

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Raus aus dem Krisenmodus

Busunternehmen gehören zu den Unternehmen, die Corona am härtesten getroffen hat. Auch nach zwei Jahren Pandemie sind die Einnahmen vieler Nahverkehrsunternehmen in Schieflage. Vom Reiseverkehr, der bei vielen unserer Mitglieder ein zweites Standbein ausmacht, ganz zu schweigen. Und nun der Krieg in der Ukraine. Wer gedacht hatte, mit den Öffnungsschritten würden auch Busreisen rasch anziehen, sieht sich getäuscht. In Zeiten der Unsicherheit bleiben gerade ältere Menschen lieber zuhause.

Der Konflikt hat eine weitere, bittere Folge: **Der Dieselpreis hat ungeahnte Höhen erreicht. Das kann vielen Busunternehmen den Rest geben, wenn sie nicht schnell Hilfe bekommen.** Viele Unternehmen sind in den vergangenen Jahren über Ausschreibungen in Verträge gedrängt worden, die keine wirksamen Kostenfortschreibungsklauseln haben. Was nützt es, dass Steigerungen in einem Jahr ausgeglichen werden, wenn unsicher ist, ob es das Unternehmen bis dahin noch gibt? Landkreise, die im Linienverkehr oder im Schülerverkehr bis heute noch Vergaben tätigen, in denen allein der Preis ausschlaggebend ist, brauchen sich nicht zu wundern, wenn sie über kurz oder lang ohne Vertragspartner dastehen. Dann wird es erst recht teuer. Nicht besser handeln große Verkehrsunternehmen, die traditionell viele Subunternehmer einschalten, um günstiger anzubieten: Diese „Partner“ stehen jetzt im Regen. **Wir brauchen bis Ostern Klarheit vom Land und der kommunalen Seite über einen Diesel-Rettungsschirm, sonst werden viele Busse nicht mehr ausrücken.** Am Geld darf dies nicht scheitern. Sonst bleibt die viel beschworene „Verkehrswende“ Makulatur.

Und was lernen wir aus alledem über den Tag hinaus? Es muss Schluss sein mit einem System, das nicht krisenfest ist. Das heißt: 1. Wer Leistungen im ÖPNV bestellt, muss einen fairen Ausgleich für Kostensteigerungen einbauen (für explodierende Dieselpreise wie für höhere Löhne, um das Personal zu halten). 2. Dazu dient der Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße. Dieser muss um Abschlagszahlungen ergänzt werden, wenn unterjährig Kostensprünge entstehen – am besten monatlich. 3. Die Landkreise müssen diesen Index auch in Altverträge übernehmen. 4. Und Busunternehmen sollten sich künftig gut überlegen, wem sie ihre Leistungen zu welchen Konditionen anbieten.

Die öffentliche Hand will mehr ÖPNV und sie will diesen gestalten. Das geht nur auf der Grundlage einer fairen Partnerschaft mit den Busunternehmen. Daran fehlt es bisher.

Ihr Dr. Witgar Weber
WBO-Geschäftsführer



ÖPNV-Kongress

11. Mai 2022

Congress Center Stadthalle Sindelfingen



EINLADUNG

Der WBO-ÖPNV-Kongress findet am Mittwoch, 11. Mai 2022, in der Sindelfinger Stadthalle statt. In Präsenz wollen wir aktuelle Themen diskutieren und Positionen austauschen.

Fachleute, Experten und Praktiker beleuchten die Themenschwerpunkte Verkehrswende und Antriebswende.

Das [Programm und die Möglichkeit zur Anmeldung](#) finden Sie auf der WBO-Homepage unter der Rubrik Veranstaltungen.

Nutzen Sie die Möglichkeit zu Begegnung und Austausch vor Ort – melden Sie sich [hier](#) an. Wie in den vergangenen Jahren, ist Ihre Teilnahme natürlich kostenlos.

Wir freuen uns auf Sie!



Dieselpreise: Sicherung von Bestandsverkehren muss gewährleistet werden

Die exorbitant hohen Dieselpreise stellen alle (!) Verkehrsunternehmen im ÖPNV vor unlösbare Herausforderungen: Wenn nicht schnell zusätzliches Geld fließt, werden Verkehre eingestellt werden und Unternehmen vom Markt verschwinden.

