

22:43 Uhr: „Ich will in den Walramsweg 4“ - Hintergründe zu On-demand-Verkehren

Neue Mobilitätsangebote für den ÖPNV

Am 1. August ist das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten. Die Novellierung war von Verkehrsunternehmen, kommunalen Aufgabenträgern für den ÖPNV, der (Verkehrs)Politik und vor allem von neuen Mobilitätsanbietern wie Uber, MOIA, Clevershuttle, IOKI, ViaVAN (jetzt VIA), door2door und anderen lang ersehnt und erwartet worden. „Neue flexible Angebote können bestehende Angebote im ÖPNV ergänzen und verdichten oder unter bestimmten Bedingungen sogar ersetzen“, steht in der Gesetzesbegründung für die Novellierung und verweist besonders auf den „ländlichen Raum oder in Randbezirke(n) der Ballungsräume, wo die Nachfrage im Tagesverlauf stark schwankt oder generell niedrig ist.“ Insgesamt sei damit die ambitionierte Hoffnung verbunden, denn „(p)lattformbasierte On-Demand-Mobilitätsdienste besitzen das Potential, den motorisierten Individualverkehr in den Städten zu reduzieren und die Menschen in ländlichen Räumen mit effizienten und bezahlbaren Mobilitätsleistungen zu versorgen“ (BT-Drs. 19/26175 2020: 3, 44). Nicht umsonst heißt das Gesetz, das das alte PBefG novelliert, „Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“. Es wurde am 16. April 2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Was ist das Neue und was wurde da modernisiert?

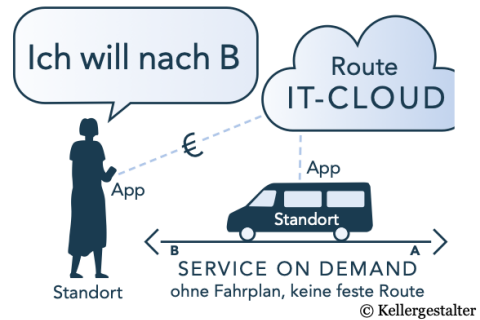
Die Modernisierung des PBefG ist einmal eine Modernisierung des Rechtsrahmens und reagiert auf neue technische Möglichkeiten sowie auf Anforderungen bei der Umsetzung der Klimaschutzziele (KCW 2019: 19ff.). Es werden neue Bedingungen für die Marktteilnehmer des straßengebundenen, öffentlichen Personennahverkehrs formuliert: für bedarfsgesteuerte Linienverkehre ohne festen Linienweg und für einen bedarfsgesteuerten Gelegenheitsverkehr und zwar mit der Möglichkeit der Bündelung mehrerer Fahrtwünsche in einem definierten Rahmen: zeitlich, örtlich und einer definierten Anzahl von Fahrgästen im Fahrzeug.

Bisher ergänzten nur wenige bedarfsorientierte Angebote etwa in Form eines Anruf-Sammeltaxis die liniengebundenen Verkehrsangebote eines ÖPNV-Liniennetzes. Dieser auf vorherige Bestellung per Telefon basierende Personennahverkehr, in den meisten Fällen mit einer 60-minütigen Vorbuchungsfrist, ist künftig weiterhin vor allem in ländlichen Regionen und Landkreisen im Angebot. Das Neue ist, dass zwei technisch neue Angebotsarten hinzukommen können und den Stadt- und Regionalverkehr im ÖPNV ergänzen und zwar

- a) in Form des Linienverkehrs **innerhalb** des ÖPNV als **Linienbedarfsverkehr** nach § 44 PBefG unter der Regie der kommunalen Aufgabenträger und
- b) in Form des Gelegenheitsverkehrs **außerhalb** des ÖPNV als bedarfsgesteuerter **gebündelter Bedarfsverkehr** nach § 50 PBefG unter der Aufsicht der PBefG-Genehmigungsbehörden.

Die ‚sofortige‘, automatisierte Bedarfssteuerung, gleichsam das ‚Just-in-time‘ der Mobilitätsdienstleistungen ist die entscheidende technische Seite dieser Modernisierung.

