



Interview mit **Massimo Roncucci**,  
Präsident von ASSTRA, dem italienischen ÖPNV-Verband

## Den ÖPNV wieder auf Kurs bringen

### Die UITP hat sich für Mailand/Italien als Gastgeber für ihren Weltkongress und die Ausstellung 2015 entschieden. Warum ist dieses Land ein gutes Beispiel für den ÖPNV?

Meiner Meinung nach waren zwei wichtige Faktoren ausschlaggebend dafür, dass Mailand und Italien den Zuschlag erhalten haben. Erstens findet zur selben Zeit die Weltausstellung 2015 statt – dieser Kontext war für den weltweit am stärksten global ausgerichteten ÖPNV-Kongress einfach zu attraktiv, als dass ihn die UITP hätte ignorieren können. Zweiter Faktor war der Charakter der außergewöhnlichen Stadt Mailand selbst sowie der umliegenden Region Lombardei. Sowohl Stadt als auch Großraum sind beeindruckende Triebkräfte für Geschäft, Ästhetik und die hohe Kunst, jedes Produkt möglichst vorteilhaft zu präsentieren und dabei einen Weg zu finden, praktischen Geschäftssinn mit kultureller und regionaler Inspiration zu verbinden. Dieses letztere Talent ist das markanteste Beispiel für eine Einstellung, die – wenn ich sagen darf – typisch italienisch ist: Glücklicherweise hat der Begriff „Made in Italy“ trotz Globalisierung und Wirtschaftskrise noch immer eine gewisse Bedeutung. Aus unserer Sicht macht uns die Entscheidung der UITP äußerst glücklich: Sie ist nicht nur eine Auszeichnung für die italienische Verkehrsbranche, denn zum zweiten Mal in nur zehn Jahren (nachdem der Kongress 2005 in Rom stattfand) wurde eine italienische Stadt als Veranstaltungsort ausgewählt. Für uns ist diese Entscheidung auch ein Zeichen für eine bemerkenswerte Unterstützung, die unseren Wunsch weiter befeuert, die schwierige wirtschaftliche Lage zu meistern und unser Land – und auch sein Verkehrssystem – wieder auf Kurs zu bringen. Kurz gesagt: Die anstehende Veranstaltung in Mailand veranlasst uns ganz real, nach dem Motto „SMILE“ mit einem Lächeln in die Zukunft zu blicken!

### Vor welchen Herausforderungen im Bereich Mobilität stehen die Stadt, die Regionen bzw. das Land?

Die Herausforderungen, mit denen wir konfrontiert werden, hängen stark damit zusammen, dass Italien dringend einen Weg aus der Wirtschaftskrise finden muss. Letztere zwang das Land trotz immer stärkerer Förderungskürzungen alles so effektiv wie möglich am Laufen zu halten. Vorrangiges Ziel ist die Optimierung, was für den Verkehrssektor bedeutet, dass die lokalen Mobilitätssysteme nachhaltig werden müssen, und zwar auf die einzig mögliche Weise: Indem größtmögliche Planung, Voraussicht und modale Integration sichergestellt werden. Italien verfügt bereits über ein administratives Mittel, das zu eben diesem Zweck entwickelt wurde, nämlich den „Plan für städtische Mobilität“. Problem ist jedoch, dass die Kommunalbehörden bei der Umsetzung dieses Plans hinterherhinken. Dieser Mangel an Effizienz ist, angesichts der bereits erwähnten schwierigen Bedingungen, nicht zu entschuldigen. Verkehrsstaus sind zum Großteil auf das ineffiziente Management der lokalen Mobilität in einem Gebiet zurück-

### Der italienische ÖPNV-Sektor – ein Überblick:

- › 1 009 ÖPNV-Betreiber, darunter 160 Unternehmen in halböffentlichem Besitz
- › 5,3 Milliarden Fahrgäste jährlich (14,5 Millionen Fahrgäste täglich)
- › 2 Milliarden zurückgelegte Fahrzeugkilometer jährlich
- › 9 Mrd. EUR Gesamtumsatz
- › 110 000 Mitarbeitende
- › 50 000 Fahrzeuge

zuführen, das im Fall von Italien städtische Gebiete mit ganz entscheidenden Merkmalen aufweist: Die Zentren der meisten italienischen Städte sind Bereiche von hohem historischem Wert. Tatsache ist, dass diese Verkehrsstaus in den Städten Italien extrem hohe Kosten aufbürden, die sich laut Schätzungen des italienischen Verkehrsministeriums auf über EUR 11 Mrd belaufen.