Das Verkehrsministerium hat kurzfristige Liquiditätshilfen zugesagt. Gut, doch diese sind nichts weiter als vorgezogene Leistungen. Fatal für die Unternehmen sind die Mehrkosten, für welche die Unternehmen mit jeder Tankfüllung in Vorleistung gehen. Absehbar, dass niemand das nach zwei Jahren Corona-Pandemie und noch unbefriedigenden Fahrgastzahlen auf Dauer leisten kann. Ganz abgesehen davon, dass der ÖPNV als Daseinsvorsorge auch nicht von den Verkehrsunternehmen zu finanzieren ist.



Ansage:

Yvonne Hüneburg,
stellv. WBO-Geschäftsführerin



Der ÖPNV-Markt ist so wettbewerbsintensiv, dass Mehrkosten in einer solchen Größenordnung nicht einkalkuliert werden können. Zudem wird den Unternehmen nur ein kleiner Gewinn zugestanden. Wer also kaum etwas verdienen darf, kann nicht unkalkulierbare Mehrkosten in dieser Größenordnung selbst tragen.

Der WBO fordert schnelle Hilfe für alle ÖPNV-Beförderer: Für Genehmigungsinhaber, für Subunternehmer und für Unternehmer, die freigestellte Verkehre fahren. Die exorbitanten Mehrkosten müssen ausgeglichen werden. Nur so kann der Verkehr unter diesen Bedingungen aufrechterhalten werden.

WBO begeht sein 75. Jubiläum mit zwei Veranstaltungen

75
Jahre

2022 ist das WBO-Jubiläumjahr: Der Verband, gegründet am 07. Mai 1947 in Fellbach, wird 75. Dieses Jubiläum werden wir mit zwei Veranstaltungen entsprechend würdigen:

Oldtimerbusse unserer Mitglieder werden am **Samstag, 16. Juli, am Mercedes-Benz-Museum** in Stuttgart an die Anfänge des Busunternehmertums erinnern. Der Neckar-Kapitän lädt zu einer hoffentlich sonnigen Schifffahrt ein und im und um das Museum herum kommen Mobilitätsfreunde auf ihre Kosten.

Der WBO freut sich auf einen schönen Tag.

Und auch die zweitägige **Jahrestagung** steht am **Mittwoch, 30. November** und **Donnerstag, 01. Dezember, in der Landesmesse** ganz im Zeichen des 75. Jubiläums. Wir freuen uns auf Ministerpräsident Winfried Kretschmann, der sein Kommen zugesagt hat. Und haben ein Programm auf die Beine gestellt, das eines 75. Geburtstages würdig ist. Mehr wird noch nicht verraten!



Drei Monate lang kostenlos den ÖPNV nutzen: falsche Priorität

Die Hiobsbotschaften für die Verkehrsunternehmen reißen nicht ab. Das neueste aus der Ampelkoalition: Zur Entlastung der Bürger wegen der hohen Spritpreise wurde ein 9-Euro-Ticket für den ÖPNV beschlossen, drei Monate lang.

Mit diesem Beschluss lässt die Politik die Unternehmen samt den Verkehrsverbänden außen vor. Denn das bedeutet für diese vor allem zunächst eins: Mehr Aufwand, weniger Einnahmen, verunsicherte Abokunden. Vor dem Hintergrund der derzeitigen existenziellen Bedrohung der Verkehrsunternehmen durch die Dieselpreise ist dies die falsche Priorität.

Zunächst müssen doch die in Schieflage geratenen Verkehrsunternehmen gestützt werden, bevor man das nächste „Projekt“ drüberstülpt. Denn ohne Bus kann auch der 9-Euro-Ticket-Nutzer nicht befördert werden. Doch die Verhandlungen in Sachen Dieselausgleich ziehen sich hin. Für die Busunternehmen wurde keine schnelle Hilfe im Entlastungspaket 2022 beschlossen. Eine vertane Chance der Bundesregierung.



Die exorbitanten Dieselpreise machen den Verkehrsunternehmen zu schaffen: Aktuell zahlen sie die Mehrkosten aus eigener Tasche. Vier Unternehmer zum Status quo.



Christof Bühler,
Omnibusverkehr
Bühler GmbH & Co. KG,
Wilhelmsdorf



Michael Albrecht,
D. Meissner GmbH,
Singen



Michael Mayer,
Omnibusbetrieb Mayer
GmbH, Neckargemünd



Richard Eberhardt,
Eberhardt-Reisen, Richard
Eberhardt GmbH,
Engelsbrand

Welche Verkehre fahren Sie?