Erforderlich ist dazu eine web-basierte Smartphone-Applikation (App), die Personen, die eine Fahrt in einem definierten Bediengebiet, etwa der Altstadt von Lübeck, dem Landkreis Hof oder bestimmten Stadtteilen von Landau/Pfalz unternehmen möchten, in der Regel einen achtsitzigen Kleinbus vermittelt. Per App wird die Durchführbarkeit dieses Fahrtwunsches der oder den Personen mitgeteilt oder besser vermittelt, je nach den algorithmischen, d.h. den programmierten Bedingungen des zeitlichen, örtlichen und kapazitätsbezogenen Abgleiches von Fahrtwunsch (z.B. Walramsweg) und der Verfügbarkeit des Fahrzeuges („Matching“). Ist ein Fahrzeug in einem sich aus den Bedingungen dieses ‚Matching‘ erge-



benden Zeitraumes an einer definierten Stelle, der im ‚Matching‘ abgelegten ‚virtuellen‘ Haltestelle, so kann das on-demand-Fahrzeug den on-demand-Fahrgast aufnehmen und an das gewünschte Ziel bringen (siehe Abbildung). Die Wartezeit sollte idealerweise etwa 3 - 8 Minuten betragen, kann aber auch durchaus bis zu 20 oder gar 30 Minuten dauern, vor allem dann, wenn die bereitgestellten Fahrzeuge nicht auf spontane Nachfragen¹ reagieren können bzw. die „Leitstelle“ in der App dies nicht der Kundin und dem Fahrer per App mitteilt.

Viele neue Angebote in unterschiedlicher Gestaltung

Die Bezeichnung für diese neuen Nahverkehrsangebote ist nicht einheitlich. Oft fallen Modernität verheißende Begriffe wie „Ride-Pooling, Ride-Sharing (Bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb) oder ... On-Demand-Verkehre“ ... „Rideselling (oder auch Ridehail-ing)“ (BT-Drs. 19/26175: 46). Ähnlich verunglückt ist die Interpretation des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die auf ihrer Internetseite drei Begriffe mit nicht korrekten Zuschreibungen vorschlagen: „**Rideselling** (oder auch **Ridehailing**) ist die digital vermittelte, entgeltliche und on-demand-gesteuerte, also nachfrageabhängige, Beförderung“ ... „**Ridepooling** (Fahrdienst-Sammelauto) ist eine Form des Rideselling – allerdings als Sammelverkehr“.

Wenn im Folgenden von on-demand-Verkehren gesprochen wird, so geht es immer darum, eine Mitfahrgelegenheit (ride) zu nutzen, im Sinne von: gebündelt (pooling), mitbenutzend (sharing), gekauft/vertrieben (selling) oder auf Wunsch/auf Abruf (on demand), eine in dieser Kombination bisher nicht gekannte Art des ÖPNV.

Oder anders ausgedrückt: die **neue** Bedienform der **On-Demand-Verkehre** erschließt zwei von einander unterscheidbare Marktbereiche des Personennahverkehrs, einmal als flexibler und/oder liniengebundener „Linienbedarfsverkehr“ und regulatorisch als integrierter Teil des ÖPNV „im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan“ (§ 44 PBefG). Zum anderen als „gebündelter Bedarfsverkehr“ mit Mietwagen und Fahrpersonal privater Betreiber, regulatorisch als zusätzliches Angebot außerhalb des ÖPNV-Angebotes unter dem Regelungsregime der Genehmigungsbehörde (§ 50 PBefG).

Praktisch begegnen uns im ersten Fall mit der ‚Leitstelle in der Hand‘ Linienbedarfsverkehre als **örtliches** Angebot privater oder kommunaler App-Anbieter. Hinter diesen Angeboten stehen App-Entwicklungen zumeist folgender Firmen: Via Transportation, Inc., ioki GmbH (oder auch unter CleverShuttle bzw. GHT Mobility GmbH), Spare Labs Inc. oder Door2Door GmbH. Mit öffentlichen Mitteln geförderte App-Eigenentwicklungen wie die App ‚Flexa‘ der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) sind und bleiben wohl eine Ausnahme. Seit Januar 2021 haben die LVB ihr ‚Flexa‘-App-Angebot an CleverShuttle Leipzig als Subunternehmen mit

