



AL/SG:	SG 15 - Mobilität, ÖPNV
Aktenzeichen:	

Aichach, den 20.06.2024

Sitzungsvorlage

Drucksache:	15/017/2024	- öffentlich -
-------------	-------------	----------------

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Kreisentwicklungsausschuss	01.07.2024	

Betreff:

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (AVV);
Neuausschreibung des Linienbündels "Lech Süd" ab Dezember 2025 - Beschlussfassung über Auftragsbekanntmachung

Anlagen

--

Hinweis auf frühere Beratungen und Beschlüsse:

Kreisentwicklungsausschuss 12.06.2023 und 04.03.2024
Kreistag 22.04.2024

Finanzielle Auswirkungen:

1. Gesamtkosten:
<input type="checkbox"/> Mittel stehen zur Verfügung <input type="checkbox"/> Verwaltungshaushalt
<input type="checkbox"/> Mittel stehen nicht zur Verfügung <input type="checkbox"/> Vermögenshaushalt
2. Deckungsvorschlag:
3. Folgekosten:
<input type="checkbox"/> Personalkosten:
<input type="checkbox"/> Sach- und Unterhaltskosten:
<input type="checkbox"/> Finanzierungskosten:
<input type="checkbox"/> Sonstiges:

Sachverhalt:

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 läuft der Verkehrsvertrag für das Linienbündel „Lech Süd“ aus, weshalb dieses neu ausgeschrieben werden muss. Es umfasst derzeit folgende Linien:

Linie	Linienweg
100	Mering - Königsbrunn
102	Augsburg-Hochzoll - Kissing - Mering
103	Friedberg - Kissing - Mering
104	Mering - Ried - Baidlkirch - Mittelstetten
106	Mering - Merching - Steinach - Steindorf
108	Mering - Unterbergen - Schmiechen
AST 103	Friedberg - Kissing - Mering

Der Kreisentwicklungsausschuss befasste sich in seinen Sitzungen am 12.06.2023 und 04.03.2024 sowie der Kreistag in seiner Sitzung am 22.04.2024 intensiv mit dem künftigen Leistungsangebot. Im Ergebnis entschied sich der Kreistag mehrheitlich für Angebotskürzungen auf der Linie 102 abends und am Wochenende. Für die flexible Bedienung soll es bei der bestehenden Anrufsammeltaxilinie (AST) 103 bleiben. Außerdem fasste der Kreistag den Beschluss, mit Verweis auf die Alternativverbindung mit der Straßenbahnlinie 3 von Königsbrunn nach Augsburg und von dort weiter mit der Regionalbahn, auf die Linie 100 künftig zu verzichten, sofern mit dem Landkreis Augsburg darüber Einvernehmen hergestellt werden könnte. Der Landkreis Augsburg wird an der AVV-Linie 100 festhalten. Damit gilt der hilfsweise vom Kreistag gefasste Beschluss, die Linie 100 künftig am Bahnhof Mering-St. Afra statt am Meringer Bahnhof beginnen und enden zu lassen. Eine nochmalige Änderung des Leistungsangebots ist im jetzigen Stadium des Vergabeverfahrens nicht mehr möglich.

Am 25.10.2023 wurde die Vorabbenachrichtigung nach Art. 7 Absatz 2 der Verordnung 1370/2007 für die Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über das Linienbündel „Lech Süd“ als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Absatz 2 PBefG mit Vertragslaufzeit 13.12.2025 bis zum 08.12.2035 veröffentlicht.

Vor dem Hintergrund der Beschlussfassung des Kreistages des Landkreises Aichach-Friedberg vom 22.04.2024, des Stadtrates der Stadt Augsburg vom 20.06.2024 und des Kreisausschusses des Landkreises Augsburg vom 26.02.2024 wird am 21.06.2024 eine Berichtigung der Vorabbenachrichtigung veröffentlicht. Zum Zwecke der Vorbereitung der Vergabeunterlagen, der Einleitung und Durchführung des Vergabeverfahrens ist die Beschlussfassung erforderlich.

