

Julian Nolte

Die Entwicklung der SNCF

Mit dem Zusammenschluss der sechs großen französischen Eisenbahnen entstand zum 1. Januar 1938 die staatliche Gesellschaft SNCF *Société Nationale des Chemins de Fer*. Die Geschichte der Eisenbahn in Frankreich konnte zu diesem Zeitpunkt aber schon auf eine über hundertjährige Entwicklung zurückblicken.



Im August 1975 durchfuhr die 2D2 5533 mit im Schlepp befindlicher BB 8605 und einem Güterzug den Bahnhof von Sète. (Foto: Thomas Estler)

Vorort Saint-Germain-en-Laye. 1841 folgte die erste internationale Verbindung zwischen Strasbourg (Straßburg) und Basel in der Schweiz, die mit 140 km Länge zugleich die bislang längste Eisenbahnstrecke darstellte. Zum ersten Mal war mit dieser Linie eine Verbindung entstanden, die über kleinräumige, lokale Verkehrsbedürfnisse hinausging.

Der „Stern von Legrand“

Die überörtliche Bedeutung des neuen Verkehrsmittels zur Erschließung des gesamten Landes erkannte auch der Staat und erließ 1842 ein Gesetz, das privaten Gesellschaften den Bau großer Radialverbindungen erlaubte. Es basierte auf den Überlegungen von Alexis Victor Legrand, Generaldirektor des französischen Brücken- und Straßenbauwesens, und sah unter anderem den Bau von mehreren in Paris beginnenden Achsen nach Le Havre an die Ärmelkanalküste, nach Lille und Belgien, nach Strasbourg und Deutschland, nach Nantes an den Atlantik, nach Lyon und Marseille an das Mittelmeer sowie nach Bordeaux und Hendaye an der spanischen Grenze vor. Bis heute prägt der *étoile de Legrand* (Stern von Legrand) die Netzstruktur der französischen Eisenbahnen mit den großen Pariser Kopfbahnhöfen Gare du Nord, Gare de l'Est, Gare de Lyon, Gare d'Austerlitz, Montparnasse und St-Lazare, wo die Radialen ihren Ausgangspunkt haben.

Letztgenannte Station ersetzte den Bahnhof der ersten Pariser Eisenbahn an der Place de Fleurop. Zentralstaat, Départements und die Gemeinden übernahmen gemäß des Gesetzes die bauvorbereitenden Maßnahmen sowie Hoch- und Tiefbau der Anlagen, bevor die privaten Gesellschaften die Gleise verlegten und anschließend den Betrieb auf den neuen Strecken aufnehmen konnten.

Die genannten Bahnstrecken begannen bzw. führten allesamt, der zentralistischen Struktur Frankreichs folgend, in die Hauptstadt, weil hier von den Privatbahnen die ertragreichsten Betriebsleistungen gesehen wurden. Gleichwohl befürchtete man von staatlicher Seite, dass es durch den Bau eines ausschließlich auf Paris zulaufenden Radialnetzes zwangsläufig zu einer Vernachlässigung der Querverbindungen kommen würde und damit eine Verödung von weiten Teilen der Provinz zu erwarten sei.

Um diesem Umstand Abhilfe zu schaffen, wurde 1859 ein weiteres Gesetz über den Eisenbahnbau erlassen. Das sogenannte *loi francqueville* verpflichtete die Privatbahnen dazu, auch Transversalverbindungen in der Provinz unter dem vom Staat ausgegebenen öffentlichen Interesse (*intérêt général*) zu errichten. In Folge des Gesetzes wuchs das französische Eisenbahnnetz zwischen

Als Museumsstück fristet der X 5845 in Originalfarbgebung sein Dasein. Bekannt ist die Baureihe X 5800 auch als "Mobylette"-Triebwagen, die 1953/54 unter der Regie von Renault in einfacher Bauweise produziert wurden und bis 1977 der Ausmusterung anheim fielen.

