prozent-Schwelle wieder überschreiten wird. Trotz dieses Optimismus sind noch einige Hürden zu überwinden:

- Die stetig steigenden Trassenpreise machen über zehn Prozent des OFP-Aufwands aus und erschweren es, einen Gewinn zu erwirtschaften. Für 2016 wird eine weitere Tarifierhöhung um 6,27 Prozent seitens SNCF Réseau, des französischen Netzbetreibers, erwartet.

- Auch hängen die OFP-EVU stark von den Investitionen der SNCF Réseau ab. Der generell vernachlässigte Netzzustand der Anschlussgleise ist eine echte Behinderung für deren Entwicklung.
- Die aufgeschobene Umweltsteuer behindert ebenfalls das Investitionsklima.

Um hier neue Impulse zu erhalten, erarbeitet Objectif OFP zurzeit neue Finanzierungsmodelle auf regionaler Basis unter Einbezug der DREAL (Regionaldirektion für Umwelt, Städtebau und Wohnungswesen).

Die Dezentralisierung des alten (SNCF) Denkens und Handelns und die privatwirtschaftlich geführten EVU werden die dringend benötigte Revitalisierung des Bahngüterverkehrs weiter voranbringen.

Peider Trippi

ANZEIGE

Metro Rail