Die Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über das Linienbündel „Lech Süd“ (AVV-Regionalbuslinien 100, 102, 103, 104, 106, 108, AST 103) erfolgt gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Wettbewerb nach der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) im Rahmen eines offenen Verfahrens in Form eines Bruttovertrages als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Absatz 2 PBefG mit einer Vertragslaufzeit vom 13.12.2025 bis zum 08.12.2035. Grundlage ist das beschlossene Konzept „Lech Süd“. Der laut Konzept „Lech Süd“ bestehende Fahrplanstand wird als ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 2 Satz 3 – 5 PBefG festgelegt.

Es gilt der AVV-Gemeinschaftstarif in seiner jeweiligen gültigen Fassung. Soweit keine anderweitigen Qualitätsstandards bzw. Anforderungen aufgeführt werden, haben mindestens die derzeit für AVV-Regionalbusleistungen geltenden Qualitätsstandards bzw. Anforderungen zur Anwendung zu kommen.

Zu den im Beschlussvorschlag empfohlenen Qualitätskriterien können folgende Erläuterungen gegeben werden:

Zu 1. Fahrpläne:

Derzeit geben die Aufgabenträger bzw. AVV GmbH Fahrpläne als Anforderungen vor, bei welchen die ausgewiesenen Fahrtzeiten einzuhalten sind. Von diesen Vorgaben dürfen bei der Angebotserstellung nicht abgewichen werden.

Für die Verkehrsunternehmen soll nun die Möglichkeit einer freieren Umlauf- und Dienstplanung geschaffen werden. Hierdurch soll ein ggf. kostensparenderer Fahrzeugeinsatz und Personaleinsatz ermöglicht werden. Es wird empfohlen, eine Regelung in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen, nach welcher von den vorgegebenen Musterfahrplänen inklusiver Zwangspunkte (z.B. Schulbeginn- und -endzeiten, relevanten Abfahrts- und Ankunftszeiten SPNV) in einem Änderungskorridor von $-/+10$ Minuten abgewichen werden kann. Hierdurch wird die Flexibilität der Verkehrsunternehmer bei der Umlaufplanung erheblich erhöht, was aufgrund des hohen Personalkostenanteils (in der Regel mindestens rund 60 % an den Gesamtkosten) insgesamt einen deutlichen wirtschaftlichen Effekt haben könnte.

Zu 2. Fahrzeugeinsatz:

a. Einsatz von Kleinbussen

Derzeit kommen Standardlinienbusse zum Einsatz. Für die Verkehrsunternehmen soll nun die Möglichkeit geschaffen werden, Kleinbusse statt Standardlinienbusse bei von der AVV GmbH definierten Fahrten einsetzen zu können. Hierdurch soll ein ggf. flexiblerer Personaleinsatz ermöglicht werden, da das Fahren eines Kleinbusses (8-Sitzer) keinen Busführerschein voraussetzt. Es wird empfohlen, eine Regelung in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen, nach welcher bei den von der AVV GmbH definierten Fahrten die Bedienung des Linienverkehrs mit einem Kleinbus ermöglicht wird.

b. Erhöhung der Gebrauchtfahrzeugquote

Derzeit dürfen maximal 10 % der angebotenen Standardlinienbusse (SLB) Gebrauchtfahrzeuge der Kategorie B sein. Alle Gelenklinienbusse (GLB) müssen Neufahrzeuge sein. Die Kosten eines Gebrauchtfahrzeugs belaufen sich für einen Standardlinienbus (SLB) auf ca. 150.000 € und für einen Gelenklinienbus (GLB) auf 220.000 €. Die Kosten eines Neufahrzeugs (Kategorie A) belaufen sich für einen Standardlinienbus (SLB) auf ca. 295.000 € und für einen Gelenklinienbus (GLB) auf ca. 395.000 €. Vor diesem Hintergrund ist bei Erhöhung der Gebrauchtfahrzeugquote auf 20 % der in der Spitze eingesetzten und kalkulierten Fahrzeugen eine Kostensenkung zu erwarten. Es wird empfohlen, eine Regelung in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen, nach welcher die Gebrauchtfahrzeuganteil auf 20 % der in der Spitze (Hauptverkehrszeit) eingesetzten und kalkulierten Fahrzeugen festgelegt wird.