(Foto: 02.07.1990, Ast. Miramas Frank Timmermann †, Slg. Hans-Georg Löwe)

Der Ingenieur Marc Seguin gilt als Pionier der Eisenbahn und insbesondere der Dampftraktion in Frankreich. 1826 erhielt er die Konzession für eine 58 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Lyon und St-Etienne im Massif Central. 1830 konnte das erste Teilstück dieser Verbindung eröffnet werden und bereits 1831 verkehrte hier die erste, von Seguin konstruierte Dampflokomotive in Frankreich.

Als allererste Eisenbahn Frankreichs gilt jedoch die 21 km lange Pferdebahn von St-Etienne nach Andrézieux, die 1827 eröffnet worden war und unter ähnlichen Vorzeichen, in dieser vom Bergbau geprägten Region dem Kohletransport aus den Bergwerken von St-Etienne zur Verschiffung auf der Loire diente.

Die erste ausschließlich der Personenbeförderung dienende Eisenbahnstrecke wurde 1837 in Paris eröffnet. Ausgehend von der *Place de Fleurop* verband die 19 km Strecke die Hauptstadt mit dem



1860 und 1865 von 9.525 km auf 13.732 km Streckenlänge.

Allenthalben Schmalspurbahnen

Einen weiteren Schub erhielt der Eisenbahnbau in Frankreich durch den „*plan Freycinet*“ von 1879, der auf den damaligen Minister für öffentliche Arbeiten, Charles de Freycinet, zurückging. Freycinets Überlegungen sahen vor, dass alle Franzosen Zugang zur Eisenbahn erhalten sollten, um die wirtschaftliche Entwicklung in weniger entwickelten Gebieten voranzubringen.

Es begann die große Zeit der Meterspur, die als Standardmaß französischer Schmalspurbahnen vorrangig bei Strecken des örtlichen Interesses (*intérêt local*) zur Anwendung gelangte. In den Folgejahren erhielt nahezu jede Präfektur und Unterpräfektur einen Gleisanschluss. Vor dem Ersten Weltkrieg erreichte das Eisenbahnnetz in Frankreich somit eine Ausdehnung von nahezu 40.000 km, wovon etwa ein Drittel in Schmalspur ausgeführt war.

Trotz der damaligen Euphorie des Eisenbahnbaus ließ sich bereits im 19. Jahrhundert eine gewisse Konsolidierung bei den regelspurigen Gesellschaften beobachten. Der Wettbewerb unter den verschiedenen Bahnen war zum Teil enorm und drückte sich skurrilerweise zuweilen im Bau von „Konkurrenzlinien“ aus, nachdem ein Abkommen von 1863 vorsah, dass im Güterverkehr bei der Tarifierung die jeweils kürzeste Distanz als Berechnungsgrundlage dienen sollte, ungeachtet des tatsächlichen Transportweges. Insbesondere im Massif Central entstanden somit verschiedene Strecken, um die Tarifgrenzen zwischen den Gesellschaften zu verschieben.

Als Auffanggesellschaft für weniger profitable Privatbahnen, deren Einstellungen man befürchtete, entstand 1878 mit den *Chemins de fer de l'Etat* (ETAT) eine staatliche Eisenbahngesellschaft. 1909 wurde mit den *Chemins de fer de l'Ouest*, die in wirtschaftlichen Problemen steckte, eine der großen privaten Gesellschaft in die ETAT eingegliedert,

so dass der französische Staat langsam nicht mehr nur die Rolle eines Konzessionärs, sondern auch immer mehr die eines Eisenbahnbetreibers einnahm.

Der Weg zur SNCF

Nach dem Ersten Weltkrieg standen alle Eisenbahnen in Frankreich vermehrt vor größeren Schwierigkeiten. Die zunehmende Konkurrenz durch den Straßenverkehr führte zu einer ersten Stilllegungswelle, was bereits in den 1920er und 1930er Jahren das frühe Aus für viele französische Schmalspurbahnen bedeutete.