Christof Bühler: Wir fahren eigenwirtschaftliche Linienverkehre nach § 42 und § 43 PBefG, Leistungen im Auftrag der RAB GmbH, sind im freigestellten Schülerverkehr und Mietomnibusverkehr unterwegs.

Michael Albrecht: Wir fahren in relativ in großem Umfang den freigestellten Schülerverkehr im Landkreis Konstanz; darüber hinaus Schwimm- und Sportfahrten sowie Verkehrserziehungsfahrten für unterschiedliche Aufgabenträger. Des Weiteren haben wir durch Corona nach wie vor sehr stark eingeschränkte Mietomnibusfahrten.

Michael Mayer: Wir fahren Reiseverkehr und Linienverkehre als Subunternehmer. Coronabedingt ist der ÖPNV zurzeit unser wichtigstes Standbein. Daher stellt die aktuelle Dieselpreisentwicklung für uns eine große wirtschaftliche Bedrohung dar, vor allem auch weil die Dieselpreise aufgrund der sprunghaften Entwicklungen nicht kalkulierbar sind.

Richard Eberhardt: Wir sind an diversen Standorten in Baden-Württemberg und Sachsen tätig. In der Unternehmensgruppe betreiben wir fast alle Verkehrsarten: Den größten Anteil hat der Linienverkehr nach § 42 PBefG, daneben fahren wir Werksverkehr und Theaterfahrten nach § 43 PBefG, wir haben kleinere Verkehre im freigestellten Schülerverkehr mit Klein- und Omnibussen, wir fahren im Auftragsverkehr für andere Omnibusunternehmen, sind im Reise- und Mietomnibusverkehr unterwegs und betreiben internationalen Linienverkehr.

Wieviel Mehrkosten haben Sie aktuell alleine durch den hohen Dieselpreis?

Christof Bühler: Die Firma Bühler hat einen Jahresverbrauch von ca. 517.000 Ltr, somit je Monat ca 45.000 Ltr. Im Januar sind uns Mehrkosten von 10.000,00 € entstanden, im Februar 18.000,00 € und bisher im März 23.000,00 €.

Michael Albrecht: Mit unseren Omnibussen benötigen wir ca 10.000 Ltr. Diesel im Monat. Aufgrund der wahnsinnigen Schwankungen tagtäglich im Einkauf, gehen wir von durchschnittlichen Mehrkosten im Monat von 3.000,00 € + Mwst. aus. Allerdings ist dies ja nur die Steigerung der letzten Tage aufgrund des Kriegs in der Ukraine. Hinzu kommt noch die Erhöhung der CO₂-Bepreisung auf Kraftstoff zum Jahreswechsel und das sowieso sehr hohe Preisgefüge im letzten Quartal. Eigentlich und ehrlich müssen wir mit 0,70 € Mehrbelastung auf den Liter rechnen.

Michael Mayer: Im Reiseverkehr machen wir unsere eigenen Kalkulationen, neue Angebotspreise koppeln wir im Moment an einen max. Dieselpreis, bis zu dem unser Angebot gilt, bei Katalogreisen sind wir durch unsere AGB zu Preiserhöhungen berechtigt.

In unseren ÖPNV-Verträgen als Subunternehmer ist das Energiekostenrisiko nicht abgesichert. Wir fahren monatlich durchschnittlich 65.000 km im ÖPNV, bei 34 Ltr./100 km (betriebsinterner Durchschnittsverbrauch) haben wir einen Dieselverbrauch von rund 22.000 Ltr. Im Januar 2022 hatten wir noch einen durchschnittlichen Preis von 1,30 €/Ltr. netto, im Februar teils Preise von bis zu 1,95 €/Ltr. netto, d.h. 0,65 ct/Ltr. Mehrpreis. Bei unserem Verbrauch sind das 14.300,00 € pro Monat!

Richard Eberhardt: Bei sehr reduziertem Reise- bzw. Gelegenheitsverkehr und im gemischten Buseinsatz mit Solobussen und Gelenkzügen haben wir ein Tankvolumen von ca. 100 Tankzügen mit je 32.000 Ltr. /Jahr. D.h., bei uns fährt i.d.R. zweimal pro Woche in der Unternehmensgruppe irgendwo ein Tankzug vor. Pro Anlieferung sind im Vergleich zum durchschnittlichen Einkaufspreis in 2021 aktuell Mehrkosten von ca. 20.000,00 € fällig.

