

## Grand Paris Express will deutsche Unternehmen für Ausschreibungen gewinnen

### Frankreichs Regierung legt neuen Zeitplan für Metroausbau fest / Beträchtliche Hürden für ausländische Firmen / Von Peter Buerstedde

**Paris (GTAI) - Für das Megaprojekt "Grand Paris Express" zum Metroausbau im Großraum von Paris hat die Regierung einen neuen Zeitplan aufgelegt. Mit ihm beginnt die zweite Welle an Ausschreibungen. Die Projektgesellschaft wünscht sich eine stärkere Beteiligung ausländischer Firmen, um die Angebotspreise zu drücken. Auch bringen die riesigen Auftragsvolumina die französische Bauindustrie an die Grenzen ihrer Kapazitäten. (Kontaktadressen)**

17.05.2018

Das Großprojekt Grand Paris Express wird von den Verantwortlichen der Projektgesellschaft SGP (Société du Grand Paris) vielfach als dritte große Ära in der Stadtentwicklung von Paris bezeichnet. Unter Präfekt Haussmann wurden ab den 1850er Jahren die heute für das Stadtbild charakteristischen Boulevards geschaffen, in den 1960ern folgte das S-Bahnnetz RER. Im Rahmen des Grand Paris Express sollen jetzt bis 2030 rund 200 Kilometer neue Metrostrecken mit 68 Stationen gebaut werden.

Die Erweiterung der Linie 14 schafft den Anschluss zur Stadt und zum Flughafen Orly, die neue Linie 17 zum Flughafen Charles-de-Gaulle. Drei neue Linien bilden einen neuen Metroring (Linie 15) um Paris mit weiteren Halbkreisen in südwestlicher (Linie 18) und nordöstlicher Richtung (Linie 16). Das Vorhaben schließt zwei Forschungscluster in Saclay an die Stadt an und schafft die Infrastruktur für den Transport der Athleten und Zuschauer während der Olympischen Spiele 2024.

Um die neuen Metrostationen entstehen zudem neue und erweiterte Stadtviertel. Etwa 140 Quadratkilometer sollen bebaut werden. Das ist mehr als das Stadtgebiet von Paris innerhalb der Ringautobahn (105 Quadratkilometer).

Das Metro-Großprojekt war aufgrund von Kostenüberschreitungen zuletzt verstärkt in die Kritik geraten. Als es 2009 konzipiert wurde, war ein Budget von 20 Milliarden Euro angesetzt worden. Inzwischen sprechen Verantwortliche der SGP von etwa 35 Milliarden Euro. Nachdem der französische Rechnungshof Ende 2017 die Kostenexplosion angeprangert hatte, änderte die Regierung im Februar 2018 den Zeitplan bis über das Jahr 2030 hinaus und forderte Einsparungen.

Nach Aussagen von Jean-Francois Stoll, Berater des Präsidenten der Projektgesellschaft und zuständig für Beziehungen mit Unternehmen, war das Projekt vor langer Zeit entwickelt worden und seit dem nicht hinterfragt worden. Durch die Finanzierung über eine Sondersteuer auf Bürogebäude im Großraum Paris habe die SGP aus dem Vollen schöpfen können. Auch durch zahlreiche Beraterverträge seien die Kosten aus dem Ruder gelaufen. Die SGP sei deutlich kleiner als die Gesellschaft, die das Projekt Crossrail in London leite. Daher müsse sie vielfach externe Beratungsleistungen nutzen, heißt es.

### Niedrigere Preise durch mehr ausländische Bieter

Jetzt müsse gespart werden, so Stoll. Dies ist auch der Grund dafür, dass die SGP mehr ausländische Beteiligung anstrebt. So könnten die Preise bei Bieterwettbewerben gedrückt werden. In Frankreich dominieren in der Bauwirtschaft drei große Unternehmen: Bouygues, Vinci und Eiffage. Die drei Konzern konnten bisher das Gros der Tender für sich entscheiden.

## GRAND PARIS EXPRESS WILL DEUTSCHE UNTERNEHMEN FÜR AUSSCHREIBUNGEN GEWINNEN

Das riesige Bauvolumen bringe die französische Bauindustrie an den Rand ihrer Kapazitäten, sagt Stoll. Nach dem alten Projektplan hätten sich zu Stoßzeiten 30 Bohrschilder durch das Erdreich fressen müssen. Gebraucht werden immer noch 20 bis 25 gleichzeitig. Derzeit sind nach Angaben der SGP in ganz Europa nur 21 im Einsatz. Im Bereich Tunnelbau und Ausschachtung von Stationen und Notzugängen sind deutsche Firmen wie Herrenknecht oder Bauer stark vertreten. Darüber hinaus sind deutsche Firmen aber bisher wenig aktiv.

### "Nicht zu spät für eine Teilnahme"

Die Arbeiten am Grand Paris Express haben vor einem Jahr begonnen. Sie umfassen bereits 33 Kilometer Strecke und 45 Baustellen. Es sei nicht zu spät für eine Beteiligung, sagt Dominique Legrand, Einkaufsleiter der SGP. Es starte jetzt eine zweite Ausschreibungsrunde und mit weiteren Ausschreibungen am Horizont, sind Neueinsteiger willkommen.