## Welches sind die größten Herausforderungen für Ihre Mitglieder?

Schaut man sich die Sektoren mit der größten wirtschaftlichen Bedeutung an, ist der ÖPNV derjenige, der derzeit mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hat, denn er ist strukturell von staatlicher Förderung abhängig. Außerdem sind die meisten unserer Mitglieder halböffentliche Unternehmen, sodass sie zurzeit besonders stark in Mitleidenschaft gezogen werden: Eine der wichtigsten Reaktionen auf die 2008 ausgebrochene Wirtschaftskrise – deren Nachwirkungen die Realwirtschaft jedoch auch noch heute zu spüren bekommt – ist die „Ausgabenprüfung“, ein Plan zur Senkung der öffentlichen Ausgaben und zur Rationalisierung der Struktur des Staates durch Kürzungen bei halböffentlichen Unternehmen. Das Problem ist, dass Verkehrsbetriebe – anders als die große Zahl halböffentlicher Unternehmen, über die Lokal- und Regionalregierungen ihre Tätigkeiten ausführen – nicht nur einen unerlässlichen öffentlichen Dienst erbringen, sondern auch für die Industrie von umfassender Bedeutung sind und darauf Einfluss ausüben. Zweifellos müssen sich unsere Unternehmen bemühen – und das tun sie auch – die Phase der wirtschaftlichen Stagnation und der Schwierigkeiten hinter sich zu lassen, in der sie sich vor und nach der Wirtschaftskrise befanden. Trotz der großen Kürzungen ihrer Fördermittel konnten sie sich wacker behaupten. Wenn sie ihre vorrangigen Ziele erreichen und gleichzeitig ihre Effizienz steigern wollen, benötigen sie jedoch vor allem stabile politische Richtlinien sowie eine Strategie, die nicht nur auf die unmittelbaren Probleme eingeht, sondern auch auf das kontinuierliche Wachstum und die Entwicklung des Sektors. Meiner Meinung nach liegen viele der Probleme des ÖPNV in Italien darin begründet, dass die politischen – lokale wie nationale – Entscheidungsträger systematisch dazu neigen, den Sektor zu unterschätzen, was sein Potenzial angeht die Wirtschaftstätigkeit anzuregen und die Wirtschaft als Ganzes zu beflügeln. Es ist eine allumfassende Strategie notwendig, die den ÖPNV nicht nur als Quelle für Kosten und Ausgaben betrachtet, sondern als das, was er wirklich ist: eine Chance für die Entwicklung der Stadt und ihres Umlandes sowie ein Katalysator für die wirtschaftliche Erholung des gesamten Landes.

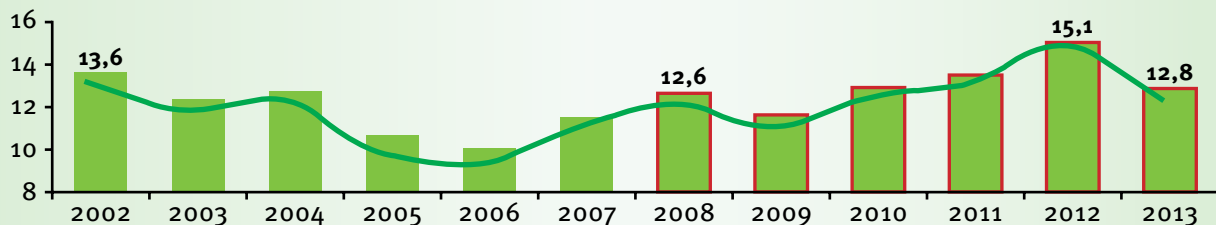
## Statistik zu Unternehmen in halböffentlichem Besitz (Mitglieder des ASSTRA)

- › **127** Mitglieder in halböffentlichem Besitz, die ÖPNV-Dienste erbringen (Straße, Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn, Schifffahrt)
- › **32** halböffentliche Unternehmen, die mit dem ÖPNV verbundene Dienste erbringen (Behörden, Beteiligungsgesellschaften, Wartungsunternehmen)
- › Etwa **150** halböffentliche Unternehmen der **Stufe II**
- › **85 000** Mitarbeitende
- › Anteil der Arbeitskosten an den Produktionskosten: **48 %** (2012)
- › Konsolidierungsverfahren – von 2010 bis 2014 sank die Zahl dieser Unternehmen von **160 auf 127**
- › Indizes der Wirtschaftsanalysen (2012):
  - % der Unternehmen mit positivem EBITDA (90%)
  - % der Unternehmen mit Gewinn (63%)
  - Verluste von insgesamt etwa **EUR 300 Mio.**, davon **EUR 182 Mio.** in der Region Lazio (2012)