Der Vergleich hinkt aber, weil 2021 schon die Energiekrise mit stark steigenden Kosten begann und insbesondere ab ca. Ende September 2021 die Preise in die Höhe schossen. Da in vielen Verträgen Index-Anpassungen auf die durchschnittliche Preiserhöhungen des Vorjahres bezogen werden, aber eine nachträgliche Anpassung im letzten Jahr der Leistungserbringung nicht mehr erfolgt, bleiben wir i.d.R. leider mindestens auf einem Teil der Mehrkosten sitzen. Die statistische Anhebung zum 01. Januar 2022 läge bei < 25%, obwohl die reale Kostensteigerung zur Gegenwart bei > 100% zu den Einkaufspreisen im Jahr 2020 liegt.

Fortsetzung Interview von Seite 3 →

Wie können Sie diese Mehrausgaben stemmen?

Christof Bühler: Unsere eigenen Verkehre decken wir momentan mit dem „Vorschuss“ der § 15 Mittel, also Geld, das uns später im Jahr ohnehin zusteht. Zusätzlich sind wir mit der RAB intensiv im Gespräch, um mit ihren § 15 Mitteln die Dieselpreise der Auftragsverkehre zu decken. Hier laufen die Verhandlungen mit entsprechendem Zeitdruck.

Michael Albrecht: Leider sehen unsere Verträge keinerlei Möglichkeiten vor, über Gleitklauseln oder Ähnliches die Kosten weiterzugeben. Somit bleibt uns nur, diese aus und mit vorhandenen Mitteln zu stemmen – solange wir das noch schaffen.

Michael Mayer: Gemäß unserer Gespräche zu Vergütungserhöhungen aufgrund stark gestiegener Dieselpreise sollen wir monatlich von unserem Auftraggeber ein Drittel der Mehrkosten als Abschlag ausgezahlt bekommen. Die restlichen zwei Drittel werden erst im 1. Quartal 2023 „spitz“ abgerechnet und dann erstattet. Auf jeden Fall müssen wir bei gleichbleibend hohen oder gar steigenden Dieselpreisen einen Betrag von mindestens 50.000,00 € bis 2023 vorfinanzieren. Wir werden diesen Betrag vermutlich aus den Rücklagen entnehmen, die eigentlich für Fuhrparkerneuerungen mit schadstoffärmeren Bussen oder Umstellung auf E-Mobilität vorgesehen waren.

Richard Eberhardt: Die Aufmerksamkeit unsererseits hat sich mit Beginn der Energiekrise entwickelt, als im Grunde tradierte marktwirtschaftliche Grundregeln zwischen Angebot und Nachfrage ausgehebelt wurden. Leider werden Preise zwischenzeitlich willkürlich festgesetzt und das Resultat lässt sich an jeder Tankstelle ablesen. Gute und belastbare Verbindungen zu Banken sind in diesen Zeiten wichtig.

Was für Möglichkeiten bleiben Ihnen, wenn der ÖPNV-Stützungsakt, der bis Ostern stehen soll, für Sie unbefriedigend ausfällt?

Christof Bühler: Wir fangen jetzt Kosten mit Geld auf, das für diesen Zweck nicht bestimmt ist. Wir haben diese Gelder als „Vorschuss“ erhalten, die wir für andere Kosten im Laufe des Jahres dringend brauchen und die dann natürlich fehlen werden. Wir bedienen uns an diesem Geld im vollen Vertrauen und vollem Vertrauensvorschuss auf die Politik, dass der Stützungsakt funktioniert. Tritt das nicht ein, gibt es keine Möglichkeiten, dann ist es – und zwar von heute auf morgen – ganz einfach aus. Dann sind mehr als 100 Menschen ohne Arbeit und es stehen 44 Busse und 37 Kleinbusse still.