¹ Die Nichtverfügbarkeit eines on-demand-Angebotes wird am Beispiel des **WittlichShuttle** (Wittlich, ca. 20.000 EW, ländliche Struktur, Kreisstadt, Mittelzentrum, WittlichShuttle mit aktuell 2 Fahrzeugen ersetzt Stadtbussystem; Fläche 49,6 km², davon 42% landwirtschaftliche Fläche, 387,3 Bewohnerinnen je Quadratkilometer, 616 Pkw je 1.000 Einwohner;) sehr deutlich: im Jahr 2020 betraf dies 40% von 44.320 Fahrtanfragen. „Häufig waren zu spontan angefragte Fahren (0 – 30 Minuten bis zur Abholung) ein Stornierungsgrund für ‚kein Fahrzeug verfügbar‘“. Jahresbericht 2020 Wittlichshuttle, ohne Verfasserangaben (Betreiber: DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, App-Hersteller ist die DB-Tochter ioki GmbH), S. 5

Fahrzeugen und Personalen vergeben. Damit ist ein weiteres Kennzeichen der on-demand-Angebote im ÖPNV deutlich hervorgetreten. Die drei wichtigsten Betriebsteile: App, Fahrzeuge und Fahrpersonale, die unabdingbar für ihre Funktionsweise sind, können in getrennter oder einer gemeinsamer Betreiberkonstellation eingesetzt werden. Damit sind die Gestaltungsmöglichkeiten für unterschiedliche App-gesteuerte Betreiberkonzepte eröffnet, wie die folgenden Beispiele zeigen: vom kommunalen Aufgabenträger wie etwa der Stadt Freyung, von kommunalen Verkehrsunternehmen wie der HEAG Mobilo in Darmstadt oder kommunalen Unternehmen wie den Stadtwerken Münster oder vom App-Hersteller selbst wie der ioki GmbH für „Mein G-Mobil“ als Anbieter für die Stadt Gronau im Rahmen des „RVM On-Demand“-Angebotes des kommunalen Verkehrsunternehmens „Regionalverkehr Münsterland“. Es ist fast so, als wären die einzelnen ‚Betriebsteile‘ beliebig zubuchbar. Was diese lokalen Angebote zusammen hält bzw. zusammen halten soll, ist ihr Name, das neue Markenzeichen. Und dieses Markenzeichen, obwohl regulatorisch im ÖPNV und den damit verankerten Strukturen und etablierten Markennamen wie „Stadtwerke“, HEAG, LVB, KVB oder BVG verbunden, bedienen sich als bewußte Abgrenzung zum bisherigen ÖPNV (!) zum Teil skurriler, übertrieben auffälliger oder leicht spöttischer Namen wie Fips, Kexi, Isartiger, Hopper, Isi, Hin&Wech, Rhesi, AktiVVo, BerlKönig, LOOPmünster, Knut, Hol mich! App, Omobi, Bussi oder EMIL. Mit dieser Aufmerksamkeitssemantik soll die Bedeutung der App-gesteuerten Linienbedarfsverkehre im Wettbewerb um Fahrgäste deutlich hervorgehoben werden.

Im Wettbewerb um Fahrgäste geht es auch in dem zweiten neuen Marktbereich, dem on-demand-Verkehr als „gebündelter Bedarfsverkehr“. Hier treten überörtliche Mietwagenanbieter unter Markennamen wie MOIA (Hamburg und Hannover), CleverShuttle (Düsseldorf und Leipzig) oder Uber (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, München und Stuttgart) auf. Diese können aber nur von Unternehmen - und das ist die unterscheidbare regulatorische Regel - durchgeführt werden, die in der Kommune einen Betriebssitz haben und ihr Angebot ausschließlich in der Kommune des Betriebssitzes anbieten (§ 50 Abs.2 PBefG). Das bedeutet z.B. für das on-demand-Angebot von CleverShuttle in Düsseldorf: durchgeführt wird ein „Fahrdienst zur Tür-zu-Tür-Beförderung von Personen“ von der CleverShuttle Düsseldorf GmbH², einem gemeinsamen Tochterunternehmen des DB AG-Tochterunternehmens GHT Mobility GmbH (CleverShuttle) und der privaten Stadtwerke Düsseldorf AG und nicht dem kommunalen Verkehrsunternehmen in Düsseldorf, der Rheinbahn.

