

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Status quo erhalten

Anscheinend muss das Kind erst in den Brunnen fallen, bis es jeder Aufgabenträger, das Land und der Bund verstehen: Viele private Busunternehmen bringen derzeit viel Geld mit, um Tag für Tag ihre Fahrgäste zu befördern. Das geht nicht lange gut und meine Kolleginnen und Kollegen werden mit Leistungsreduzierungen reagieren müssen. Ganze Betriebsschließungen sind auch schon angekündigt. So sieht sie aus, die traurige und frustrierende Realität.

Baden-Württemberg, Herbst 2022. Die Sommerpause ist vorbei – und überall im Land kommen Schülerinnen und Schüler, Berufspendler und Gelegenheitsfahrer mit dem ÖPNV zu ihren Wunschzielen. Der Bus ist hierzulande das meistgenutzte Verkehrsmittel im ÖPNV, mehr als die Hälfte aller Fahrleistungen erbringen

die privaten Omnibusunternehmen. Seit März legen sie, die nicht einfach die Preise – so wie der Einzelhandel – erhöhen können, drauf. Denn seither zahlen vielerorts wir, die Unternehmen, die exorbitant hohen Dieselmehrkosten aus eigener Tasche.

Eine im März beim „Dieselgipfel“ avisierte Landeslösung gibt es bis heute nicht. Wir haben stattdessen einen Flickenteppich. 44 Stadt- und Landkreise stehen als Aufgabenträger vor Ort in der Verantwortung, den Verkehr finanziell am Laufen zu halten. In vielen Landkreisen ist jedoch selbst nach mehr als einem halben Jahr mit exorbitant hohen Dieselpreisen keine Lösung in Sicht. Trotz nachweislich hoher Kosten und einer Krise, in der die Busunternehmen sich unverschuldet befinden, weigert sich die öffentliche Hand, diese Mehrkosten auszugleichen.

Ohne Handeln der öffentlichen Hand bleibt nur der Ausweg: Angebotsreduktion, Teilentbindung, Kündigung.

Für eine gewachsene mittelständische Busbranche kann das keine Alternative sein. Noch nicht. Wir reden hier von Unternehmen, die zum Teil älter sind als der Verband, der sie seit 75 Jahren repräsentiert. Uns eint eines: Wir wollen unsere Dienstleistung erbringen, unserem Personal Arbeit geben, unsere Fahrgäste befördern – in die Schule, zur Arbeit, zum Vereinsausflug, in den Urlaub. Aber nicht um jeden Preis, sondern für einen Preis, der uns den Fortbestand ermöglicht.

Vor dem Hintergrund der explodierenden Kosten – nicht nur beim Diesel – brauchen wir dazu Unterstützung: Dynamisierte Anpassungen von Verträgen und schnelles Handeln für eigenwirtschaftliche Betriebe und Subunternehmer tun Not. Wohlgermerkt: Aktuell lediglich für den Status quo, sprich, zur Erhaltung der bestehenden Verkehre. Vom Ausbau des ÖPNV, der viel zitierten Verkehrswende, sind wir im Moment Lichtjahre entfernt.

Ihr Klaus Sedelmeier
Vorsitzender WBO

 **WBO 75 Jahre** **Zweitägige Jahrestagung 30. November / 01. Dezember 2022**

Das 75. Jubiläum des Verbandes werden wir mit einer zweitägigen Veranstaltung in der Landesmesse Stuttgart würdigen.

Mittwoch, 30. November 2022

Thementag Berufschance Bus

Messehalle C2.1 + 2.2 / ab 10:00 Uhr Öffnung der Fach- und Busausstellung

11:00 Uhr Podiumsdiskussion Berufschance Bus

Jubiläumsfeier 75 Jahre WBO

Tagungsraum C4 / 14:30 Uhr bis 17:30 Uhr

Ansprache / Ministerpräsident Winfried Kretschmann MdL

Gesprächsrunde: Gestern und Heute / mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann MdL

Gesprächsrunde: Heute und Morgen / mit Verkehrsminister Winfried Hermann MdL

Abschiedsrede Dr. Witgar Weber / Nach 14 Jahren erfolgreicher Arbeit verabschieden wir unseren Geschäftsführer Dr. Witgar Weber, der am Jahresende in den Ruhestand geht.