Der neue Zeitplan soll bis Ende 2018 vollständig ausgearbeitet sein. Im Februar waren lediglich die groben Leitlinien festgelegt worden. Ein Teil der Ausschreibungen kann nach der bisherigen Planung erfolgen, andere müssen angepasst werden. Die Zeit eilt. Bis 2024 soll die Erweiterung der Linie 14 und Teile der Linie 17, die auch Sportstätten mit dem Olympia- und dem Mediendorf verbinden, im Einsatz sein. Gleiches gilt für die Südhälfte der Linie 15 und die Nordhälfte der Linie 16. Den Anschluss an den Flughafen Charles-de-Gaulle soll ein separates Projekt, der CDG Express, sicherstellen. Die restlichen Arbeiten folgen 2027, 2030 und später.

### Geschäftsmöglichkeiten bei der Ausrüstung für Stationen

Vertreter der SGP sehen vor allem Geschäftschancen bei der Ausrüstung der Stationen, wo es um Auftragsvolumina ginge, die auch für Mittelständler zu schultern sind. Für die Linie 15 sind diese Aufgaben auf 15 Lose verteilt. Dabei geht es um einen oder zwei Bahnhöfe oder einen oder mehrere Notschächte, die alle 800 Meter errichtet werden. Bei der Linie 16 sind es 8 Lose.

Die ersten Aufrufe zu Interessensbekundungen sollen noch im 2. Quartal 2018 veröffentlicht werden, weitere in Etappen bis zum 4. Quartal 2019. Dann folgen die anderen Linien.

### Zahlreiche Hürden für ausländische Firmen

Die Hürden für deutsche Unternehmen sind beträchtlich und die Zeit drängt. Der SGP-Vertreter Legrand nennt drei davon: Zunächst ist das Regelwerk im französischen Bauwesen sehr komplex und die Bauvorschriften sowie die Umsetzung von Vorhaben weicht stark von der deutschen Praxis ab. Ein weiteres Hindernis sind die Ausschreibungsverfahren und ihre Sonderformen, wie das beim Grand Paris Express zur Anwendung kommende Innovationsverfahren (Processus d'innovation). Unternehmen müssten detailliert ihre Kompetenzen darstellen, was sich oft als Manko bei den Angeboten herausstellt, so Legrand.

Mit den Unternehmen werden nach Angebotsabgabe in mehreren Verhandlungsrunden Verbesserungen und Innovationen ausgehandelt, die über das Lastenheft hinausgingen. Die Firmen müssten mit BIM-Systemen (Building Information Modeling) arbeiten und zu einem gewissen Anteil kleine und mittlere Unternehmen einbeziehen. Ab 1. Oktober 2018 müssen die Ausschreibungsverfahren laut Gesetz digital erfolgen. Drittens müssen die Bewerber der französischen Sprache mächtig sein.


Auch sei es vielfach schwierig, eine Finanzierung und eine Risikoabdeckung für größere Auslandsgeschäfte zu erhalten. Zudem könnten größere Firmen und wichtige Zulieferer Druck auf französische Baufirmen ausüben, die mit ausländischen Mitbewerbern zusammenarbeiten.

### Ingenieurbüros bieten sich als lokale Partner an

An einer Zusammenarbeit mit einem lokalen Unternehmen, etwa einem kleineren Bauunternehmen und viel wichtiger noch einem lokalen Ingenieurbüro, geht bei einer Teilnahme an den Ausschreibungen des Grand Paris Express kein

## GRAND PARIS EXPRESS WILL DEUTSCHE UNTERNEHMEN FÜR AUSSCHREIBUNGEN GEWINNEN

Weg vorbei, ist Legrand überzeugt. Denkbar sei etwa ein Zusammenschluss mit einem mittleren Ingenieurbüro, das die Vorschriften und Verfahren im Tiefbau in Frankreich und in der Region um Paris gut kennt.

Bei der Wirtschaftsförderagentur der die Hauptstadt umgebenden Region Île-de-France, Paris Region Entreprises gibt es eine Liste mit Ingenieursfirmen. Paris Region Entreprises bietet sich außerdem als Mittler bei der Kontaktaufnahme mit französischen Baufirmen aus der Region an (Ansprechpartner Patrick Mahe, Responsable Pôle Commercial, T +33 (0)1 75 62 58 75, [patrick.mahe@parisregionentreprises.org](mailto:patrick.mahe@parisregionentreprises.org) )

### Kontaktadressen:

| Bezeichnung                  | Internetadresse   | Anmerkungen  |
|------------------------------|---|--|
| AHK Frankreich               | <a href="http://frankreich.ahk.de">http://frankreich.ahk.de</a>                    | Berät beim Markteinstieg in Frankreich                 |
| Société du Grand Paris (SGP) | <a href="http://www.societedugrandparis.fr">http://www.societedugrandparis.fr</a>  | Projektgesellschaft                                    |
| Paris Region Entreprises     | <a href="http://investparisregion.eu">http://investparisregion.eu</a>   | Wirtschaftsfördergesellschaft der Region Île-de-France |

Mehr Informationen zu Frankreich finden Sie unter <http://www.gtai.de/frankreich>

### Dieser Inhalt ist relevant für:

Frankreich  
Tiefbau, Infrastrukturbau / Schienenverkehr / Urbanisierung  
Branchen

## Kontakt

Karl-Heinz Dahm

Wirtschaftsexperte

 +49 228 24 993 274

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.