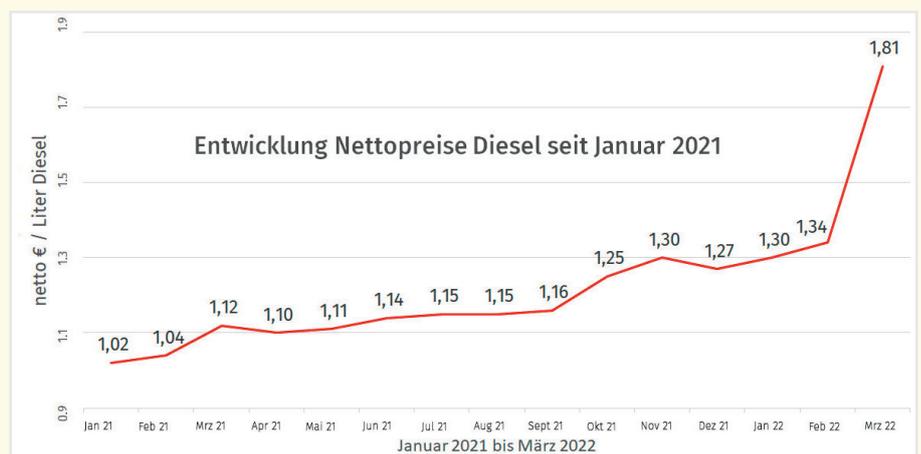
Michael Albrecht: Wir haben einen Vertrag, den wir erfüllen müssen, den wir auch erfüllen. Das Problem beschränkt sich allerdings ja nicht nur auf den Diesel, sondern ebenso auf die anderen Kosten. Das Mindestlohnsgesetz sei ganz besonders als Beispiel angemerkt. In der Summe mit dem Diesel macht das dann keinen Spaß mehr, besonders wenn einen das Gefühl beschleicht, mit der Thematik nicht ernst genommen zu werden. Die Gespräche mit dem Steuerberater bringen somit recht schnell die bittere Erkenntnis, dass so, auch wenn es keiner glauben will, kein Geld verdient werden kann und die Existenz bedroht ist.

Michael Mayer: Als Subunternehmer werden wir voraussichtlich vom ÖPNV-Stützungsakt überhaupt nicht profitieren, da die Gelder an uns vorbei über die Aufgabenträger an die Genehmigungsinhaber gehen. Bei uns Subunternehmern kommt davon kein Cent an. Daher fühlen wir uns extrem hilflos und von der Politik im Stich gelassen. Wir haben zwar eine Vertragsbindung für unsere Verkehre bis 2026, aber so manche Kommune deutet schon an, dass sie die Zusatzkosten dauerhaft nicht stemmen kann und daher über die Reduzierung von Verkehren nachdenken muss. Dies wäre für uns eine weitere Belastung neben den dramatisch gestiegenen Dieselpreisen, hohen sonstigen Kosten und geringeren Einnahmen.

Richard Eberhardt: Sollten nicht kurzfristig gangbare Lösungen gefunden werden, würde das sicher eine Kettenreaktion von Leistungsrückgaben auslösen oder zu Betriebsaufgaben führen. Denn kein selbständiges Unternehmen kann es sich dauerhaft leisten, Geld zuschießen zu müssen. Verpasst man den Zeitpunkt zur Handlung, führt das zwangsläufig zur Insolvenz.



© Jürgen Fächle/AdobeStock



Kostenfortschreibungsklauseln „krisenfest“ ausgestalten

Der **Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße** (kurz BaWü-Index) wurde nun im zweiten Jahr veröffentlicht. Die Indexzahlen zeichnen die Kostenentwicklung von 2020 zu 2021 nach, die in der Fortschreibungsgruppe Treibstoff / Energie bereits bei +23,3 % lag.

Der Baden-Württemberg-Index für 2021

Personalaufwand	+2,2 %
Kapitalkosten	+1,8 %
Instandhaltung Fahrzeuge	+0,8 %
Treibstoff/Energie	+23,3 %
Sonstige Kostenansätze	+3,0 %

Der Index wurde in einem längeren Prozess zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in einer Arbeitsgruppe entwickelt. Kosten-Schwankungen werden mit Jahresversatz ausgeglichen. Die Explosion der Treibstoffpreise zeigt aber nun deutlich, dass der Index in der aktuellen Ausgestaltung diese Sondersituation nicht zu lösen vermag. Dieselpreise in schwindel-

erregender Höhe entziehen den Unternehmen Tag für Tag so viel Kapital, dass der Ausgleich ein Jahr später in diesem Umfang nicht vorfinanziert werden kann.

Hier muss nun nachgesteuert werden. Um den BaWü-Index krisenfest zu machen, muss er mit einer Abschlagsklausel versehen werden, die bei extremen Preisschwankungen in der Fortschreibungsgruppe 4 „Treibstoffe /Energie“ die Unternehmen liquide hält. Exorbitante Kosten lassen sich eben nicht in voller Höhe ein Jahr lang vorfinanzieren.