Aber auch bei den großen Eisenbahnen mehrten sich die Probleme. Zwar begann man langsam mit einer Modernisierung des Netzes, was sich insbesondere durch die Einführung des elektrischen Betriebs mit 1.500 V Gleichspannung in den südlichen Landesteilen ausdrückte.

Die Weltwirtschaftskrise von 1929 verbesserte die Situation vieler Gesellschaften jedoch nicht, was zu weiteren Zusammenschlüssen führte: 1933/34 fusionierte die *Chemins de fer du Midi* mit der *Chemin de fer de Paris à Orléans* (PO) zur PO-Midi, welche fortan die größte Privatbahn darstellte. Gleichzeitig bestand seitens des Staats zunehmend der Wunsch, alle großen Bahngesellschaften unter seine Führung zu stellen. Letztlich führten diese Bestrebungen zur Gründung der SNCF, in der zum 1. Januar 1938 einerseits die vier privaten *Chemin de fer de l'Est*, *Chemins de fer du Nord*, *Paris-Lyon-Méditerranée* (PLM) sowie die PO-Midi und andererseits die zwei staatlichen Gesellschaften AL (Alsace-Lorraine), die aus den früheren „Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen“ hervorgegangen war, und ETAT miteinander verschmolzen wurden. Die neu gegründete SNCF wurde als formell private Aktiengesellschaft mit Auftrag zur staatlichen Daseinsvorsorge (*service public*) konzessioniert.

Die Nachkriegszeit

Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg waren in

Mit den „Bügel-eisen“ („*fer à repasser*“) wurden ab den 1950er Jahren der elektrische Betrieb im Nordosten Frankreichs mit der nach dem Krieg bevorzugt verwendeten Wechselspannung 25kV/50 Hz aufgenommen. Die letzten Maschinen dieser Baureihenfamilie stellte die SNCF Ende der 1990er Jahre außer Dienst.

Am 24.02.1991 warteten BB 12004, BB 12003, BB 12132, CC 14131 sowie BB 12092 an der Drehscheibe in Forbach nahe der Grenze zum Saarland noch auf ihre kommenden Einsätze. (Foto: Frank Timmermann †, Slg. Hans-Georg Löwe)





Die letzten Exemplare der Reihe BB 300, die zwischen 1938 und 1948 in zwei Serien mit insgesamt 55 Loks gebaut worden war, schieden erst 1998 aus dem Dienst. Zu den letzten eingesetzten Maschinen gehörte BB 342, die am 21.03.1997 in Lyon-Perrache rangierte. Der auf dem Nachbargleis wartende TGV in der Ursprungslackierung bildet einen deutlichen Kontrast zwischen alter und moderner SNCF. (Foto:

Frank Timmermann †, Slg. Hans-Georg Löwe)

Obwohl die Infrastruktur der französischen Eisenbahn noch immer recht personalintensiv betrieben wird, sind Formsignale („semaphores“) ziemlich selten geworden. Als TER 860611 von Paris Austerlitz verließ X 72563/564 am 20.09.2010 den Bahnhof Châteaudun auf dem Weg nach Vendôme. Der Triebwagen befährt dabei die heutzutage weitgehend bedeutungslose Strecke Paris – Vendôme – Tours, die 1865-1867 durch die Chemin de fer de Paris à Orléans (PO) eröffnet worden war. (Foto: Julian Nolte) ►

Frankreich von ähnlichen Entwicklungen wie überall in Westeuropa geprägt: Die Eisenbahn litt einerseits weiterhin stark unter der zunehmenden Mobilisierung der Bevölkerung durch den Straßenverkehr, andererseits aber auch durch den industriellen Wandel und dem stetigen Wegbrechen großer Transportvolumen im Massengutbereich.