Donnerstag, 01. Dezember 2022

Thementag Vision Zero Bus

Messehalle C2.1 + 2.2 / ab 10:00 Uhr Öffnung der Fach- und Busausstellung

10:30 Uhr Vorstellung der Rahmenkampagne

Auch, wenn der Branche gerade nicht zum Feiern zumute ist: 75 Jahre WBO gehören gewürdigt. Wir freuen uns darauf, Sie in der Landesmesse zu begrüßen.

Das detaillierte Programm finden Sie auf unserer Homepage www.wbo.de.

Das Thema des Jahres: Kostensteigerungen

Die privaten Busunternehmen befinden sich in der schwersten Krise, die sie bisher erlebt haben. Das hören und sehen wir landauf, landab von gestandenen Unternehmerinnen und Unternehmern, die ihre Familienunternehmen zum Teil in vierter Generation führen. Unternehmen, die annähernd 100 Jahre am Markt sind und etliche Hochs und Tiefs er- und überlebt haben, wackeln.



Grund sind die exorbitanten Kostensteigerungen, nicht nur beim Diesel. Der jedoch macht den Löwenanteil aus. Dazu kommt der Mangel an AdBlue, Probleme bei der Ersatzteilbeschaffung, Tarifierpassungen. Kosten, welche die privaten Verkehrsunternehmen aus eigener Tasche zahlen, ohne dafür einen Ausgleich zu bekommen. Ob und wie lange sie das stemmen können, der Verband mag keine Prognose abgeben.

„Deal“ von Land und Aufgabenträgern zum Nachteil der Busunternehmen

Sofort nach Beginn des Ukrainekriegs und der damit verbundenen Kostenexplosion, insbesondere beim Diesel, hat sich eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrsunternehmen und Verbände unter Federführung des Verkehrsministeriums an die Arbeit gemacht und den Vorschlag für eine Soforthilfe auf den Tisch gelegt. Für die Monate bis zu den Sommerferien wären geschätzt 37 Millionen Euro erforderlich gewesen, die sich Land und Kreis hätten teilen müssen. Obwohl eine landesweite „Dieselhilfe“ damit zum Greifen nahe war, kam sie nicht zum Tragen. In der Gemeinsamen Finanzkommission von Land und Kommunen wurde man sich nicht über den Verteilschlüssel einig.

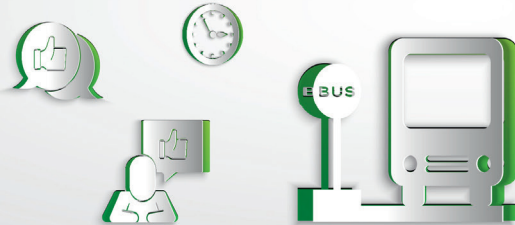
Ansage:

Dr. Witgar Weber, WBO-Geschäftsführer

Viele Landkreise stellen sich so lange wie möglich aus der Verantwortung und testen die Belastbarkeit der Unternehmen aus. Das ist ein Foulspiel gegenüber dem Land und ein schlechtes Omen für die Verkehrswende!



Schlussendlich ist man so verblieben, dass das Land beim Corona-Rettungsschirm keinen (!) kommunalen Anteil verlangt und die Kreise die Kosten der Dieselhilfe vollumfänglich übernehmen. Viele Aufgabenträger bleiben dies bisher schuldig.



Qualität & Zuverlässigkeit im ÖPNV

Auch als Live-Stream!

Wie kann man Qualität im ÖPNV messen?

Wie sieht die Rollenverteilung im ÖPNV aus?

Wie müssen Vergaben ausgestaltet sein, damit Wirtschaftlichkeit und Qualität einer Verkehrsleistung gleichermaßen berücksichtigt werden?

Was macht einen qualitätsvollen Busverkehr aus?

Einladung

Für diese und andere Fragen geben hochkarätige Referenten Denkanstöße und zeigen Perspektiven auf. Seinen Abschluss findet der Veranstaltungstag mit einer Gesprächsrunde zum Thema „Die Bedeutung von Qualität und Zuverlässigkeit für die Nutzung des ÖPNV: Was muss anders werden?“, bei der die Referenten und Vertreter des Verkehrsministeriums einen vielleicht auch kritischen Blick in die Zukunft werfen.

