

Reform der Reform à la française

(jn) Die Umsetzung der Richtlinie 91/440/EWG hatte in Frankreich in den neunziger Jahren zu einer ersten **Bahnreform** geführt, die über die von Brüssel geforderte buchhalterische Trennung von Infrastruktur und Betrieb hinausging und in die eigentumsrechtliche Abspaltung der Eisenbahninfrastruktur in der Gesellschaft *Réseau Ferré de France* (RFF) mündete. Dieses Modell der organisatorischen Trennung zwischen RFF auf der einen und der SNCF auf der anderen Seite soll nun revidiert werden. Ende Oktober gab das französische Verkehrsministerium bekannt, dass Infrastruktur und Betrieb zukünftig wieder unter dem Dach der Staatsbahn SNCF vereinigt werden sollen.

Die Gründe für die Reform der Reform dürften vielschichtiger sein, als es die offiziellen Verlautbarungen kundtun. Offiziell angeführt werden jährliche Verluste von rund 800 Mio. EUR, welche die derzeitige „ineffiziente Doppelstruktur“ generiere. So ist RFF aktuell zwar Eigentümer der Infrastrukturanlagen; gleichwohl obliegt die Instandhaltung der SNCF-Tochtergesellschaft *Infra*. Ebenso wird die Betriebsabwicklung wie z. B. die Fahrdienstleitung von der *Direction des Circulations Ferroviaires* (DCF), einer weiteren SNCF-Organisation, im Auftrag von RFF durchgeführt. Dass RFF in dieser Konstellation nur eine untergeordnete Rolle spielt, verdeutlichen auch die aktuellen Beschäftigtenzahlen: Während RFF derzeit nur rund 1.500 Angestellte hat, arbeiten für DCF rund 15.000 und für *SNCF Infra* rund 35.000 Menschen. Mit der nun geplanten Bahnreform werden alle für das Netz relevanten Funktionen samt Personal als *Gestionnaire d'Infrastructure Unifié* (GIU) wieder der SNCF angegliedert.

Dass das derzeitige Trennungsmodell in Anbetracht der geschilderten Verwicklungen zwischen SNCF und RFF Ineffizienzen produziert, liegt auf der Hand. Warum man aber das nun geplante GIU nicht in die RFF überführt, sondern vielmehr wieder in den Konzern der Staatsbahn integriert, erscheint vor dem derzeit auf europäischer Ebene – und hier insbesondere von der EU-Kommission – immer noch diskutierten Trend zu einer weitergehenden Entflechtung von Netz und Betrieb, als sie bisher vorgeschrieben ist, hinterfragenswert. Andererseits ist die 1997 erfolgte Abspaltung von RFF weniger vor dem Hintergrund zu sehen, dass man mit einer eigenen Infrastrukturgesellschaft eine von den Verkehrsunternehmen unabhängige Instanz und somit eine gute Voraussetzung für Wettbewerb auf der Schiene schaffen wollte. Vielmehr stellte die Ausgründung der Infrastruktur eine willkommene Möglichkeit dar, um auch (Staats-)Schulden aus der Staatsbahn auszulagern und dadurch die Konvergenzkriterien von Maastricht – und somit die Kriterien zur Einführung des Euro – zu erfüllen. Verkehrsminister Cuvillier versicherte vor diesem Hintergrund, dass man nun eine Lösung gefunden habe, um

Auf RFF-Gleisen strebte BB 67533 der SNCF am 19.02.12 in der Weite der Picardie südlich von Rue mit ihrem Intercité Boulogne-sur-Mer entgegen. Künftig sollen Netz und Betrieb in Frankreich wieder unter einem Dach vereinigt sein. Foto: J. Nolte

die derzeit rund 30 Milliarden Euro betragende Verschuldung von RFF durch die Reintegration in die SNCF nicht wiederum als zusätzliche Staatsverschuldung verbuchen zu müssen und so möglicherweise den europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakt zu verletzen. Details dazu blieben bislang jedoch offen.