Gleichzeitig wurde die Modernisierung von Rollmaterial und wichtigen Infrastrukturen vorangetrieben, wobei man sich im elektrischen Bereich für eine grundsätzliche Abkehr von der bisherigen Gleichspannung entschied und neue Elektrifizierungen nun vielmehr mit 25 kV/50 Hz ausführte. Bis 1974 rollten schließlich die letzten Dampfloks der SNCF aufs Abstellgleis. Der Traktionswandel als eine typische Entwicklung nahezu aller westeuropäischen Eisenbahnen in dieser Zeit wurde durch den nicht weniger typischen Schwund im Nebenbahnnetz ab den 1960er und 1970er Jahren begleitet.

Nichtsdestotrotz ging die SNCF durchaus auch grundsätzlich neue, innovative Wege zur Stärkung der Eisenbahn. Das bekannteste Beispiel ist sicherlich die Entwicklung des TGV und der Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes (siehe dazu auch S. 29). Aber auch im Güterverkehr nahm die SNCF durchaus eine Vorreiterrolle ein und sorgte unter anderem maßgeblich für die Entwicklung neuer Tragwagen des Kombinierten Verkehrs.

Neugeordnet wurde 1983 durch das *loi d'orientation des transports intérieurs* (LOTI) auch die Organisationsform der SNCF. Seitdem gilt sie als staatliches Industrie- und Wirtschaftsunternehmen in der Form eines *établissement public à caractère industriel et commercial* (EPIC).

Zu den wichtigsten inhaltlichen Neuerungen im Rahmen von LOTI gehörte, dass die französischen Regionen fortan Verträge mit der SNCF über die Aufrechterhaltung betriebswirt-

schaftlich unrentabler, jedoch aus regionaler Sicht notwendiger Bahnverbindungen abschließen konnten. Die in den folgenden Jahren (nicht nur) im Verkehrsbereich, sondern überall in Europa zunehmenden Tendenzen zur Dezentralisierung und zur Regionalisierung haben ihre Wurzeln in Frankreich.

Reformen bei der SNCF

Obleich die Regionalisierung in Frankreich damit grundsätzlich früher als beispielsweise in Deutschland einsetzte, findet im Schienenpersonenverkehr bis heute kein Ausschreibungswettbewerb statt. Die SNCF ist nach wie vor das dominierende Eisenbahnunternehmen. Lediglich im Güterverkehr auf der Schiene, der aufgrund des Europarechts bis 2006 zwingend zu liberalisieren war, erreichen andere Bahngesellschaften inzwischen einen Marktanteil um die 20 %. Eine erste Bahnreform hatte in den 1990er Jahren in Anbetracht der europäischen Richtlinien allerdings auch in Frankreich stattgefunden.

Während die Bahnreform in Deutschland die Liberalisierung des deutschen Eisenbahnmarkts einleitete, waren die Beweggründe bei der Ausgestaltung der Bahnreform in Frankreich jedoch vielmehr in haushaltspolitischen Motiven zu suchen. War in Deutschland hierbei eine umfassende Entschuldung der Staatsbahnen vorgenommen worden, blieb dies in Frankreich unmöglich: Hätte der französische Staat Mitte der 1990er Jahre alle Alt-schulden der SNCF übernommen, wären die Kriterien zur Einführung des Euro nicht einzuhalten gewesen.

Die 1997 erfolgte Ausgliederung der Infrastrukturgesellschaft *Réseau Ferré de France* (RFF) zielte also weniger auf eine Stärkung des Wettbewerbs durch die Trennung von Netz und Betrieb. Mit einer 2014 durchgeführten, neuerlichen Bahnreform ist RFF inzwischen in die Unternehmensstruktur der SNCF zurücküberführt worden. Ob die von der EU angestrebte Liberalisierung aller Personenschienenverkehre bis 2019 dennoch eine wesentliche Veränderung in der französischen Bahnlandschaft bringen wird, bleibt abzuwarten. Zumindest bis dahin wird die SNCF wie seit 1938 das Bild der Eisenbahn in Frankreich bestimmen. ◀

