

Dr. Christofer Lenz, Stuttgart

## OVG Lüneburg bestätigt: Bereichsausnahme ist rechtssicher

Eigenwirtschaftliche Verkehre auch bei Zuschüssen des Aufgabenträgers von der EG-Verordnung 1191/69 ausgenommen

Seit Jahren wird in Deutschland erbittert um die Frage gestritten, ob die EG-Verordnung 1191/69 [1] auf Genehmigung und Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen (im Sinne von § 8 Abs. 4 PBefG) anwendbar ist, oder ob der deutsche Gesetzgeber in europarechtskonformer Weise für reine Nahverkehrsunternehmen eine Ausnahme angeordnet hat. Eine solche Ausnahme wäre praktisch bedeutungslos gewesen, wenn sich zum nationalen Recht die Sichtweise des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Magdeburg durchgesetzt hätte. Nach dessen sehr engem Verständnis der Eigenwirtschaftlichkeit wären die allermeisten ÖPNV-Linienverkehre wegen ihres Zuschussbedarfs gemeinwirtschaftliche Verkehre, für welche die EG-Verordnung Nr. 1191/69 gilt (§ 8 Abs. 4 Satz 3 PBefG) [2]. Diese Sichtweise hat sich aber schon innerstaatlich nicht durchsetzen können. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat in seinem Beschluss vom 6. April 2000 entschieden, dass nach deutschem Recht Zuschüsse zu defizitären Verkehrsleistungen deren Eigenwirtschaftlichkeit nicht in Frage stellen, weil es sich dabei jedenfalls um sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn handelt.

### Weiter Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit

Die Anschlussfrage, welche Vorgaben das europäische Gemeinschaftsrecht dazu macht, durften die Bundesverwaltungsrichter nicht selbst entscheiden (Art. 234 Abs. 3 EG). Korrekterweise haben sie diese Frage dem EuGH vorgelegt [3]. Dieser hat entschieden, dass Deutschland wie jeder andere Mitgliedstaat von der Option des Art. 1 Abs. 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Gebrauch machen und Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich der Verordnung ganz oder teilweise ausnehmen kann.

Ob und in welchem Umfang der deutsche Gesetzgeber davon Gebrauch gemacht hat, konnte wiederum der EuGH nicht entscheiden, weil er nur Gemeinschaftsrecht auslegt, nicht aber nationales Recht. Der EuGH konnte nur die allgemeinen europarechtlichen Vorgaben benennen, die der nationale Gesetzgeber beachten muss, wenn er die Ausnahmeermächtigung in der EG-Verordnung

ausnutzen will. Zu vergleichbaren Konstellationen bei EG-Richtlinien hatte der EuGH immer entschieden, dass solche Bereichsausnahmen vom nationalen Recht rechtssicher angeordnet werden müssen. Das hat er in seiner Altmark-Entscheidung dann auch auf die EG-Verordnung 1191/69 übertragen [4].

### Hessischer Sonderweg nach der EuGH-Entscheidung

Man hätte erwarten können, dass damit der Streit ausgestanden war, weil das BVerwG erkennbar von einer solchen Bereichsausnahme und von ihrer rechtssicheren Anordnung durch den Gesetzgeber ausgegangen ist. Dies war auch das Verständnis des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr. Allein das Land Hessen glaubte, ausscheren zu müssen. Mit einem Gutachten gewappnet stellte sich der hessische CDU-Wirtschaftsminister auf den Standpunkt, das PBefG enthalte keine rechtssichere Bereichsausnahme für ÖPNV-Unternehmen [5]. Dem widersprachen Gutachten, welche die führenden hessischen Verkehrsunternehmen [6] und der VDV eingeholt hatten.