Unumstritten ist die Reform der Reform gleichwohl selbst in Frankreich nicht. Der bisherige RFF-Präsident Hubert de Mesnil war vehement für die Beibehaltung des Trennungsmodells eingetreten und ließ, nachdem er in dieser Angelegenheit dem SNCF-Chef Guillaume Pepy unterlegen ist, sein im September endendes Mandat auslaufen. De Mesnils Position an der Spitze von RFF soll der 60-jährige Jacques Rapoport übernehmen. Rapoport war zuletzt Generaldirektor bei der französischen Post. Gleichwohl verfügt er u. a. durch seine frühere Tätigkeit beim Pariser Nahverkehrsbetrieb RATP über Erfahrungen im Transportbereich und soll nun RFF in die SNCF zurückführen.

Was diese Entwicklung für den Wettbewerb auf Frankreichs Schienennetz bedeutet, bleibt abzuwarten. Bekanntlich ist dieser bislang kaum in Fahrt gekommen und findet lediglich im Güterverkehr sowie im grenzüberschreitenden Personenverkehr statt. Zwar gab es innerhalb der im Frühjahr abgewählten Sarkozy-Regierung Überlegungen zur Einrichtung eines Ausschreibungswettbewerbs für die im Rahmen des *Service Public* erbrachten Leistungen des bestellten Regionalverkehrs sowie für die als *Trains d'Equilibre du Territoire* vom Staat finanzierten Fernverkehrsleistungen (vgl. *BAHN-REPORT* 2/11, S. 11). Mit dem Wahlsieg der Sozialisten sind derartige Pläne aber erst einmal wieder in den Schubladen verschwunden. Vielmehr trägt auch die aktuelle Entwicklung zur Reintegration des RFF in die SNCF den Befindlichkeiten der in Frankreich traditionell starken Gewerkschaften Rechnung, die sich nach wie vor gegen die meisten Ansätze von Wettbewerb in dem Bereich öffentlicher Dienstleistungen sträuben. DB-Chef Grube wird unterdessen nicht müde, den nun in Frankreich eingeschlagenen Weg als Beweis für die über Deutschland hinausstrahlende Vorbildfunktion

seines integrierten Konzerns anzupreisen, nachdem er zuletzt diesbezüglich auch Rückenwind durch das Plädoyer des EuGH-Generalanwalts Jääskinen bekommen hatte. Jääskinen hatte die Struktur des DB-Konzerns kürzlich als EU-rechtskonform eingestuft (vgl. *BAHN-REPORT* 6/12, S. 9f.). Ein entsprechendes Plädoyer über die Situation in Frankreich steht aber noch aus. Etwas „Gegenwind aus Europa“ erhält Frankreich unterdessen aber schon: Am 21.11.12 hat die EU-Kommission Frankreich aufgefordert, sein nationales Recht insbesondere in Bezug auf den Eurotunnel in Einklang mit der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems auszugestalten, was schon bis zum 19.07.10 erforderlich gewesen wäre. Daher hat die Kommission bereits im Juni ein so genanntes **Vertragsverletzungsverfahren** gegen Frankreich eingeleitet (wir berichteten). In diesem Verfahren wurde inzwischen die zweite Phase erreicht. Frankreich hat jetzt zwei Monate Zeit, auf die mit Gründen versehene Stellungnahme der Kommission zu reagieren; danach kann Letztere den Europäischen Gerichtshof anrufen.

Und auch im eigenen Land gibt es zumindest leichte **Tendenzen zu mehr Wettbewerb** im Zusammenhang mit dem Schienennetz. So hat die französische Eisenbahnregulierungsbehörde (*L'Autorité de régulation des activités ferroviaires*, Araf) am 16.10.12 neue Regelungen zur Abrechnung von Fahrstrom getroffen. Danach können Eisenbahnen ihren Fahrstrom direkt vom Energieversorger oder indirekt durch den Infrastruktureigentümer RFF erwerben. Im letzteren Fall ist die Zufuhr von Fahrstrom entgeltpflichtig gemäß einer Gebührenordnung. Die Höhe der Gebühren für Eisenbahnunternehmen ergibt sich aus dem Strompreis, den gefahrenen Verkehren und Umrechnungsfaktoren zur Schätzung des Verbrauchs je nach Verkehrslage. Hintergrund der Entscheidung ist ein Streit zwischen der zum DB-Konzern gehörenden Euro Cargo Rail SAS und der RFF, dessentwegen sich das Bahnunternehmen unter Berufung auf fehlende transparente Angaben zur Stromversorgung durch RFF an die Araf gewandt hatte. **E**