Wann? Ganztägig am Dienstag, 08. November 2022

Wo? Auf dem Bildungscampus in Heilbronn

Wir freuen uns, dass wir Herrn Ministerialdirektor Berthold Frieß für eine Keynote begrüßen dürfen.

Das Programm finden Sie unter www.wbo.de.

Zwei Mitgliedsunternehmen des WBO zum Thema Fahrermangel



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



Mario Sohler,
Werner Sohler GmbH,
Wangen im Allgäu

Landauf, landab fehlen Arbeitskräfte. Den privaten Busunternehmen macht insbesondere der Mangel an Busfahrerinnen und Busfahrern zu schaffen. Corona hat die bestehende Situation weiter verschärft.

Einen Einblick in den Alltag geben zwei Unternehmer, Christof Bühler, Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG mit Sitz in Wilhelmsdorf und Mario Sohler, Werner Sohler GmbH mit Sitz in Wangen im Allgäu.

Wie viele Fahrerinnen und Fahrer fehlen bei Ihnen aktuell und perspektivisch?

Christof Bühler: Aktuell fehlen in unserem Unternehmen vier Fahrer, das betrifft ca. 20 Prozent unserer Leistung. Im folgenden Jahr gehen weitere zwei in den Ruhestand und 2024 die nächsten und so weiter, die Fluktuation noch überhaupt nicht eingerechnet. Die Altersstruktur beim Fahrpersonal ist in vielen Unternehmen ähnlich. Viele Betriebe wurden in den 70er und 80er Jahren mit damals jungem Personal aufgebaut; dieses Personal geht jetzt in den wohlverdienten Ruhestand. Also haben wir zusätzlich zu der allgemeinen Knappheit an Arbeitskräften auch mit dieser branchenspezifischen Überalterung beim Fahrpersonal zu kämpfen.

Mario Sohler: Aktuell fehlen uns im Unternehmen mindestens sechs Fahrer für den täglichen Einsatz im Linienverkehr. Aus der Not heraus decken wir das über uns selbst und mit Büro- und Werkstattpersonal ab. Was auf Dauer so nicht möglich ist, da die Belastung für alle zu hoch ist. Wenn wir den Reiseverkehr dazu nehmen, fehlen noch mehr Fahrer. Das führt dazu, dass wir die Reisebusse auf dem Hof stehen haben und keine Angebote mehr machen können.

Was tun Sie, um Personal zu gewinnen?

Christof Bühler: Wir schalten Anzeigen, wir versuchen, über das eigene Personal neue Mitarbeiter zu gewinnen, wir sind bei der Agentur für Arbeit, wir sprechen Menschen direkt an, wir machen Werbung.

Mario Sohler: Wir sind auf allen Kanälen unterwegs, arbeiten gerade eine größere Kampagne zur Mitarbeitergewinnung aus, bezahlen Führerscheine, haben Wohnraum geschaffen für Fahrer, die Dienstpläne verbessert und bezahlen einen ordentlichen Lohn.

Warum klappt das nicht so wie erhofft?

Christof Bühler: Die Hauptgründe liegen in der allgemeinen Knappheit, bei den Kosten und der langen Ausbildungsdauer für den Führerschein, der ja erst die Voraussetzung dafür schafft, dass der Mitarbeiter überhaupt eingearbeitet werden kann, sowie in der zeitintensiven Einarbeitungsphase. Dies ist in vielen anderen Berufszweigen anders. Ein neuer Mitarbeiter braucht nach dem Führerschein nochmal ca. sechs Monate im Unternehmen, bis er selbständig fahren kann und ca. zwei Jahre, bis er überall eingewiesen ist.

Mario Sohler: Der Zugang zum Beruf ist eine Katastrophe, der letzte Fahrer hat sechs Monate gebraucht, um den Führerschein zu machen, weil insbesondere die Pflichtstundenanzahl völlig überzogen ist. Wenn man hier alle Kosten rechnet, kommen wir schnell auf Summen über 30.000 €. Der Führerschein alleine kostet rund 10.000 € plus sechs Monate Lohn mit Nebenkosten. Es kann sich niemand leisten, seinen Beruf zu kündigen und den Busführerschein zu machen. Stellen Sie sich vor, der Fahrschüler bekommt den Führerschein nach sechs Monaten nicht, da er ihn aus welchem Grund auch immer (z.B. nicht die gesundheitliche Eignung) nicht besteht. Wir haben da aber schon ein halbes Jahr und 30.000 € investiert. Das ist nicht zukunftsfähig.