Viele der seit 2017 App-gesteuerten ‚Verkehrsangebote nach Bedarf‘ fallen noch unter die Experimentierklausel des alten, nicht novellierten PBefG wie z.B. das Angebot „freYfahrt“ der Stadt Freyung. Die unterscheidbaren Märkte für die Mobilitätsangebote: „Linienbedarfsverkehr“ und „gebündelter Bedarfsverkehr“ werden sich erst nach einer Übergangszeit deutlich herausgebildet haben und noch klarer im Alltag abgrenzbar sein. Im weiteren Verlauf dieser Ausführungen konzentrieren wir uns auf das im Idealfall in den ÖPNV integrierte Mobilitätsangebot: „Linienbedarfsverkehr“.

Linienbedarfsverkehr - ein wachsender Markt auf Kosten der Busangebote?

Wieviele Angebote der in den ÖPNV integrierten Linienbedarfsverkehre nach § 44 PBefG es deutschlandweit gibt, läßt sich nur in etwa abschätzen, da diese nicht einheitlich statistisch erfasst werden. Eine empirische Auswertung öffentlich zugänglicher Daten kommt zu folgendem Ergebnis: zum Okt. 2021 gibt es 45 lokale Angebote mit etwa 534 gemeldeten Fahrzeugen. Damit hat sich im Vergleich zum Vorjahr das App-Angebot mehr als verdoppelt, vor allem ist die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge deutlich gestiegen. Die Anzahl der eingesetz-

² vgl. Stadtwerke Düsseldorf AG (SWD): Jahresabschluss 2020, Bundesanzeiger-Fassung vom 05.10.2021, S. 52). Mehrheitsaktionär der Stadtwerke Düsseldorf AG ist mit einem Anteil von 54,95 % die EnBW Energie Baden-Württemberg AG, Karlsruhe (EnBW AG). CleverShuttle Düsseldorf GmbH (CSD) ist ein gemeinsames Tochterunternehmen von SWD AG und GHT Mobility GmbH je zu 50 % und ist Darlehnsnehmer der Stadtwerke Düsseldorf AG in Höhe von 1,4 Mio. Euro (siehe Jahresabschluss SWD 2020, a.a.O., S. 10 und S.30.) Die GHT Mobility GmbH hat in 2019 einen Jahresfehlbetrag von 38,6 Mio. EUR erwirtschaftet und weist für 2019 ein negatives Eigenkapital in Höhe von 14,4 Mio. EUR aus (vgl. Jahresabschluss GHT Mobility GmbH 2019, Bundesanzeiger-Fassung vom 23.6.21).

ten Fahrzeuge reicht von 1 („freifahrt“, Stadt Freyung) bis 186 (Berlkönig, Berlin), wobei die meisten App-on demand-Angebote z. Zt. zwischen 5 - 20 Fahrzeuge einsetzen. Viele der seit Beginn 2020 ausgeschriebenen on-demand-Verkehrsleistungen sind auf zunächst 3 - 4 Jahre beschränkt, teilweise mit Verlängerungsoptionen. Eine deutliche Angebotssteigerung wird ab ca. 2024 und vor allem Ende der 20er Jahre erwartet (Roland Berger/Intraplan/Florenus im Auftrag des VDV 2021: 66f).

Anbieter dieser on-demand-Verkehre sind in der überwiegenden Zahl kommunale Verkehrsbetriebe wie z.B. die WSW mobil GmbH, Wuppertal, mit (zunächst) 6 Fahrzeugen und ihrem on-demand-Angebot „Hol mich! App“. Durchgeführt wird dieses on-demand-Angebot von einem privaten Dritten, „eine(m) Unterauftragnehmer mit eigenem Fahrpersonal für die Erbringung von Fahr- und Dienstleistungen mit durch den Auftraggeber (WSW mobil - Ergänzung V.R.) zur Verfügung gestellten PKW“³. Andere Gestaltungsmöglichkeiten sind Ausschreibungen des gesamten on-demand-Systems an einen privaten Dienstleister wie etwa bei der BVG, Berlin, mit „Betrieb: Fahrer*innen, Fahrzeuge (inkl. Umrüstung, Instandhaltung, Folierung, Versicherung), Flotten- und Lademanagement, Schichtplanung, Personalführung und Schulungen und System: Hintergrundsystem und Systemkomponenten für On Demand-Ridepooling“⁴