Aus Krisen kann und muss man lernen: Der BaWü-Index bietet die Basis dafür, eine ähnliche Krise in der Zukunft besser zu bewältigen. Doch: **Der beste Index bringt nichts, wenn er nicht vertraglich fixiert ist. Die Krise zeigt: Verträge ohne umfassende Kostenfortschreibungsklauseln können den ÖPNV weder heute noch in der Zukunft stabil halten. Das gilt für Neuverträge wie auch für Altverträge. Hier besteht akuter Handlungsbedarf!**

ÖPNV-Rettungsschirme 2021 und 2022: Es muss schneller gehen!

Die privaten Busunternehmen sind dankbar für den Rettungsschirm 2020, der die coronabedingten Einnahmeausfälle zu 100 Prozent ausgeglichen hat. Sie warten nun sehnlichst auf die Auszahlung der restlichen Rettungsschirmmittel 2021, der jedoch nur 85 Prozent des Schadens aus Fahrgeldverlusten abdecken wird, da der Topf des Landes leer ist. Wohlgermerkt nur 85 Prozent für eine Leistung im vergangenen Jahr, die vollumfänglich erbracht wurde! Wer die noch fehlenden und dringend benötigten 15 Prozent übernimmt und vor allem wann, steht in den Sternen. Fatal bei der derzeitigen angespannten Dieselpreisproblematik. Überträgt man die zeitlichen Vorläufe, die man nun schon zwei Jahre lang erfahren musste, auf einen angekündigten Rettungsschirm 2022, so macht das Angst um die Zukunft der mittelständischen Betriebe. Es dauert alles viel zu lange und muss schneller gehen!

Und nicht zu vergessen: Die vielen Busunternehmen im Land, die Subunternehmerleistungen erbringen. Sie sind für einen Ausgleich aus den Rettungsschirmen nicht antragsberechtigt. Ihre Ansprüche können sich also nur auf abgeschlossene Verträge stützen, die der derzeitigen Kostenexplosion nicht gerecht werden. Sind die Auftraggeber nicht willens, die pauschalen Vergütungen sofort in ausreichender Höhe anzupassen, geht diesen Unternehmen ganz sicher als ersten die Luft aus. Auch das wäre strukturgefährdend.

Rückblick Busforum Reiseverkehr

Das Land Baden-Württemberg hat die Bustouristik in der Corona-Pandemie mit einem eigenen Rettungsschirm unterstützt. Dass die Branche noch nicht aus dem Gröbsten heraus ist, ist Tourismusstaatssekretär Dr. Patrick Rapp bewusst, wie er beim fünften WBO-Busforum Reiseverkehr betonte. Seine Rede war geprägt von großem Problembewusstsein und Verständnis für die Sorgen und Nöte der Bustouristik.

Staatssekretär Dr. Rapp stellte sich auch einer Fragerunde mit der Unternehmerschaft. Zum Stichwort „Tourismusland BaWü stärken“ führte Carolin Grötzinger, Grötzinger Reisen, Bartholomä aus, dass der klimafreundliche Bus vor dem Individualverkehr (Pkw) kommen müsse. Die Erreichbarkeit, die Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten bis hin zur Versorgung des Personals sind wichtige Aspekte für die Attraktivität von Destinationen aus Sicht des Busunternehmens.

Zum Stichwort „Nachhaltigkeit“ führte Christian Binder – Binder Reisen, Stuttgart, aus, dass man unternehmensintern seit Jahren klimafreundliches Reisen anbietet und große Anstrengungen in diese Richtung unternommen hat. Für ihn ist klar: Ein Siegel „nachhaltiger, regionaler Reiseanbieter“ analog dem Zertifikat des Landes „Nachhaltiges Reiseziel“ würde das Engagement der jeweiligen Reiseveranstalter angemessen würdigen und auf positive Resonanz der Reisekunden stoßen.

Klimafreundliches Reisen geschieht mit dem Bus. Für den WBO ist wichtig, dass regionale Reiseveranstalter die Möglichkeit erhalten, sich als nachhaltig zertifizieren zu lassen (analog des nachhaltigen Reisezieles). Beim Zertifikat des Landes „Nachhaltiges Reiseziel“ sind heute schon für die Bustouristik wichtige Kriterien wie Anfahrbare, Erreichbarkeit vor Ort im Anforderungskatalog enthalten. Zudem muss der Reisebus als eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel unbedingt in die Re-Start Kampagne der Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg aufgenommen werden.

Staatssekretär Dr. Rapp zeigte sich offen für die Anregungen aus der Unternehmerschaft und versprach, dies in künftige Überlegungen miteinzubeziehen. Vorträge zu den Themen Naturreisen und Familienreisen rundeten das Programm ab.



Staatssekretär Dr. Rapp