Was sind die Haupt-Stolpersteine?

Christof Bühler: Bürokratie-Dschungel bei der Führerscheinausbildung, Führerscheinausbildungsdauer und Ausbildungskosten. Deutschland hat die Berufskraftfahrerqualifikation im Bereich Bus in einer Form umgesetzt, die im Grunde das Aus für diesen Beruf bedeutet: Wir benötigen aktuell zwischen sechs und acht Monaten, bis der Führerschein erlangt wird, und die Kosten liegen bei rund 10.000 €. Die Pflichtfahrstunden sind so hoch, dass die Fahrlehrer mit den Fahrschülern in unsinniger Weise stundenlang spazieren fahren, um dem Gesetz Genüge zu tun. Wir warten in Deutschland auf Bescheinigungen, auf Termine, auf Prüftermine, Papiere und, und, und. Im benachbarten Österreich wurde die EU-Verordnung auch umgesetzt. Hier können sie – leider nur mit Wohnsitz Österreich – den Führerschein innerhalb von acht Wochen erlangen – zu einem Bruchteil der Kosten, die insgesamt bei ca. 3.000 - 3.500 € liegen.

Im Vergleich zu unseren österreichischen Mitbewerbern sind wir in doppelter Hinsicht benachteiligt: Der österreichische Unternehmer kommt leichter und günstiger an Fahrpersonal und ist nach EU-Recht natürlich auch hier bei uns vor Ort auf dem Markt präsent. Dies ist leider bei der Fahrschuldienstleistung nicht der Fall. Gerne würden wir Interessenten nach Österreich zur Ausbildung schicken, dies ist uns aber verwehrt.

Mario Sohler: Der bundesdeutsche Führerschein wurde durch die Berufskraftfahrerqualifikation derart aufgeblasen, dass es beinahe unmöglich ist, den Führerschein aus purem Interesse zu machen. Genau diese Fahrer fehlen uns aber jetzt.

Das gesamte System gehört überdacht, die Fahrschüler sehen zimal die gleichen Folien, sitzen Stunden ab in der Fahrschule und hinter dem Lenkrad, Führerschein und Qualifikation laufen parallel und vieles doppelt sich, statt das integriert anzugehen.

Fortsetzung Interview von Seite 3 →

Mario Sohler: Wenn wir hier nicht dem Beispiel Österreich oder anderer EU-Staaten mit nationalen Führerscheinen folgen und die Führerscheinausbildung nicht umgehend reformieren, werden wir keine neuen Fahrer mehr bekommen.

Werden Sie Leistungen reduzieren müssen, wenn Sie nicht bald mehr Fahrerinnen und Fahrer generieren können?

Christof Bühler: Finden wir kein Personal, werden verständlicherweise Leistungen und Angebote reduziert. Die Qualität des ÖPNV leidet darunter. Dies sind nicht die Voraussetzungen für die Verkehrswende.

Mario Sohler: Im Reiseverkehr sind wir schon so weit, und im Linienverkehr kämpfen wir jeden Tag, um keine Leistung reduzieren zu müssen. Lange werden wir das nicht mehr auffangen können.

Preisexplosion bei Strom und Gas – und was ist mit dem Bus? Unser Vorschlag: § 56 Energiesteuergesetz reformieren

„Der massive Anstieg der Energiekosten ist für viele Unternehmen schlicht nicht mehr zu verkraften. Deshalb müssen Bund und Land jetzt rasch umfassende Entlastungsmaßnahmen in die Wege leiten.“ So lautet die Kernforderung der Unternehmer Baden-Württemberg in einer Resolution von Ende Oktober, der sich der WBO nur anschließen kann. Doch wo bleibt die Lösung für den Busverkehr?

Die WBO-Mitgliedsunternehmen sind, wie alle Busunternehmen, von der Preisexplosion in besonderem Maße betroffen. Der Schwerpunkt liegt bei ihnen auf den hohen Dieselpreisen – mit dem großen Unterschied zum Güterverkehr, zum Handel und zum Handwerk, dass keine oder nur eine geringe Möglichkeit besteht, die Kosten weiterzugeben. Denn die Ticketpreise sind letztlich politisch vorgegeben. Der Bund hat hier vermeintlich gegengesteuert durch die Senkung der Energiesteuer auf Diesel für drei Monate auf den durch die EU vorgegebenen Mindestsatz (für alle Verbraucher).