c. Erhöhung des Gebrauchtfahrzeugalters

Derzeit werden die im AVV-Regionalbusverkehr zum Einsatz kommenden Fahrzeuge in drei Qualitätskategorien (A, B, C) unterteilt, die je nach Ausschreibung zum Einsatz kommen. Diese unterscheiden sich u.a. in der Vorgabe des Alters, welche die Fahrzeuge maximal bei Betriebsaufnahme haben dürfen:

- Kategorie A: Neufahrzeuge
- Kategorie B: Gebrauchtfahrzeuge mit max. Alter bei Betriebsaufnahme von fünf Jahren
- Kategorie C: Gebrauchtfahrzeuge mit max. Alter bei Betriebsaufnahme von acht Jahren (Ersatzfahrzeuge/Übergangsfahrzeuge bis Lieferung der Neufahrzeuge)

Die Gebrauchtfahrzeuge sind in der Praxis nach acht Jahren voraussichtlich vollständig abgeschrieben, so dass bei einer Erhöhung des Alters eine Kostensenkung zu erwarten ist. Es wird daher empfohlen, eine Regelung in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen, nach welcher das Alter für Gebrauchtfahrzeuge (SLB/GLB) einheitlich auf max. acht Jahren bei Betriebsaufnahme

me festgelegt wird und somit lediglich noch die Kategorien A und B bestehen. Dies senkt die Anschaffungskosten deutlich, zu beachten ist aber, dass die Neufahrzeuge während der langen Vertragslaufzeit abgeschrieben sind. Daher geht der AVV von einem mittleren wirtschaftlichen Effekt aus.

d. Zulassung von Fremdwerbung auf den Fahrzeugen

Derzeit findet sich keine Regelung in den Ausschreibungsunterlagen, die das Verkehrsunternehmen verpflichtet, von der AVV GmbH veranlasste Fremdwerbung auf den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen zuzulassen. Der Erlös pro Bus pro Jahr für Fremdwerbung wird beim Komplettbus auf ca. 3.400 € und bei der Heckklappe auf 1.300 € geschätzt. Insgesamt ist die Kosteneinsparung gering. Vor dem Hintergrund einer ggf. gegebenen Einnahmenquelle wird daher empfohlen, folgende Regelung in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen: „Der Auftragnehmer hat auf Wunsch des Auftraggebers, die Beklebung der Fahrzeuge mit Fremdwerbung zu gestatten und umzusetzen. Eventuell hieraus resultierende Mehrkosten (z.B. Beklebung, Neutralisierung, Fahrzeugeinsatzplanung) werden gegen Kostennachweis vom Auftraggeber erstattet. Die Einnahmen, welche aus der Nutzung als Werbefläche für den Auftraggeber entstehen, stehen dem Auftraggeber zu.“

Zu 3. Sonstige Ausstattungsmerkmale

a. Ermöglichung einer Wahl bezogen auf die Sitzbezüge

Derzeit sind in den Ausschreibungsunterlagen Sitzbezüge mit Lederimitat-Kopfteil gefordert. Es findet sich folgende Regelung in den Ausschreibungsunterlagen:

„Für die Sitze sind Bezugstoffe der Firmen Camira-Transport Fabrics Ltd. (Artikelbezeichnung BY5092), E. Schoepf GmbH & Co. KG (Artikelbezeichnung Adegas, MB241/15, Dessin M54279) oder Lantal Textiles AG (Artikelbezeichnung 71154 blau) oder Stoffe in gleichem Design in vergleichbarer Art und Güte anderer Hersteller vorzusehen und vom Auftraggeber abzunehmen. Alternativ kann der Sitzstoff der Firma Kneitz (Artikelbezeichnung Asento_ECE 9354 / blau-grün 9505) verwendet werden. Die Gestaltung der Sitzrücken im gleichen Bezugstoff ist wünschenswert. Der Kopfbereich der Rückenlehnen ist mit blauem Leder/Kunstleder zu beziehen. Der Farbton soll dem RAL-Farbton 5010 Enzianblau entsprechen.“