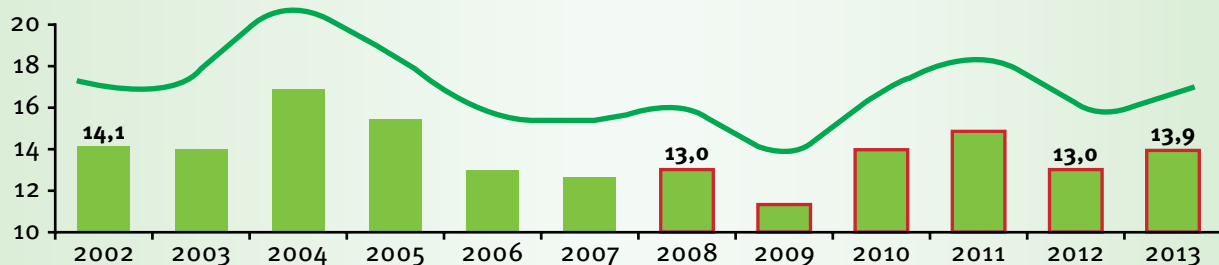
## Worin liegt bei der Strategie für den Sektor derzeit der größte Schwerpunkt?

Ganz einfach gesagt: Ziel des Sektors ist es, einen echten Markt zu schaffen, der gleichzeitig geregelt und gerecht ist, auf dem es aber vor allem Wettbewerb gibt. Was die beteiligten Unternehmen angeht, besteht das Hauptziel darin, einen stabilen Rahmen zu erstellen, in dem sie arbeiten können. Also ein Rahmen mit klar definierten Regelungen und Ressourcen, auf die sie sich verlassen können, damit in einem schrittweisen Prozess möglichst schnell ein Wettbewerb auf dem Markt entsteht. Durch einen geregelten Wettbewerb werden Energien freigesetzt, und entsprechende Fallbeispiele zeigen, dass die Qualität der Dienstleistungen auf diese Weise erfolgreich verbessert werden kann. Damit dies Wirklichkeit wird, müssen die Bestimmungen für den ÖPNV überarbeitet werden. Überschneidungen und widersprüchliche Maßnahmen führten dazu, dass die derzeitigen Bestimmungen veraltet waren, bevor sie überhaupt in Kraft traten. Diese müssen beseitigt und mit den Regelungen und Bestimmungen der Europäischen Union in Einklang gebracht werden.

### % der Mobilität mit dem ÖPNV (der motorisierten Mobilität insgesamt)



### % der Mobilität mit dem außerstädtischen ÖPNV (der motorisierten Mobilität insgesamt)



Für die Förderung muss unbedingt ein klar definiertes System für Finanzierung und Verteilung von Mitteln geschaffen werden, und zwar durch die Einführung eines Standardkostenmodells, das auch dazu dienen würde, einseitige und unerwartete Kürzungen der im Rahmen von Dienstleistungsverträgen erhaltenen Vergütungen einzuschränken. Als Verband unternehmen wir große Anstrengungen, um ein effektives und flexibles Kostenmodell zu entwickeln, das für die gesamte finanzielle Struktur des ÖPNV eingesetzt werden kann und im Idealfall auch die Investitionen umfasst. Unserer Meinung nach stellt ein solches Standardkostenmodell eine genaue und transparente Möglichkeit dar, angemessene Vergütungsniveaus für ausgeschriebene Verträge und unternehmensinterne Aufträge sicherzustellen sowie die angemessene Gegenleistung zu beurteilen, wenn solche Unternehmen an die Börse gehen. Es handelt sich daher um eine ausgezeichnete Idee. Schließlich sind wir strikt gegen die derzeit in Italien sehr beliebte Praxis, die Fusion und Konsolidierung von Unternehmen von oben (durch Gesetze) zu verordnen, wie es in einigen Regionen Italiens der Fall gewesen ist. Fraglos ist unser Markt äußerst fragmentiert (siehe die erste Tabelle). Bemühungen „sich zu verbinden“ (wie bei einer Heirat) sollten jedoch im vollen und uneingeschränkten Ermessen der beteiligten Unternehmen liegen, sodass sie über die optimale Form der Zusammenlegung der

Unternehmen (Schaffung eines Konzerns) entscheiden können. Tatsache ist, dass die wirtschaftlichen und produktiven Merkmale des Sektors keine Rechtfertigung für Zwangskonsolidierungen sind: Empirische Belege zeigen, dass die Größenvorteile nur gering ausfallen und sich ergeben, wenn die betreffenden Unternehmen klein und wenig diversifiziert sind.