Wie könnte eine dauerhafte Entlastung der Unternehmen aussehen? In der öffentlichen Diskussion wird immer wieder ein sog. Gewerbediesel gefordert (also ein reduzierter Energiesteuersatz für gewerbliche Nutzer). Das wäre eine Möglichkeit, ist aber leider nicht so einfach umsetzbar. Eine Zapfsäule kennt den Unterschied privat – gewerblich nicht, hieran wird es womöglich scheitern.

Es gäbe jedoch eine leicht umzusetzende Lösung für ÖPNV-Unternehmen, nämlich die Steuerentlastung für den öffentlichen Personennahverkehr nach § 56 Energiesteuergesetz. Dazu muss der Rückerstattungssatz auf 140,40 € pro 1000 Liter Diesel (derzeit nur 54,02 €) angehoben werden. So kommt man dann beim Diesel in ÖPNV-Unternehmen zum Mindeststeuersatz nach EU-Recht.

Des Weiteren sprechen wir uns dafür aus, die Steuerentlastung auf Fernbusse auszuweiten. Für Fernbusse kann die Steuerentlastung bislang nicht geltend gemacht werden. Fernbusse sind zudem bei der Umsatzsteuer gegenüber dem Schienenverkehr benachteiligt (19 Prozent gegenüber 7 Prozent). Dabei sind Fernbusse klimapolitisch das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Diese ständige Diskriminierung muss beendet werden.

Wenn der Gesetzgeber noch mehr tun möchte, haben wir dazu eine weitere Lösung parat: **nur noch den Mindestsatz der Umsatzsteuer für Fahrten mit Bussen und Bahnen.** Davon hätten dann alle Verbraucher was, die mit Bus oder Bahn zur Arbeit, zum Einkaufen und in die Schule fahren oder den Bus und die Bahn für eine Reise nutzen. Das wäre auch klimapolitisch die beste Lösung!



Freigestellte Verkehre – ohne Index nicht mehr fahrbar

Viele freigestellte Verkehre stehen aktuell massiv unter Druck. Freigestellte Verkehre sind unter anderem besondere Schülerverkehre, Werkverkehre, Verkehre zu gemeinnützigen Werkstätten für Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen. In einem Vergabeverfahren werden diese Verkehre regelmäßig für ein Jahr vergeben, sie haben aber oft einen Verlängerungsmechanismus – sie verlängern sich dadurch automatisch, wenn der Verkehrsvertrag nicht gekündigt wird.

Die Verkehrsverträge enthalten in der Regel keine oder eine nur ungenügende Kostenfortschreibungsklausel – das heißt, egal wie sich die Personalkosten, die Kraftstoffkosten oder die sonstigen Allgemeinkosten entwickeln – es wird über Jahre vom Auftraggeber – von den Einrichtungen oder vom Landkreis – der gleichbleibende Ausgleichsbetrag für die erbrachten Beförderungsleistungen bezahlt. Das war schon vor der Corona-Pandemie und der aktuellen Kostenexplosion ein Problem. In der jetzigen Zeit, in der das Kostenniveau in den Betrieben dauerhaft hoch bleibt, sind freigestellte Verkehre jedoch ohne eine auskömmliche Indexierung nicht mehr fahrbar. Verkehre, die z.B. über Jahre nicht indexiert wurden, schieben nicht selten eine Bugwelle von Mehrkosten in Höhe von 50 % und mehr vor sich her, je nach Basiskosten.

Daher muss jetzt etwas geschehen: **Auch freigestellte Verkehre müssen in Vergabeverfahren mit dem BaWü-Index ÖPNV Straße fortgeschrieben werden.** Nur so können auch solche Verkehre zuverlässig und auskömmlich erbracht werden. Hier besteht daher dringend Handlungsbedarf. Informationen zum BaWü-Index finden Sie [hier](#).

Da es keine Landeslösung für die Übernahme der Dieselmehrkosten gibt, hangeln sich die privaten Busunternehmen im baden-württembergischen Flickenteppich von Einzellösung zu Einzellösung – mit überwiegend unbefriedigendem Ergebnis.

Subunternehmer sind besonders betroffen.