Einerseits wirkt ein Stoffbezug mit Lederimitat-Kopfteil ggf. „sauberer“. Zudem wird ein solcher von einigen Verkehrsunternehmen als positiv bewertet werden. Andererseits weist ein durchgehender Stoffbezug ohne Lederimitat-Kopfteil eine höhere Haltbarkeit auf. Vor diesem Hintergrund, wird empfohlen, dem Verkehrsunternehmen die Entscheidung zu überlassen, ob er für die Sitze Stoffbezügen mit oder ohne Lederimitate wählen möchte. Auch wird auf eine Herstellervorgabe verzichtet. Vor dem Hintergrund der Verbunderkennbarkeit wird die Farbvorgabe beibehalten. Hieraus dürften sich kaum wirtschaftliche Einsparungseffekte generieren lassen, allerdings erhöht dies die Flexibilität der Verkehrsunternehmer.

b. Beibehaltung der Vorgaben zur akustischen und optischen Türschließenanlage

Derzeit findet sich folgende Regelung in den Ausschreibungsunterlagen:

„Ab Tür 2 ist innen eine akustische und optische Türschließwarnanlage (grüne Leuchte bei Haltewunsch; rote Leuchte bei „Tür schließt“) zu installieren. Außen sollte eine optische Türschließwarnanlage (grüne Leuchte „Einstieg möglich“, rote Leuchte bei „Tür schließt“) an jeder Türe installiert sein.“

Vor dem Hintergrund, dass akustische und optische Türschließenanlagen die Sicherheit der Fahrgäste erhöhen und diese als Standard in vielen Regional- und Stadtbuslinien (auch Stadtwerke Augsburg) gelten, wird die Beibehaltung dieser Regelung in den Ausschreibungsunterlagen empfohlen. Die Vorgaben zu USB-Ladesteckdosen während der Fahrzeiten, kostenfreies WLAN sowie Ausstattung der Fahrzeuge mit AFZS werden beibehalten.

Zu 4. Fahrpersonal:

Derzeit findet sich in den Ausschreibungsunterlagen folgende Regelung:

„Die Bekleidung des Fahrpersonals besteht aus einfarbigen hellblauen oder weißen Oberhemden bzw. Blusen und dunkelblauen Hosen. Kurze Hosen bzw. Röcke müssen mind. bis zum Knie reichen. Zusätzliche Kleidungsstücke wie Jacken, Sakkos, Pullover oder Kopfbedeckungen etc. müssen ebenfalls in einfarbig dunkelblauer Farbe gehalten sein. Im Sommerhalbjahr (01. Mai bis 30. September) ist das Tragen eines einfarbig hellblauen oder weißen Polo-Hemdes gestattet. Das Polo-Hemd darf keine Aufnäher von Fremdfirmen enthalten.“

Die Vorgaben zur Dienstkleidung gewährleisten ein einheitliches Erscheinungsbild des Fahrpersonals und somit die Verbunderkennbarkeit. Diese Zielsetzung kann aber auch bei Zulassung von Aufnehmern von Fremdfirmen erreicht werden. Vor dem Hintergrund wird empfohlen, die Vorgaben zur Dienstkleidung beizubehalten, jedoch Aufnäher von Fremdfirmen zuzulassen. Dies erhöht auch die Unternehmensidentifikation der Fahrer mit den Verkehrsunternehmen.

Zu 5. Beibehalten der Obergrenze bei Vertragsstrafen

Derzeit findet sich in den Ausschreibungsunterlagen folgende Regelung:

„Die Summe der Vertragsstrafen pro Kalenderjahr ist begrenzt auf 5 % der jährlichen Ausgleichssumme.“

Es besteht eine BGH-Entscheidung zur 5%-Obergrenze in vorformulierten Vertragsbedingungen (AGB), nach welcher eine Überschreitung der 5%-Obergrenze zu einer Unangemessenheit der Klausel führt. Diese Rechtsprechung ist auch bei den Verkehrsverträgen zu berücksichtigen. Es wird daher empfohlen, die Vorgaben zu der Obergrenze von 5% beizubehalten.

Zu 6. Alleiniges Zuschlagskriterium: Preis

In den Ausschreibungsunterlagen waren als Zuschlagskriterium der Preis (70 %) und die Qualität (30%) festgelegt. Für den Preis galt, dass nur Angebote, die innerhalb einer Bandbreite von < 15 % über dem günstigsten Preis lagen, Punkte erzielen konnten. Angebote, die oberhalb der Bandbreite lagen, wurden mit 0 Punkten bewertet. Aufgrund der Preisabstände, aber auch vor dem Hintergrund, dass auch der preisgünstigste Bieter regelmäßig Qualität anbietet, hatte die Qualität daher keine Auswirkung in Bezug auf das preisgünstigste Angebot.

Für die Qualitätsbewertung waren ein Einsatz-/ Betriebs-/ Personalkonzept abzugeben. Diese Konzepte waren von einer Bewertungskommission zu bewerten. Diese Konzeptbewertung durch die Bewertungskommission ist zeitaufwändig und komplex, da die Bewertung (Notenvergabe) entsprechend ausführlich zu begründen ist. Die Vorgabe einer solchen Qualitätsbewertung bietet daher – unabhängig von der Qualität der letztlich durchgeführten Bewertung – eine Angriffsfläche für ein Nachprüfungsverfahren. Durch die Definition der Mindestkriterien in den Verdingungsunterlagen wird zudem ein ausreichender Qualitätsstandard erreicht, so dass vor dem Hintergrund des Ziels des effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel der Aufgabenträger empfohlen wird, den Preis als alleiniges Zuschlagskriterium festzusetzen. Hierdurch kann das Nachprüfungsrisiko erheblich verringert werden, was wiederum zu deutlichen Kosteneinsparungen führen kann. Es ist insgesamt ein mittlerer wirtschaftlicher Effekt zu erwarten.

Zu 7. Erhöhung der Subunternehmerquote auf 50 %

Derzeit findet sich in den Ausschreibungsunterlagen folgende Regelung:

„Der Auftragnehmer kann mit Zustimmung des Auftraggebers max. 30 % der Leistungen (gemessen an den Fahrplankilometern pro Jahr) an Subunternehmer vergeben.“

Einerseits soll durch eine Erhöhung der Subunternehmerquote die Möglichkeit eröffnet werden, durch Einbeziehung v. a. kleinerer Unternehmen die Lasten (Aufbringen von Fahrpersonal/Fahrzeugen) auf mehrere Schultern zu verteilen und so gegebenenfalls preisgünstigere Ange-

bote zu ermöglichen. Andererseits soll jedoch die Beteiligung von zu vielen Beteiligten verhindert werden. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Subunternehmerquote auf 50 % festzusetzen. Insgesamt ist mit einer Kosteneinsparung, wenn auch voraussichtlich mit geringem wirtschaftlichen Effekt, dieser Änderung zu rechnen.

Zu 8. Gegenrechnung von bereits erhaltener Förderung

In den vergangenen Ausschreibungen waren bereits erhaltene Förderungen für Elektrobus-Fahrzeuge/Ladeinfrastruktur bei der Angebotserstellung (Kalkulation) nicht entgegenzurechnen. Im Rahmen einer Abwägung bezogen auf das höhere Nachprüfungsrisiko wurde für das Linienbündel „Stadtbus Königsbrunn“, bei dem der Einsatz von Elektrofahrzeugen gefordert wurde, und aufgrund der gleichzeitigen Vergaben in einem Gleichlauf für die anderen Linienbündel die Vorgabe gemacht, bereits erhaltene Förderung bei der Angebotserstellung nicht entgegenzurechnen.

Grundsätzlich besteht ein Streitfall, ob erhaltene Förderung ausschließlich nach dem Vergaberecht (§ 60 VgV) im Hinblick auf das Vorliegen eines ungewöhnlich niedrigen Angebots zu beurteilen ist oder ob eine Beurteilung auch unter Berücksichtigung der VO 1370/2007 (Beihilferecht) zu erfolgen hat. Diesbezüglich gibt es jedoch keine Rechtsprechung. Die AVV GmbH tendiert nach Rücksprache ihrem Rechtsanwalt jedoch dazu, dass es keine Verpflichtung der Aufgabenträger gibt, eventuell aufgrund von Förderung bestehende Wettbewerbsnachteile zu eliminieren.