### Gerichte bestätigen rechtssichere Ausnahme

Wer Gutachten generell misstraut, weil er sie für interessengeleitet hält, musste Urteile unabhängiger Gerichte abwarten. Sie liegen jetzt vor. Danach ist Hessen mit seiner Position nicht „vorn“, sondern steht im Abseits. Sowohl das Verwaltungsgericht (VG) Stade wie im Anschluss an ein entsprechendes Urteil des VG Osnabrück auch das OVG Lüneburg haben die Position des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr, der führenden hessischen Verkehrsunternehmen und des VDV jetzt bestätigt [7]. Was ist entschieden worden? Sowohl das VG Stade wie das OVG Lüneburg mussten über Klagen von Konkurrenten gegen Liniengenehmigungen nach § 13 PBefG entscheiden. Die unterlegenen Konkurrenten hatten jeweils gerügt, über die Liniengenehmigung habe auf der Grundlage von § 13a PBefG i.V. mit der EG-Verordnung 1191/69 entschieden werden müssen. Jedenfalls sei die Bestandsschutzklausel des § 13 Abs. 3 PBefG falsch angewandt worden.



DER AUTOR

Rechtsanwalt Dr. Christofer Lenz (38) ist Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Sozius der Kanzlei Oppenländer Rechtsanwälte in Stuttgart. Seine Spezialgebiete sind öffentliches Wirtschaftsrecht, Verfassungs- und Europarecht. Seit 2001 ist er Lehrbeauftragter für internationales und europäisches Wirtschaftsrecht an der Universität Stuttgart. Im Bereich des ÖPNV-Rechts ist er seit Jahren beratend für führende Verkehrsunternehmen und für den Bundesvorstand der Gewerkschaft ver.di tätig. 2004 hatte er für die acht großen hessischen Verkehrsunternehmen gutachtlich dargelegt, warum das PBefG für eigenwirtschaftliche Verkehre eine rechtssichere Ausnahme von der EG-Verordnung 1191/69 angeordnet hat.

Den Einwand des falschen Genehmigungsverfahrens weisen beide Gerichte aus zwei selbständig tragenden Gründen zurück, einem formalen und einem inhaltlichen.

### Genehmigungsbehörde überprüft Eigenwirtschaftlichkeit nicht

Das formale Argument lautet, das einschlägige Genehmigungsverfahren richte sich nach dem Antrag des Verkehrsunternehmens. Es sei grundsätzlich nicht Aufgabe der Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob der Wille des Unternehmers, einen Verkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen, auf fundierten betriebswirtschaftlichen Überlegungen beruht. Das PBefG verhalte sich nicht zu der Frage, wie die beantragte eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung finanziert wird. Es verlange dazu weder Angaben im Genehmigungsantrag noch bilde die Liniengenehmigung eine rechtliche Grundlage für die Finanzierung der zu genehmigenden Verkehrsleistungen. Nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 PBefG ist bei der Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit die Art und Weise der Kostendeckung, insbesondere die Frage, ob der zur Genehmigung gestellte Linienverkehr Defizite verursachen wird und wie diese gedeckt werden können, nicht zu berücksichtigen. Für eine solche Ab-

schätzung stelle das Personenbeförderungsrecht keinen Maßstab zur Verfügung. Deshalb stelle die gegenteilige Auffassung die Genehmigungsbehörden vor praktisch nicht lösbare Aufgaben. Sie müssten nicht nur sämtliche Kosten der Leistungserbringung und der hierfür gewährten Zuwendungen linienbezogen ermitteln, sondern nach Erteilung der Genehmigung den Genehmigungsinhaber daraufhin auch fortlaufend überwachen [8].

### Zuschüsse des Aufgabenträgers unterliegen nicht EG-Verordnung

Noch bedeutsamer ist das materielle Argument: Weder gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsansprüche noch allgemeine Zuschüsse des Aufgabenträgers nehmen der Verkehrsleistung die Eigenwirtschaftlichkeit. Für die Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Sinne des § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG [9] folge dies aus der Wertung der EG-Verordnung 1191/69 (Art. 9 ff.), weil diese Erstattungen jedem Unternehmer diskriminierungsfrei gewährt werden, der solche Beförderungen durchführt und dafür am Markt kostendeckende Erlöse nicht erzielen kann [10]. Bezüglich allgemeiner Zuschüsse des Aufgabenträgers zu defizitären Verkehrsleistungen folgen beide Gerichte der Rechtsprechung des BVerwG [11].

Das Neue an der Rechtsprechung ist die Aussage, dass diese Position des BVerwG auch den Vorgaben des EuGH in der Altmark-Entscheidung entspricht und deshalb europarechtskonform ist. Die vom EuGH aufgeworfenen Zweifel an einer hinreichend klaren Ausnahmeregelung im nationalen Recht weist das OVG Lüneburg unter Verweis auf die Systematik von § 8 Abs. 4 PBefG zurück. Das so genannte *Wahlrecht des Unternehmers* sei vor dem Hintergrund der klaren Differenzierung zwischen beiden Verkehrsarten in § 8 Abs. 4 PBefG zu verstehen. Nach dieser Vorschrift schließen sich eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre aus. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen. Gemeinwirtschaftliche Verkehre kommen nur subsidiär in Betracht, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich nicht möglich ist. Nur dann kommt auch die EG-Verordnung 1191/69 zur Anwendung. Nach diesem gesetzlichen Stufenverhältnis

ist es Sache des Aufgabenträgers, nach Beobachtung des Markts und der Feststellung, dass durch eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht zustande kommt, gegebenenfalls die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen zu veranlassen. Dafür und nur dafür gelte in Deutschland für ÖPNV-Unternehmen die EG-Verordnung 1191/69. Deshalb sei es nicht der Unternehmer, der nach seinem Belieben das Genehmigungsverfahren bestimmt, sondern die rechtliche Einordnung müsse die Genehmigungsbehörde in Abhängigkeit von den tatsächlichen Gegebenheiten vornehmen [12].

### § 13 Abs. 3 PBefG gibt nur angemessenen Bestandsschutz

Beide Gerichte haben auch wichtige Aussagen zum Bestandsschutz nach § 13 Abs. 3 PBefG gemacht. Das OVG Lüneburg hat entschieden, dass sich im Streit zwischen Genehmigungsinhaber und dem von diesem bislang eingeschalteten Betriebsführer nicht Letzterer, sondern nur der Genehmigungsinhaber auf den Bestandsschutz nach § 13 Abs. 3 PBefG berufen kann [13]. Nur der Genehmigungsinhaber hat einen Genehmigungsbestand, auf deren Fortgeltung er auch für die Zukunft partiell vertrauen kann. Der Betriebsführer verfügt demgegenüber nur über die Betriebsführungsgenehmigung [14]. Eine Erwartung des Betriebsführers, nunmehr die Unternehmensgenehmigung nach § 13 PBefG zu erhalten, ginge über den vorhandenen Bestand hinaus [15]. Der aus § 13 Abs. 3 PBefG folgende Vorrang des Altunternehmers darf ohnehin nicht überzogen werden. Das geschieht nach Auffassung des VG Stade, wenn dem alten Genehmigungsinhaber generell ein Nachbesserungsrecht für sein Angebot zugestanden wird, weil damit tief in die Chancengleichheit des Neubewerbers eingegriffen und letztlich sein Obsiegen im Auswahlverfahren nahezu ausgeschlossen wird [16].

### Korrekte Anwendung der Altmark-Vorgaben

Das OVG Lüneburg und das VG Stade haben die Vorgaben des EuGH und des BVerwG aus dem Altmark-Verfahren korrekt ange-

wandt. Der deutsche Gesetzgeber hat in § 8 Abs. 4 Sätze 1 und 2 PBefG linienbezogen von der Ausnahmeoption in Art. 1 Abs. 1 Unterabsatz 2 EG-Verordnung 1191/69 Gebrauch gemacht. Dies ist auch in rechtssicherer Weise geschehen. § 8 Abs. 4 PBefG grenzt eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre trennscharf voneinander ab und markiert damit zugleich, wo die Verordnung nicht zur Anwendung kommen soll und wo sie doch gilt. Das so genannte *Wahlrecht des Unternehmers* beseitigt diese trennscharfe Abgrenzung nicht. Solange der Unternehmer etwaige Defizite seiner Linie durch gesetzliche Ausgleichsansprüche beziehungsweise von ihm eingeworbene Zuschüsse des Aufgabenträgers finanzieren kann, erbringt er den Verkehr objektiv eigenwirtschaftlich. Dieser Verkehr unterliegt deshalb nicht den Vorgaben der EG-Verordnung 1191/69. Lediglich wenn kein Unternehmer ohne Zuschüsse des Aufgabenträgers den Linienverkehr erbringen kann, kann der Aufgabenträger die gesetzlich angeordnete Ausnahme von der Geltung der Verordnung durchbrechen. Diese *Ausnahme von der Ausnahme* hat ihre Grundlage in § 8 Abs. 4 Satz 3 PBefG. Sie ist gemeinschaftsrechtlich die Rückkehr zur Regel (Geltung der Verordnung). Diese Bedingungen sind für Marktteilnehmer ausreichend transparent. Sie wissen, dass die EG-Verordnung 1191/69 für ÖPNV-Unternehmen bei Linienverkehren nicht zur Anwendung kommt, es sei denn, der Aufgabenträger entscheidet sich, eine notwendige Bezuschussung ausdrücklich nur nach den Vorgaben der EG-Verordnung 1191/69 durchzuführen. Nach der Stufenregelung des § 8 Abs. 4 PBefG darf er dies nur, wenn kein Unternehmer um Genehmigung eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs nachsucht [17].

### Änderungsbedarf in Hessen

Die Urteile aus Niedersachsen bestätigen die Praxis der großen Mehrheit der Bundesländer. Änderungsbedarf ergibt sich allerdings in Hessen. Der dortige Erlass des Wirtschaftsministeriums vom 12. März 2004 ist unhaltbar geworden. Den Aufgabenträgern kann nicht verboten werden, Zuschüsse auch außerhalb der Vorgaben der EG-Verordnung 1191/69 zu gewähren [18]. Verkehrsunternehmen haben auch in Hessen einen Anspruch darauf, dass eigenwirtschaftliche Verkehre im Sinne von § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG im Verfahren des



In dieser Publikation der erfolgreichen Blauen Reihe werden die vielfältigen technischen und betrieblichen Lösungen für einen barrierefreien ÖPNV dargestellt. Neben der Entwicklung und Umsetzung von technischen Lösungen für die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur wird auch die Bedeutung von Information und Service hervorgehoben.

Barrierefreier ÖPNV in Deutschland ist das Handbuch für alle Fragen der Nutzung des ÖPNV durch Menschen mit Mobilitätsbeschränkungen. Rahmenbedingungen, Problemlösungen, Empfehlungen und Erfahrungen aus der Praxis werden sachkundig dargestellt.

Alle Texte und Tabellen in Deutsch und Englisch.

fester Einband, Format 20,5 x 22 cm,  
444 Seiten, 293 Abb. und Grafiken  
überw. in Farbe, zahlreiche Tabellen  
ISBN 3-87094-656-3 · € 58,90 · € Fr. 95,-

alba

Das Buch erhalten Sie über den Buchhandel oder direkt beim Verlag.

Alba Fachverlag · Postfach 11 01 50 · 40501 Düsseldorf · Telefon: +49 211 52013-52  
Fax: +49 211 52013-58 · E-Mail: vertrieb@alba-verlag.de · Internet: www.alba-verlag.de

§ 13 PBefG genehmigt werden. Die verantwortlichen Stellen in Hessen haben auch keinen Anlass, mit der Aufhebung oder Nichtanwendung des Erlasses zu warten, bis das BVerwG über die erhobene Nichtzulassungsbeschwerde oder über eine etwaige Revision entschieden hat. Es steht nicht zu erwarten, dass das BVerwG anders entscheidet als das OVG Lüneburg, nachdem es in seinem Vorlagebeschluss keine Bedenken gegen eine ausreichend rechtssichere Abgrenzung der beiden Verkehrsarten untereinander unter dem Gesichtspunkt des Bestimmtheitsgrundsatzes vorgebracht hat [19].

## Bundesverwaltungsgericht sollte Schlusswort sprechen

Von dieser mutmaßlichen Sicht des BVerwG hat sich das OVG Lüneburg bei der Entscheidung über die Zulassung der Revision allerdings allzu sehr leiten lassen. Hier liegt die einzige Schwachstelle eines ansonsten überzeugenden Urteils. Die vom EuGH aufgeworfene Frage, ob die in Deutschland angeordnete Bereichsausnahme hinreichend rechtsicher ist, hat natürlich grundsätzliche Bedeutung. Dies hätte über § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zur Zulassung der Revision führen müssen. Gerade wenn man die Auffassung des OVG Lüneburg für richtig und sogar für naheliegend hält, muss eingeräumt werden, dass sich diese Frage nicht ohne Weiteres aus dem Wortlaut des PBefG beantworten lässt [20]. Deshalb ist die Erhebung der Nichtzulassungsbeschwerde durch die Klägerin des Ausgangsverfahrens zu begrüßen. Das BVerwG hat jetzt die Gelegenheit, die Erwartungen an seine Sichtweise zu bestätigen, sei es im Rahmen der Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde, sei es in

einer Revisionsentscheidung. Die betroffenen Unternehmen und Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs können sich dann – vorbehaltlich einer Novellierung der EG-Verordnung – auf die Einhaltung und Sicherstellung der so genannten vier Kriterien des EuGH konzentrieren [21].

## Literatur/Anmerkungen

- [1] ABl. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 1 ff., neu gefasst durch Verordnung 1893/91, ABl. L 196 vom 26. Juni 1991, S. 1 ff. – Die Verordnungen sind zwar noch als EWG-Verordnungen ergangen, werden im Folgenden aber jeweils als EG-Verordnung bezeichnet.
- [2] Vgl. OVG Magdeburg, Urteil vom 7. April 1998 – A 1/4 S 221/97, TranspR 1999, 27.
- [3] BVerwG, Beschluss vom 6. April 2000 – 3 C 7.99, NVwZ 2001, 320.
- [4] EuGH (Plenum), Urteil vom 24. Juli 2003, Rs. C-280/00 – Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (i.F. Altmark-Entscheidung), Slg. 2003, I-7747 = NJW 2003, 2515 = DÖV 2003, 855. Eingehend zu dieser Entscheidung Ronellenfisch, Verwaltungsarchiv 2004, S. 425 ff.
- [5] Erlass des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12. März 2004. Das zugrunde liegende Gutachten ist auf der Homepage dieses Ministeriums verfügbar, ebenso die ergänzende Stellungnahme der Gutachter.
- [6] Gutachten des Verfassers vom 14. Mai 2004 für die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main und sieben weitere Verkehrsunternehmen, im Volltext abrufbar auf der Homepage der Gewerkschaft ver.di und auf der Homepage des VDV. Auf der Homepage des VDV findet sich auch das Gutachten, welches der VDV selbst in Auftrag gegeben hat. Auf der Linie dieser Gutachten lag auch der Bericht des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vom 18. Februar 2004, von dem die Verkehrsabteilungsleiterkonferenz am 3./4. März 2004 Kenntnis genommen hat. Vgl. zu diesem Bericht Metz, Infrastrukturrecht 2004, S. 79.
- [7] OVG Lüneburg, Urteil vom 16. September 2004 – 7 LB 3545/01 und VG Stade, Urteil vom 16. September 2004 – 1 A 463/03, jeweils nicht rechtskräftig.
- [8] OVG Lüneburg, Urteil vom 16. September 2004 – 7 LB 3545/01, Urteilsdruck, S. 14 f. Ob die Erteilung einer Genehmigung nach § 13 PBefG ausnahmsweise dann ausscheidet, wenn das Merkmal der Eigenwirtschaftlichkeit ganz offensichtlich nicht erfüllt werden kann, lässt das OVG Lüneburg offen. Eine solche Offensichtlichkeit kann aber nur in Extremfällen vorliegen.
- [9] Ausbildungsverkehr, § 45a PBefG; Fahrgeldausfälle für die Beförderung Schwerbehinderter, §§ 145 Abs. 3, 148 SGB IX.
- [10] OVG Lüneburg, Urteil vom 16. September 2004 – 7 LB 3545/01, Urteilsdruck S. 15 unten; VG Stade, Urteil vom 16. September 2004 – 1 A 463/03, Urteilsdruck S. 20.
- [11] BVerwG, Urteil vom 6. April 2000 – 3 C 7.99, NVwZ 2001, 320.
- [12] OVG Lüneburg, Urteil vom 16. September 2004 – 7 LB 3545/01, Urteilsdruck S. 16 f.
- [13] OVG Lüneburg, Urteil vom 16. September 2004 – 7 LB 3545/01, Urteilsdruck S. 17 ff.
- [14] §§ 2 Abs. 2 Nr. 3, 3 Abs. 2 Satz 1 PBefG.
- [15] Aus BVerwG, Urteil vom 27. März 1992 – 7 C 26.91, NVwZ 1992, 1198 folgt nichts anderes, weil bei den dort behandelten Ausgleichszahlungen nach § 45a Abs. 1 PBefG Unternehmer nur sein könne, wer den Betrieb ausübt.
- [16] Stade, Urteil vom 16. September 2004 – 1 A 463/03, Urteilsdruck S. 25. Im konkreten Fall wirkte sich dieser Fehler nicht aus, weil die Nachbesserung nur im Verhältnis zu einem nicht klagenden dritten Bewerber entscheidungserheblich war.
- [17] So schon das Gutachten des Verfassers für die führenden hessischen Verkehrsunternehmen vom 14. Mai 2004, vgl. Zusammenfassung S. 87 f.
- [18] Beihilferechtlich sind lediglich die sogenannten vier Kriterien einzuhalten, die der EuGH in der Entscheidung Altmark aufgestellt hat, Slg. 2003, I-7747.
- [19] So zutreffend auch OVG Lüneburg, Urteil vom 16. September 2004 – 7 LB 3545/01, Urteilsdruck S. 17.
- [20] Dafür spricht auch, dass sich mit Hessen ein Land grundsätzlich anders positioniert hat.
- [21] Dazu zuletzt Bruhn/Meier/Berberich/Schnell, Markt-orientierte Direktvergabe, DER NAHVERKEHR 12/2004, S. 23 ff.

## I. VDV-Marketing-Kongress

**Mehr Kunden, Mehr Ertrag, Mehr Wirtschaftlichkeit.**

- Diskutieren Sie mit uns über ...
- Fahrgastmärkte von Morgen
  - Nachhaltige Marketing-Strategien
  - Erfolgreiche Mobilitätsdienstleistungen
  - Zukunft der Marke Bus und Bahn

11./12. April 2005 in Dresden



## I. VDV-Akademie-Fachgespräch

**Demografischer Wandel und Verkehrsunternehmen**

- Die Konsequenzen für Personalrekrutierung, Aus- und Weiterbildung, Arbeitsorganisation, das betriebliche Gesundheits- und Altersmanagement
- Die demografische Entwicklung und die Strategien erfolgreicher Unternehmen
- Der Wandel und das besondere Beispiel Fahrdienst

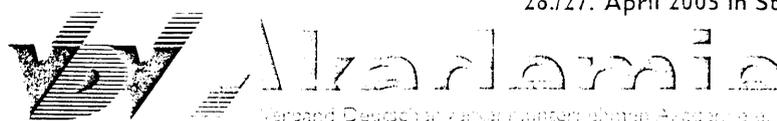
14. April 2005 in Dortmund

## VDV-Akademie-Tagung: Bus

**Neue technische und rechtliche Entwicklungen im Bussektor**

- Was steckt hinter der neuen IBIS-Generation, dem neuen digitalen Tacho und dem neuen Unfalldatenschreiber?
- Welche Kosten, Nutzen und Chancen sind mit den neuesten Entwicklungen in der Motortechnik verbunden?
- Welchen Einfluss haben aktuelle Veränderungen bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Technik und Beschaffung der Busse?

26./27. April 2005 in Stuttgart



**VDV-Akademie e.V.** Kamekestraße 37-39, 50672 Köln  
T: 02 21 5 79 79-173 E-Mail: akademie@vdv.de www.vdv-akademie.de