In ländlichen Gebieten bestellen die kommunalen Aufgabenträger, vor allem, wenn sie keine eigenen Nahverkehrsbetriebe besitzen, ihre on-demand-Verkehrsleistungen ebenfalls bei privaten Dritten wie z.B. der Landkreis Kelheim. Für ihr on-demand-Angebot „KEXI“ des App-Entwicklers IOKI mit 2 Fahrzeugen hat die RBO Regionalbus Ostbayern GmbH für 3 Jahre die Ausschreibung als Betreiber von „KEXI“ mit einem Nettovolumen von rd. 1,1 Mio. Euro gewonnen und stellt App, Fahrzeuge, Wissen und Personal für die gesamte Betriebsdurchführung zur Verfügung⁵.

Nur etwa 10% der on-demand-Angebote (s.o.) werden als Eigenproduktion des kommunalen Verkehrsbetriebs organisiert, mit eigenem Personal und Managementwissen wie beispielsweise beim Angebot „FIPS“ der RNV in Mannheim, „Isi“ bei der KVB in Köln, „swaxi“ bei der AVG in Augsburg oder „Mybus - Wie Bus ist das denn?“ bei der DVG in Duisburg. In der Mehrzahl werden on-demand-Angebote bei kommunalen Verkehrsbetrieben als ausgelagerte, privatisierte Fremdleistung erbracht.

Die Begründung für den Einsatz von on-demand-Angeboten ist in vielen Fällen eher nüchtern: Ergänzung des ÖPNV. Euphorischer klingt es im Haushaltsplan der Stadt Kleve für den Haushaltsplan 2021: „die Einrichtung eines on-demand Rufbusses KLEVE mobil ... stellt für die mittelgroße Stadt Kleve ... einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des örtlichen ÖPNV“ (Stadt Kleve 2021: 153) dar. Es sind offensichtlich bisherige Angebotsmängel im ÖPNV mit denen in ländlichen Gebieten oder kleinen und mittleren Städten wie z.B. Limburg, Taunusstein oder Landau/Pfalz das on-demand-Angebot eine sog. ‚Lücke‘ im ÖPNV schließen soll. Die Metapher der Lücke unterstellt, allein das on-demand-Angebot könne diese Lücke schließen. Dabei sind es - sehr entlarvend - „schlecht abgedeckte Zeiten ... sowie Direktverbindungen bei unattraktiven Umsteigebeziehungen im vorhandenen ÖPNV-Netz“ (Auftragsbekanntmachung BVG 2021), also offensichtliche Mängel im bisherigen ÖPNV-Angebot zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, wie es die ÖPNV-Gesetze der Länder proklamieren.

On-demand-Verkehre sollen nicht nur eine Lücke schließen, sondern sie können auch den Umfang der bisherigen ÖPNV-Verkehrsleistung verschieben. So werden Bus- und on-demand-Verkehrsleistungen auch als gemeinsame Verkehrsleistung ausgeschrieben. Folgerichtig ist in den Ausschreibungen bzw. den Vergaben vermerkt, dass sich die Auftraggeber das

³ siehe TED: 538841-2020-DE zu 2020/S 219-538841 vom 10.11.2020

⁴ siehe TED: 352186-2021-DE zu 2021/S 132-352186 vom 12.07.2021

⁵ siehe TED: 217595-2020-DE zu 2020/S 091-217595 vom 11.05.2020

Recht auf Zu-, Ab- und Umbestellungen während der Vertragslaufzeit zusichern lassen. Somit könnte es sein, dass es zu Verschiebungen im Angebot von Buslinienverkehren zu App-gestützten Bedarfsverkehren kommen kann.

