



Die Öffnung des französischen Regionalbahnmarkts galt lange als stille Kampfansage an die SNCF. Viele Beobachter erwarteten, dass private Anbieter Stück für Stück lukrative Regionalstrecken übernehmen und den Staatskonzern aus seiner jahrzehntelangen Komfortzone drängen würden. Nun zeigt sich in Südfrankreich ein deutlich komplexeres Bild.

Die Region Sud/PACA hat entschieden, den Betrieb mehrerer wichtiger TER-Linien erneut an SNCF Voyageurs zu vergeben. Ab Dezember 2029 soll der Konzern für zehn Jahre die sogenannten „Lignes Est Provence et ligne des Alpes“ betreiben. Dahinter verbergen sich strategisch bedeutende Verbindungen zwischen Marseille, Aix-en-Provence, Briançon, Toulon, Hyères und Les Arcs. Der Vertrag umfasst ein Volumen von rund 2,25 Milliarden Euro – ein Schwergewicht im französischen Regionalverkehr.

Das Signal aus Marseille ist politisch brisant.

Denn ausgerechnet die Region Sud gehörte zu den lautesten Verfechtern der Bahnliberalisierung in Frankreich. Seit Sommer 2025 fährt dort mit Transdev erstmals ein privater Betreiber auf der prestigeträchtigen Strecke Marseille–Nizza anstelle der SNCF. In Frankreich wirkte dieser Schritt beinahe historisch. Jahrzehntlang schien die SNCF unangreifbar – plötzlich stand ein Konkurrent auf den Bahnsteigen der Mittelmeerküste.

Und jetzt? Jetzt gewinnt die SNCF selbst eine Ausschreibung im Wettbewerb.

Genau darin liegt die eigentliche Zeitenwende. Die Liberalisierung bedeutet eben nicht automatisch Privatisierung. Der Staat zieht sich nicht aus dem Regionalverkehr zurück, sondern organisiert ihn neu. Die Regionen schreiben Leistungen aus, Betreiber bewerben sich – und manchmal setzt sich eben die historische Staatsbahn durch.

Allerdings nicht mehr per Automatismus.

Die nun vergebenen Alpenlinien gelten als kompliziertes Terrain. Wer dort Züge betreibt, braucht Erfahrung, robuste Betriebsabläufe und starke Nerven. Die Strecke Richtung Briançon führt durch anspruchsvolle Gebirgslandschaften, über zahlreiche Brücken und durch Tunnel. Viele Abschnitte sind eingleisig und bis heute nicht elektrifiziert. Im Winter drücken Schnee und Frost auf die Infrastruktur, im Sommer drohen Hitze und Waldbrandgefahr. Eisenbahner sagen gern: In den Alpen zeigt sich, ob ein Fahrplan wirklich hält.

Die Region erwartet deshalb deutliche Verbesserungen. Weniger Langsamfahrstellen. Verlässlichere Anschlüsse. Mehr tägliche Verbindungen zwischen Marseille und Briançon. Gerade mit Blick auf die Olympischen Winterspiele 2030 wächst der Druck, die südlichen



Alpen leistungsfähiger an die Metropolen anzubinden. Tourismus, Pendlerverkehr und regionale Entwicklung hängen dort eng an der Schiene.

Für die SNCF ist der Auftrag deshalb Fluch und Chance zugleich.

Einerseits beweist der Konzern, dass er sich im Wettbewerb behaupten kann. Andererseits endet die Zeit der bequemen Monopolstellung endgültig. Wer heute Ausschreibungen gewinnt, muss Ergebnisse liefern – pünktlich, kundenfreundlich und wirtschaftlich. Die Regionen schauen genauer hin als früher. Verspätungen, Personalmangel oder marode Züge lösen längst nicht mehr nur Schulterzucken aus. Der politische Ton ist rauer geworden.

Für Reisende bleibt vorerst alles wie gehabt. Der neue Vertrag beginnt erst Ende 2029. Doch hinter den Kulissen verändert sich das französische Bahnsystem bereits grundlegend. Die SNCF bleibt ein Gigant auf den Schienen des Landes. Aber der alte Reflex „die SNCF fährt sowieso“ – der ist passé.

Von C. Hatty