Darüber hinaus wird mit dem Linienbündel „Lech Süd“ ein Bündel ausgeschrieben, dass mit Dieselfahrzeugen erbracht werden soll. Sollte sich ein Bieter zu einem Angebot unter Einsatz von Elektrobussen entscheiden, würde die Förderung gemäß Förderlogik lediglich 80% der Differenz der zwischen Diesel- und Elektrofahrzeug liegenden Beschaffungskosten/Infrastrukturkosten beiseitigen, so dass nicht mit einem auf Grundlage der Förderung bestehenden Wettbewerbsnachteil zu rechnen ist.

Es wird daher empfohlen, die Verpflichtung in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen, dass der Bieter bereits erhaltene Förderung in die Kalkulation miteinzupreisen hat, er die Förderung jedoch zu benennen hat und darüber hinaus nachzuweisen hat, dass die Förderung beihilferechtlich zulässig erfolgt ist. Hierdurch ist aufgrund der Nutzung der Bundesfördermittel im Nahverkehrsraum Augsburg mit einem erheblichen wirtschaftlichen Effekt und günstigeren Angeboten zu rechnen.

Beschlussvorschlag:

Die AVV-Geschäftsführung wird beauftragt, die Vergabeunterlagen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über das Linienbündel „Lech Süd“ (AVV-Regionalbuslinien 100, 102, 103, 104, 106, 108, AST 103) unter Berücksichtigung folgender Vorgaben zu veröffentlichen:

1. Fahrpläne:

Es werden Musterfahrpläne vorgegeben mit einem Änderungskorridor von -/+10 min.

2. Fahrzeugeinsatz:

- a. Der Einsatz von Kleinbussen wird bei von der AVV GmbH definierten Fahrten zugelassen.***
- b. Die Gebrauchtfahrzeugquote wird auf 20 % der in der Spitze eingesetzten und kalkulierten Fahrzeugen erhöht.***
- c. Es findet eine Vereinheitlichung des durch die AVV GmbH zugelassenen Gebrauchtwagenalters bei Betriebsbeginn auf max. acht Jahre statt.***
- d. Die von der AVV GmbH veranlasste Fremdwerbung auf den Fahrzeugen ist von den Verkehrsunternehmen bei Wunsch umzusetzen.***

3. Sonstige Ausstattungsmerkmale:

- a. Die Vorgaben zu den akustischen und optischen Türschließenanlagen werden beibehalten.***

b. Hinsichtlich der Sitzbezüge darf das Verkehrsunternehmen frei zwischen den Alternativen (reine Stoffbezüge bzw. Stoffbezüge mit Lederimitat-Kopfteil) wählen.

4. Fahrpersonal:

Die Vorgaben zur Dienstkleidung werden mit der Maßgabe der Zulassung von Fremdfirmen-Aufnähern beibehalten.

5. Vertragsstrafen

Die Vorgaben zur Obergrenze (5% der Ausgleichssumme) zur Geltendmachung von Vertragsstrafen wird beibehalten.

6. Wertung

Als alleiniges Zuschlagskriterium wird der Preis festgelegt.

7. Subunternehmerquote

Die Subunternehmerquote wird auf 50 % erhöht.

8. Förderung

Bereits erhaltene Förderung ist bei der Angebotserstellung (Kalkulation) gegenzurechnen und auszuweisen. Es ist nachzuweisen, dass die Förderung beihilferechtlich zulässig erbracht wurde.

Die AVV-Geschäftsführung wird bevollmächtigt, die Vergabeunterlagen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über das Linienbündel „Lech Süd“ (AVV-Regionalbuslinien 100, 102, 103, 104, 106, 108, AST 103) unter Berücksichtigung der in der Begründung dargestellten Bedingungen zu erstellen, die Auftragsbekanntmachung zu versenden und das Vergabeverfahren durchzuführen.

Anton Schieg