Viele Debatten unter Betriebsräten in den Verkehrsbetrieben, die durch die geplante Verkehrswende ermuntert, von einer Erweiterung des Busangebotes und weiterem Fahrpersonal in ihrem Betrieb ausgingen, werden wohl enttäuscht werden. Der private Verkehrsbetrieb im Landkreis Karlsruhe muss keine weiteren Busse anschaffen oder mehr Fahrpersonal einstellen, denn das on-demand-Angebot ist auf Schwachlastzeiten ausgerichtet und soll „sukzessive ... (das Busangebot) ... ersetzen“ (Vergabeverfahren Landratsamt Karlsruhe 2021). In Gronau ersetzt das App-Angebot „G-Mobil“ schon heute den Stadtbus. Bei aller Euphorie für die neuen on-demand-Angebote sollte nicht vergessen werden, dass schon in der Gesetzesbegründung zum novellierten PBefG die negative Seite der neuen Möglichkeiten benannt worden ist: „Neue flexible Angebote können bestehende Angebote im ÖPNV ergänzen und verdichten oder unter bestimmten Bedingungen sogar ersetzen“ (BT-Drs. 19/26175 2020: 44).

Und eine (vorerst) letzte Anmerkung

On-demand-Verkehre sind eine neue Vermarktungsform vom Wünschen. Mit deren Erfüllung und dem damit verbundenen weiteren Anstieg von Fahrzeugen im App-getriebenen Linienbedarfsverkehr wird es auch mehr Fahrpersonal in dem neuen, zumeist privatisierten Mobilitätsangebot geben. Manchmal wird in den Vergabebedingungen auf den Mindestlohn hingewiesen, manchmal wird als Entlohnung ein Stundenlohn von 11 Euro vorgeschrieben und eventuell sogar die Lohngruppe 4 oder 5 des TV-N wie bei der Ausschreibung von „On Demand-Verkehren (Ridepooling)“ der BVG.

Wie es in diesem sich entwickelnden App-gesteuerten ÖPNV-Alltag aussieht, vermittelt sehr anschaulich ein Youtube-Video. Ein von dem neuen Mobilitätsangebot begeisterter und engagierter Fahrer ‚on demand‘ bleibt buchstäblich in seinem Fahrzeug isoliert, das App-gesteuerte Betriebskonzept verfolgt die Anweisungen der Algorithmen, es kann ihn nicht kommunikativ einbinden, es hat für ihn eigentlich keinen Platz, die Verantwortlichen haben ihn stilgerecht per whatsapp entlassen. Das Video zeigt betriebliche Probleme, die einem Betriebsrat eines Verkehrsbetriebes nicht unbekannt sein werden: https://www.youtube.com/watch?v=s_rAl3r_yBo . Ich kann es nur empfehlen. Die Branche muss noch viel lernen.

Literatur:

Auftragsbekanntmachung BVG, Berlin im TED: 352186-2021-DE zu 2021/S 132-352186 vom 12.07.2021
BT-Drs. 19/26175: Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts
KCW GmbH: Perspektiven zur effizienten Nutzung von neuartigen Mobilitätsangeboten, Gutachten für die Verbraucherzentrale Bundesverband, 2019
Roland Berger/Intraplan/Florenus im Auftrag des VDV: Verkehrswende gestalten – Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität, 2021
Stadt Kleve: Haushaltsplan 2021
VDV Internetseite: <https://www.vdv.de/new-mobility-projekte.aspx>; aufgerufen: 13. Okt. 21
Vergabeverfahren Landratsamt Karlsruhe im TED: 472229-2021-DE zu 2021/S 181-472229 vom 17.09.2021

Hinweis zu den erhobenen Daten:

Grundlage der Erhebung zum Stichtag 13. Okt. 2021 ist eine Auswertung der VDV-Übersicht (<https://www.vdv.de/new-mobility-projekte.aspx>; aufgerufen am 13. Okt. 2021, eine Auswertung der Ausschreibungen von on-demand-Verkehren im TED für die Jahre 2020 und 2021 (bis 13. Okt. 2021); <https://ted.europa.eu/TED/search/searchResult.do> aufgerufen am 13. Okt. 2021 und ein Abgleich mit dem App-Angebot im Appstore. Berücksichtigt in der TED-Auswertung wurden Ausschreibungen mit Betriebsstart bis Ende 2021. Der tatsächliche Betriebsstart kann sich in einigen Fällen deutlich verschieben, da derzeit bei den Fahrzeugen Lieferengpässe bestehen. Aus diesem Grund kann auch die Anzahl der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge von den Zahl der gemeldeten Fahrzeuge abweichen. **Nicht** berücksichtigt in dieser Auswertung wurde der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG).