



HWI HAMBURG
HOCHSCHULÜBERGREIFENDER STUDIENGANG
WIRTSCHAFTSINGENIEURWESEN HAMBURG

Masterarbeit

Optimization of on-demand line-based bus services

vorglegt von

Alexander Klaus

Matrikelnummer 7169020

Bereich:

1. Gutachter: Prof. Dr. Knut Haase

2. Gutachter: Prof. Dr. Malte Fliedner

vorgelegt am: 27. August 2025

AM LEHRANGEBOT BETEILIGTE HOCHSCHULEN:

Universität Hamburg

Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Helmut Schmidt Universität - Universität der Bundeswehr Hamburg

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------------|
| Abbildungsverzeichnis | iv |
| Tabellenverzeichnis | v |
| Abkürzungsverzeichnis | vi |
| Symbolverzeichnis | vii |
| 1 Einleitung | 1 |
| 1.1 Motivation | 1 |
| 1.2 Zielsetzung der Arbeit | 1 |
| 2 Literaturüberblick | 2 |
| 2.1 Typologie und Abgrenzung relevanter Mobilitätsformen | 2 |
| 2.2 Semi-flexible Systeme - Einordnung des zu betrachtenden Modells | 3 |
| 2.3 Offene Forschungsfragen | 3 |
| 3 Problem- und Modellbeschreibung | 4 |
| 3.1 Problemstellung | 4 |
| 4 Mathematisches Modell | 6 |
| 4.1 Erstes Setting | 6 |
| 4.1.1 Alle Touren vollständig bedient | 6 |
| 5 Implementierung & Validierung des Modells | 8 |
| 5.1 Grundlagen der Implementierung | 8 |
| 5.2 Struktur der Implementierung | 8 |
| 5.3 Herausforderungen bei der Umsetzung | 8 |
| 5.4 Validierung der Implementierung | 9 |
| 5.5 Ergebnisvergleich & Plausibilität | 9 |
| 6 Erweiterungsmöglichkeiten & Diskussion | 10 |
| 6.1 Limitierungen des aktuellen Modells | 10 |
| 6.2 Mögliche Erweiterungen | 10 |
| 6.3 Praxisrelevanz & Umsetzung | 10 |
| 7 Fazit & Ausblick | 11 |
| Literatur | -12 |
| A Beispielanhang | A-1 |

B Zweiter Beispielanhang

B-1

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Symbolverzeichnis

| Symbol | Bedeutung |
|---------------------|---|
| l | Index einer Buslinie |
| L | Menge aller Buslinien |
| j | Index einer Haltestelle innerhalb einer Linie |
| m_l | Anzahl der Haltestellen auf Linie l |
| $t_{s_j, s_{j'}}^l$ | Fahrzeit zwischen Haltestellen s_j und $s_{j'}$ auf Linie l |
| K | Menge der verfügbaren Busse |
| Q_k | Kapazität des Busses k |
| $d_{s_j, s_{j'}}^l$ | Nachfrage zwischen zwei Haltestellen einer Linie l |

1 Einleitung

1.1 Motivation

→ warum ist das Thema relevant?

- CO₂-Reduktion & Individualmobilität: aktueller Zielkonflikt im ÖPNV
- Herausforderungen im ländlichen Raum (geringe Auslastung, lange Taktzeiten)
- Technologischer Fortschritt: Autonome Busse & digitale Nachfrageerfassung ermöglichen neue Konzepte
- Klassischer Linienverkehr: fixe Zeiten & Routen, hohe Bündelung, geringe Flexibilität
- Ridepooling: Tür-zu-Tür, aber hohe operative Komplexität, oft ineffizient
- On-Demand-Linienbusse als Hybridform: planbare, aber flexible Nachfragebedienung

1.2 Zielsetzung der Arbeit

Leitfrage:

1. Wie geeignet ist das von Vlček & Schulz entwickelte Modell zur ressourceneffizienten Planung von On-Demand-Linienbusverkehren unter variierenden betrieblichen Bedingungen?

Dazu wird folgendes gemacht (eventuell auf so auch schon die Beschreibung was in welchem Kapitel gemacht wird, abarbeiten):

- 2.1 Kontext des zu implementierenden Modells beschrieben
- 2.2 Modell wird eingeordnet
- 3. Mathematischer Modellaufbau wird beschrieben
- 4.
 - 4.1 - 4.3 Implementierung eines zu veröffentlichenden Optimierungsmodells
 - 4.4 Validierung durch Reproduktion der Ergebnisse (fraglich)
 - 4.5 Ergebnisvergleich & Plausibilität
- 5. Analyse von Anwendbarkeit, Stärken & Schwächen des Modells, Erweiterungen

2 Literaturüberblick

2.1 Typologie und Abgrenzung relevanter Mobilitätsformen

Linienverkehr vs. on-demand vs. Ridepooling

Leitfrage ist: → Was ist der Kontext des zu implementierenden Modells?

Herleiten mit:

1. Zunächst die Definitionen & Merkmale der unterschiedlichen Systeme geben

a) line-based (Searchstring)

- Linien-basiert wird definiert als ein System mit festen Routen, Haltestellen und einzuhaltendem Fahrplan. Beispiele sind Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Netze in Großstädten

b) on-demand (Searchstring)

- On-demand, bzw. auf Abruf, wird definiert als Eigenschaft eines Systems auf die Nachfrage der Fahrgäste zu reagieren. Die kann in Echtzeit oder auch vorverarbeitet in einem zuvor abgegrenzten Zeitraum erfolgen. Die Nachfrage wird dann innerhalb eines festgelegten Zeitraums bedient. Zeiträume können sich überschneiden und so zum Beispiel die Form eines Rolling-Horizon annehmen.

c) Ridepooling (Searchstring)

- Ridepooling wird definiert als eine Form des Personenverkehrs, bei der die Fahrtwünsche von mehreren Fahrgästen mit einem Fahrzeug bedient werden. Definitionsgemäß ist auch ein klassischer Bus ein Beispiel für die Anwendung von Ridepooling. Ein weiteres Beispiel liefern Anbieter wie MOIA, die mit Minibussen (Kapazität von ca. 7 Personen) mehrere Personen gleichzeitig abseits von festen Routen und Fahrplänen zu spezifischen Adressen innerhalb eines Service-Gebiets befördern. Heutzutage sind Menschen daran gewöhnt viele Dinge und Leistungen jederzeit durch das Internet abrufen zu können. Daher kommt der Fähigkeit auf Abruf innerhalb eines kurzen Zeitraums reagieren zu können eine wichtige Rolle zu.

2. Anwendungsbereiche & typische Zielkonflikte darstellen (evtl. Grafik dazu anfertigen: Taxi als flexibelstes on-demand, keine festen Routen und krasses Gegenteil ist Linienbus mit festem Fahrplan und Routen)

a) line-based bus system

- i. in urban areas (Searchstring)
- ii. in rural areas (Searchstring)

b) on-demand bus

- i. in urban areas (Searchstring)
 - ii. in rural areas (Searchstring)
- c) ridepooling
 - i. in urban areas (Searchstring)
 - ii. in rural areas (Searchstring)

2.2 Semi-flexible Systeme - Einordnung des zu betrachtenden Modells

Modell von Schulz & Vlček ist Kombination aus Linienverkehr & on-demand, daher: semi-flexible Systeme

Vorgehensweise bei der Suche darstellen:

1. Zuerst versucht Review Paper zu finden (Searchstring)
2. dann speziellere Searchstrings
3. Verwandte Probleme (siehe Paper von Schulz & Vlček)
 - Überblick über verwandte Optimierungsansätze (z.B. DARF, MIP, Netzwerkflussmodelle)
 - Besonderheiten des gewählten Modells (Netzwerkstruktur, einfache Erweiterbarkeit)
 - Überblick zur Methodik: LP/IP, Flow-Modelle, Erweiterbarkeit für verschiedene Szenarien

Verweis auf tabellarische Übersicht der gefundenen Literatur

2.3 Offene Forschungsfragen

- welche offenen Punkte aus anderen Papern greifen Schulz & Vlček eventuell auf?
- Kapazitätsfragen, Depotstruktur, Echtzeitfähigkeit
- kombination von on-demand und line-based nochmal evtl. aufgreifen nachdem entsprechend mit searchstring bewiesen oder nicht bewiesen ist, dass es diese kombination so noch nicht extensiv gibt
- Zukunftsperspektiven: adaptive Fahrpläne, Realtime-Demand
- Bewertung der Robustheit und Praktikabilität in Realanwendungen
 - Enden mit Rechtfertigung dafür, dass es sich lohnt die Kombination, die Vlček und Schulz gemacht haben, weiter zu untersuchen

3 Problem- und Modellbeschreibung

Nachfolgend wird der Aufbau des Problems, sowie das mathematische Modell von Schulz & Vlček beschrieben.

3.1 Problemstellung

Das zu lösende Optimierungsproblem beschäftigt sich mit der Einsatzplanung von Bussen in einem, auf Abruf operierenden, linienbasierten System mehrerer Buslinien. Ziel ist es, in allen Settings, die Anzahl der eingesetzten Busse zu minimieren. Grundsätzlich kann eine Buslinie mehrmals im zu betrachtenden Zeitraum bedient bzw. gestartet werden. Daher wird im weiteren Verlauf jede einzigartige Kombination aus Buslinie und Startzeit der Buslinie als Tour $l \in L = \{1, \dots, n\}$ bezeichnet. Das linienbasierte System wird durch ein Graphenmodell mit Knoten und Kanten aufgebaut. Jede Buslinie besteht aus einer Anzahl von Haltestellen (Knoten) s_1, \dots, s_m . Hier sei erwähnt, dass sich die Zusammensetzung und Reihenfolge der Haltestellen je Buslinie mit unterschiedlicher Startzeit durch die einzelnen Touren hinweg nicht verändert. Deshalb kann die Notation der Tour mit in die Notation der Haltestellen aufgenommen werden und es ergibt sich für jede Tour eine Abfolge von Haltestellen $s_1^l, \dots, s_{m_l}^l$. Jeder Haltestelle wird eine Zeit $\bar{t}_{s_j^l}$ zugewiesen zu der der Bus dort hält, es gilt: $\bar{t}_{s_j^l}, l \in L, j = 1, \dots, m_l$.

HIER NOCH ERKLÄREN WIE DIE ZEITEN DER HALTESTELLEN ERMITTELT / FESTGELEGT WERDEN

Schulz & Vlček argumentieren, dass die Zeiten für Ein- und Ausstieg in Relation zur Fahrzeit zur vernachlässigen sind. Daher können die Busse die Haltestellen im Vorbeifahren bedienen. Für die Fahrzeit zwischen zwei beliebigen Haltestellen im System $t_{s_j^l, s_{j'}^{l'}}$ muss gelten $t_{s_j^l, s_{j'}^{l'}} > 0, l, l' \in L, j = 1, \dots, m_l, j' = 1, \dots, m_{l'}$, da die beiden Haltestellen sonst identisch sind. In der Problemstellung von Schulz & Vlček haben alle Busse ein einzelnes Depot D als Start- und Endpunkt der Schicht bzw. dem Betrachtungszeitraum. Die Verbindung vom Depot zu jeder Haltestelle im System muss möglich sein. Für die Fahrzeiten zwischen dem Depot und einer beliebigen Haltestelle der Tour l gilt entsprechend $t_{D, s_j^l} > 0$ und $t_{s_j^l, D} > 0, l \in L, j = 1, \dots, m_l$. Allgemein gilt die Dreiecksungleichung für alle Fahrzeiten. Für die im Modell verwendeten Busse $k \in K = \{1, \dots, |K|\}$ wird eine Kapazität Q_k festgelegt, die angibt wie hoch die zulässige ganzzahlige Anzahl der, gleichzeitig im Bus transportierbaren, Fahrgäste ist.

Es folgt eine kurze Beschreibung der drei Settings, bevor sie im weiteren Verlauf dieser Arbeit durch die mathematische Formulierung detaillierter beschrieben werden.

Im ersten Setting werden homogene, autonome Busse eingesetzt, um alle Touren vollständig zu bedienen. Es wird eine unendliche Kapazität angenommen und daher noch keine Nachfrage berücksichtigt.

Im zweiten Setting werden weiterhin keine Fahrer eingesetzt, daher sind die Busse auch in diesem Setting als autonom anzusehen. Allerdings unterliegen die Busse einer Kapazitätsbeschränkung und werden als heterogen betrachtet. Folglich wird nun auch die Nachfrage zwischen zwei Haltestellen $d_{s_j^l, s_{j'}^{l'}}$ mit $l \in L$, sowie $j, j' = 1, \dots, m_l$ und $j' > j$ relevant.

Im dritten Setting wird das zweite Setting durch den Einsatz von Fahrern erweitert. Die Busse sind somit nicht mehr autonom. Für die Fahrer werden Arbeits- und Pausenzeiten berücksichtigt. Durch die feste Zuweisung von Fahrer zu Bus ergibt sich der Zeitpunkt a_k , zu dem der Bus k verfügbar wird, dem Arbeitszeitbeginn des Fahrers. Folglich ergibt sich auch der Zeitpunkt b_k , zu dem der Fahrer seine Pause mit der Länge p beginnt und der Zeitpunkt c_k , zu dem der Fahrer seine Schicht beendet und ab dem der Bus nicht mehr verfügbar ist.

Ziel des Lösens des Problems ist es aufzuzeigen, welcher Einfluss auf die minimale Anzahl der Busse besteht, wenn anstelle vollständiger Touren ausschließlich nachgefragte Haltestellen einer Tour l bedient werden müssen.

HIER EVTL ERKLÄREN, DASS FÜR ALLE DREI SETTINGS JE DREI SZENARIEN GEPRÜFT WERDEN, ABER NOCH UNSICHER, DA NICHT SICHER OB HIER RICHTIGE STELLE IST, ODER OB DAS NICHT BESSER ERST SPÄTER KOMMT

Schulz & Vlček stellen einige vereinfachenden Annahmen auf, unter anderem:

- Es wird ein gemeinsames Depot für alle Busse angenommen
- Die Arbeits- und Pausenzeiten der Fahrer entsprechen den gesetzlichen Regelungen
- Die feste Planung einer festgelegten Pausenzeit für die Fahrer steht im Einklang mit geltendem Recht
- Die Zuteilung von Fahrer und Bus erfolgt im Vorfeld des Betrachtungszeitraums und wird als gegeben angenommen. Der Bus ist somit durch die Fähigkeiten des Fahrers zwischen Beginn und Schichtende des Fahrers verfügbar
- Die Busse müssen während des Betrachtungszeitraums nicht tanken/aufgeladen werden, da sie als ausreichend betankt/aufgeladen vor Start aus dem Depot angenommen werden
- Die Busse sind bis auf die Kapazität homogen

4 Mathematisches Modell

Für alle Settings ist die Menge aller relevanter Knoten V , sowie die Menge A aller Verbindungen bzw. Kanten zwischen den Knoten aufzustellen.

4.1 Erstes Setting

Zur Erinnerung: In diesem Setting werden homogene autonome Busse eingesetzt, die keinen Einfluss auf die Lösung haben. Die Busse werden in der Modellformulierung nicht erwähnt, sind aber die Instanz, die die Verbindungen nutzt und die Knoten bedient.

4.1.1 Alle Touren vollständig bedient

Zunächst wird von Schulz & Vlček der Fall betrachtet, in dem alle Touren (Buslinien zu unterschiedlichen Startzeiten) vollständig bedient werden müssen. Die Menge aller relevanter Knoten ergibt sich in diesem ersten Szenario daher aus:

$$V_1 = \{D, s_1^1, \dots, s_1^n, s_{m_1}^1, \dots, s_m^n\}$$

Um alle Möglichkeiten für das Lösen des Problems zu erhalten, sind Verbindungen zwischen Touren möglich und werden durch die Fahrtzeit zwischen der letzten Haltestelle von Tour l und der ersten Haltestelle von Tour l' mit $t_{s_{m_l}^l, s_1^{l'}}$ beschrieben. Eine Verbindung von zwei Touren darf in einer möglichen Lösung des Problems nur dann bestehen, wenn folgende Gleichung erfüllt ist:

$$t_{s_{m_l}^l} + t_{s_{m_l}^l, s_1^{l'}} \leq t_{s_1^l} \quad (4.1)$$

Folglich ergibt sich für das erste Setting:

$$A_1 = \{(D, s_1^1), \dots, (D, s_1^n), (s_{m_1}^1, D), \dots, (s_{m_n}^n, D), (s_1^1, s_{m_1}^1), \dots, (s_1^n, s_{m_n}^n)\} \cup \{(s_{m_l}^l, s_1^{l'}) : \bar{t}_{s_{m_l}^l} + t_{s_{m_l}^l, s_1^{l'}} \leq \bar{t}_{s_1^{l'}}\}$$

Die folgende Modellformulierung für das erste Setting von Schulz & Vlček verwendet die binäre Entscheidungsvariable x_{ij} , welche 1 ist, wenn die Verbindung $(i, j) \in A_1$ von i nach j genutzt wird und sonst den Wert 0 hat.

$$\min \sum_{j: (D, j) \in A_1} x_{Dj} \quad (4.2)$$

unter den Nebenbedingungen:

$$\sum_{j:(i,j) \in A_1} x_{ij} - \sum_{j:(j,i) \in A_1} x_{ji} = 0 \quad \forall i \in V \quad (4.3)$$

$$x_{s_1^l, s_{m_l}^l} = 1 \quad \forall l \in L \quad (4.4)$$

$$x_{ij} \geq 0 \quad \forall (i, j) \in A_1 \quad (4.5)$$

Die Zielfunktion 4.2 minimiert die Anzahl der Busse die das Depot verlassen. Die Nebenbedingung 4.3 stellt sicher, dass die Flusserhaltung für jeden Knoten gilt, d.h. die Anzahl der eingehenden Verbindungen ist gleich der Anzahl der ausgehenden Verbindungen. Nebenbedingung 4.4 stellt sicher, dass jede Tour bedient wird. Nebenbedingung 4.5 ist die Nichtnegativitätsbedingung der Entscheidungsvariable.

HIER NOCH CHECKEN OB KLASSIFIZIERUNG ALS EINE BESTIMMTE ART VON MODELL WIE BEI Schulz & Vlček

Vlček & Schulz unterscheiden in drei Settings, aus denen sich insgesamt 9 Szenarien ergeben.

- **Homogene autonome Busse:** Keine Fahrer, gleiche Kapazität. Fokus auf reine Tourenoptimierung.
- **Heterogene Busse:** Verschiedene Kapazitäten → neue Zuordnungsprobleme. Selektive Tourabdeckung bei Bedarf.
- **Busse mit Fahrerpausen:** Zeitfenster für Einsetzbarkeit, gesetzliche Pausen. Auswirkungen auf Tourverläufe & Zuordnung.

Verweis auf 9 Szenarien im Paper, die diese Settings abdecken.

5 Implementierung & Validierung des Modells

5.1 Grundlagen der Implementierung

Das Modell von Schulz & Vlček wurde in der Programmiersprache Julia in der Entwicklungsumgebung Visual Studio Code implementiert. Die Analysen wurden mit einem Apple Macbook Pro mit M1 Pro Prozessor und 16 Gigabyte Arbeitsspeicher ausgeführt. Zum Lösen des Modells wurde der HiGHS Solver verwendet.

Das, dem Modell zugrundeliegende, Graphenmodell (siehe Kapitel 3), sowie die Nachfrage nach Fahrten von und nach einzelnen Stops dieses Netzwerks, wird in der Implementierung in einem Testdatensatz aufgebaut.

Die Datengrundlage des Modells bildete ein eigens generierter Testdatensatz, der die essentiellen Strukturen des Modells enthält. Der Datensatz besteht aus folgenden Tabellen:

Tabelle 1 beinhaltet die unterschiedlichen Buslinien inklusive aller sich auf der jeweiligen Linie befindlichen Stops. Für jeden Stop sind die Koordinaten, sowie die einzuhaltende Abfahrtszeit festgelegt.

Tabelle 2 legt fest zu welchen unterschiedlichen Startzeiten die einzelnen Touren je Buslinie vom Depot aus gestartet werden.

Tabelle 3 stellt eine fiktive Nachfragesituation zu Beginn eines Betrachtungszeitfensters dar. Die hier simulierte Nachfragesituation umfasst insgesamt XX angemeldete Kundenfahrten.

Tabelle 4 legt die Parameter der fiktiven, in dem Betrachtungszeitfenster zur Verfügung stehenden Busse fest. Je Bus sind die Kapazität, sowie die, dem Bus zugeteilten, Schicht- und Pausenzeiten des Busfahrers festgelegt.

5.2 Struktur der Implementierung

- Modularer Aufbau: Dateninput, Modellkonstruktion, Lösung, Output
- Relevante Klassen/Methoden (z.B. für Pfadgenerierung, Kapazitätsprüfung)
- Beispiel für den Workflow einer Instanz: Einlesen → Modellaufbau → Lösung → Auswertung

5.3 Herausforderungen bei der Umsetzung

- Setaufbau
- Speicher-/Performanceprobleme bei großen Instanzen
- Umgang mit überlappenden Trips und Duplikaten (siehe Paper)

5.4 Validierung der Implementierung

Anhand der Originalergebnisse

Hier darauf achten, dass es 9 Szenarios gibt -> Referenz auf beschriebene Settings

- Szenarien aus Schulz/Vlček: Fahrplan aus Mecklenburg-Vorpommern
- Umsetzung von Settings 1 bis 3 (jeweils relevante Details nennen)
- Beispiel: Setting 1 mit künstlich hoher Geschwindigkeit → Reproduzierbarkeit des theoretischen Optimums

5.5 Ergebnisvergleich & Plausibilität

- Tourenanzahl, Busanzahl, Tourverläufe: Vergleich Paper vs. eigene Lösung
- Abweichungen und deren mögliche Ursachen (z.B. Rundungsfehler, alternative Pfade)
- Qualität & Robustheit der eigenen Implementierung

6 Erweiterungsmöglichkeiten & Diskussion

6.1 Limitierungen des aktuellen Modells

- Nur ein Depot
- Statischer Demand
- Keine dynamische Tourenbildung, keine Live-Reaktionen
- Keine Betriebskostenbetrachtung

6.2 Mögliche Erweiterungen

- Liniennetz überschneidet sich nicht, daher auch keine Linien übergreifenden Touren möglich
- unterschiedlich abzufahrende Stops (Linienzusammensetzung) je Tour
- Mehrere Depots: Flexibilität bei der Tourenplanung, bessere Abdeckung
- Depotzuordnung optimieren
- Zeitfensterbasierte oder dynamische Nachfrage
- Realtime-Routing mit Rolling Horizon
 - dynamische Änderungen der Fahrzeiten zwischen den Stops siehe Abstract von Lian et al. (2023)
- Erweiterung um Ladezeiten, Servicelevel-Bedingungen
- größerer Datensatz

6.3 Praxisrelevanz & Umsetzung

- Welche Erkenntnisse sind direkt anwendbar?
- Welche Modellannahmen müssen für reale Implementierung angepasst werden?
- Bewertung der Lösung hinsichtlich Kosten, Fahrgastkomfort, Nachhaltigkeit

7 Fazit & Ausblick

6.1 Wichtigste Erkenntnisse Implementierung gelungen / Modell nachvollziehbar repliziert Validierung zeigt Übereinstimmungen und Grenzen Modell zeigt Potenzial bei Ressourceneinsparung und Flexibilisierung

6.2 Bewertung der Zielerreichung Rückblick auf Ziele aus Kapitel 1.3 Welche Ziele wurden vollständig erreicht? Wo gab es Einschränkungen?

6.3 Zukunftsperspektiven Technische Weiterentwicklung des Modells Einsatz in kommunalen Verkehrsjprojekten Integration in Planungssoftware / Fahrplangenerierungssysteme

Literatur

Lian, Y., F. Lucas und K. Sörensen (1. Sep. 2023). „The on-demand bus routing problem with real-time traffic information“. In: *Multimodal Transportation* 2.3, S. 100093. DOI: [10.1016/j.multra.2023.100093](https://doi.org/10.1016/j.multra.2023.100093). URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2772586323000254> (besucht am 22.07.2025).

A Beispielanhang

B Zweiter Beispielanhang

Versicherung über die Selbstständigkeit

Hiermit erkläre ich an Eides statt, dass ich die vorliegende Masterarbeit ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst habe. Ich habe keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel – insbesondere keine im Quellverzeichnis nicht benannten Internet-Quellen – benutzt. Ich habe die Arbeit vorher nicht in einem anderen Prüfungsverfahren eingereicht. Die schriftliche Fassung entspricht der auf dem elektronischen Speichermedium.

Hamburg, den 26. Juli 2025

Ort, Datum

Unterschrift