Christine Leibfritz, Geschäftsführerin Leibfritz Reisen, Sonnenbühl im Kreis Reutlingen, berichtet über ihre aktuelle betriebliche Situation als Subunternehmerin:

„Wir haben in unserer Branche schon seit letztem Jahr, dann jedoch massiv ab März diesen Jahres mit immens steigenden Kosten zu kämpfen, Hauptbestandteil Diesel, ebenso auch AdBlue, das sich im Preis verfünffacht hat.

Unsere Firma ist im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Reutlingen seit vielen Jahren als Subunternehmer für die Bahnstochter RAB unterwegs. Seit März suchten wir immer wieder Gespräche und Lösungsvorschläge mit der RAB. Fehlansätze mit den Mehrkosten umgehen und die RAB erst Gelder weiterreichen kann, wenn sie selbst auch welche bekommt. Zuletzt hatten wir uns dann im Juli 2022 mit sieben anderen Kollegen aus unserem Landkreis zusammengeschlossen und gemeinsam einen Hilferuf an die RAB versandt. Als dann Bund und Land keine Gelder für den ÖPNV bereitstellen wollten, haben wir uns entschlossen, einen Hilfebrieft an die Politik und das Landratsamt zu versenden, welcher tatsächlich dann über die Resonanz in der Öffentlichkeit Gehör fand. Das Resultat wäre gewesen, dass alle ihre Busse ab September nicht mehr bewegen. Von da an gab es sehr viele Gespräche untereinander und mit Vertretern des Landratsamtes Reutlingen. Wir Unternehmer wurden gehört und es gab zumindest für die bestellten Verkehre (sog. Bruttoverträge) gute Lösungen. Diese werden einen Dieselausgleich für das komplette Jahr pro gefahrene Kilometer bekommen, ohne Anrechnung auf die Fortschreibung der vereinbarten Kilometerpreise in 2023.

Mit diesem Ergebnis war sechs von acht Unternehmen gedient. Nicht jedoch den Unternehmen, die wie wir für die RAB als Subunternehmer in einem sog. eigenwirtschaftlichen Bündel fahren. Für diese nimmt der Landkreis (wie alle Landkreise im Verbund Naldo) keine Gelder in die Hand. In den Gesprächen wurde darauf hingewiesen, dass der Landkreis Geld für den Verbund Naldo in die Hand genommen und sich an der Fahrgelderhöhung beteiligt hat. Die Verhandlungen mit der RAB verliefen in der Folge einseitig. Die RAB mahnte an, dass die Angebote, welche sie uns im August vorlegte, nicht weiter verhandelbar seien. Leider sind diese Preise nicht auskömmlich für die verbleibenden zwei Unternehmen. **Wir sind also weiter gezwungen, Privatgelder in die Firma zu stecken, um auf den Linien für die öffentliche Hand unterwegs sein zu dürfen! Verückt!**

Im Endeffekt müssen wir jetzt die Verträge mit der RAB vorsorglich kündigen. Die nächsten Wochen sollten genutzt werden, eine für alle Seiten auskömmliche Lösung zu finden, damit auch nach den Weihnachtsferien alle Kinder zur Schule bzw. die Berufstätigen zur Arbeit kommen.“



Christiane Leibfritz,
Geschäftsführerin Leibfritz Reisen, Sonnenbühl

Hinweis der Redaktion:

Die Situation, die Christine Leibfritz wiedergibt, ist **kein Einzelfall**. Viele Subunternehmen in Baden-Württemberg sind in der denkbar schlechtesten Situation. Die Verkehre sind aufgrund von Wettbewerb in normalen Zeiten regelmäßig „gerade so finanziell“ zu fahren. In der aktuellen Krise leiden die Subunternehmer am meisten, und das ganz unabhängig davon, wer der Auftraggeber ist. Es gibt in den Verträgen keinerlei finanziellen Puffer für solche Mehrkosten – die Verträge kennen zudem meist keinen oder einen nur unzureichenden Index, das ist fatal!

In Landkreisen, in denen der Aufgabenträger die Mehrkosten ausgleicht, wird der Auftraggeber in die Lage versetzt, auch den Subunternehmer in der Krise besser zu vergüten. **Ohne zusätzliche finanzielle Mittel der öffentlichen Hand fehlt jedoch viel Geld im System ÖPNV. Und das trifft das schwächste Glied im ÖPNV – und das ist der Subunternehmer – am härtesten.**



© MACLEGG/AdobeStock