

Prof. Dr. Christofer Lenz, Stuttgart; Anne-Sophie Ritter, Stuttgart /Mannheim

Ist CETA eine Gefahr für Direktvergaben im ÖPNV?

Neue Freihandelsabkommen und ihre Auswirkungen auf den ÖPNV

CETA, TTIP und TiSA: Hinter diesen Abkürzungen verbergen sich neue Freihandelsabkommen unter Beteiligung der Europäischen Union und damit Deutschlands. Sie haben Konjunktur und sie verändern die Bedingungen für die Erbringung von Dienstleistungen, auch von Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die vorgesehenen neuen Regelungen sind kompliziert und schwer zu erfassen. Das ist der ideale Nährboden für Sorgen und Ängste.

Gebot der Stunde ist deshalb eine unaufgeregte und an den Texten der Abkommen orientierte Analyse möglicher Auswirkungen auf die ÖPNV-Branche in Deutschland. Das will dieser Beitrag leisten. Er konzentriert sich dabei auf die Möglichkeit der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge an interne Betreiber (Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007, § 8a Abs. 3 PBefG). Denn in sehr vielen großen Kommunen in Deutschland sind solche Direktvergaben an kommunale ÖPNV-Betriebe in den Jahren bis 2019 geplant, weil ein Ausschreibungswettbewerb von den kommunalen Gremien politisch nicht gewollt ist. Ob die europäische und nationale Zulassung solcher Direktvergaben im ÖPNV mit Regelungen neuer Freihandelsabkommen kollidiert, hängt von den Inhalten des jeweiligen Freihandelsabkommens ab.

Dieser Beitrag analysiert die Regelungen von CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement), also des Freihandelsabkommens der EU mit Kanada. Denn hier ist der rechtliche Prozess weiter vorangeschritten als bei dem bekannteren TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership), dem geplanten Freihandelsabkommen der EU mit den USA. Erst ganz am Anfang stehen die Bemühungen der EU und einer Reihe weiterer Staaten, mit dem TiSA (Trade in Services Agreement) ein Nachfolgeabkommen für das schon seit 20 Jahren geltende GATS (General Agreement on Trade in Services) der Welthandelsorganisation (WTO) zu schließen.

CETA ist der Form nach ein völkerrechtlicher Vertrag und inhaltlich ein umfassendes Freihandelsabkommen zwischen der EU und Kanada, welches Handelshemmnisse abbauen und eine weitreichende Liberalisierung der Märkte bewirken soll. Das Abkommen ist zwar am 26. September 2014 von den Vertretern Kanadas und der EU unter-

schrieben worden, in Kraft tritt es aber erst mit der Ratifikation durch Kanada und die EU [1].

Grundlage der nachfolgenden Analyse ist die von der Europäischen Kommission im September 2014 veröffentlichte ausverhandelte und konsolidierte Textfassung des Abkommens in englischer Sprache [2]. Sie umfasst 1634 Seiten. Dabei handelt es sich um eine Rohfassung, weil im nächsten Schritt noch eine Rechtsförmlichkeitsprüfung durchzuführen sowie Übersetzungen in die Amtssprachen der Europäischen Union vorzunehmen sind. Diese Vorgänge werden ebenso wie das Ratifikationsverfahren noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Nach Abschluss der Ratifikation würden sich für Direktvergabemöglichkeiten im ÖPNV folgende Konsequenzen ergeben.

Keine unmittelbare Anwendbarkeit von CETA

Zunächst einmal wäre CETA mit seinen eventuell direktvergabeschädlichen Inhalten auch nach Inkrafttreten des Abkommens anders als die EG-Verordnung 1370/2007 für Bürger und Unternehmen kein unmittelbar anwendbares Recht. Nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH begründen Freihandelsabkommen als völkerrechtliche Verträge keine unmittelbaren subjektiven Rechte, weshalb sich weder einzelne Bürger noch Unternehmen unmittelbar auf einen Verstoß nationaler oder europäischer Direktvergaberegulungen gegen das CETA-Freihandelsabkommen berufen könnten [3]. Das Abkommen selbst enthält eine ausdrückliche und klarstellende Regelung (CETA, Kapitel Streitbeilegung, Art. 14.16), die eine unmittelbare innerstaatliche Geltung ausschließt [4].

Das ist aber nur ein Teil der rechtlichen Wahrheit und sollte keine falschen Hoffnungen wecken. Denn aufgrund der völkerrechtlichen Verpflichtungen der Europäischen Union wäre im Fall einer Unvereinbarkeit europäischer Direktvergabeoptionen mit CETA der europäische Gesetzgeber aufgerufen, das europäische Recht an die inhaltlichen Vorgaben des CETA-Abkommens anzupassen. Dementsprechend müsste auch die Verordnung 1370/2007 im Fall einer Unvereinbarkeit der Direktvergabe mit den CETA-Vorgaben geändert werden.



Lenz



Ritter

DIE AUTOREN

Prof. Dr. Christofer Lenz (48) ist Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Sozius der Kanzlei Oppenländer Rechtsanwälte in Stuttgart. Er ist Honorarprofessor für Öffentliches Recht und Europarecht an der Universität Stuttgart und Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des VDV. Im Bereich des ÖPNV ist er seit Jahren beratend und vertretend für führende Verkehrsunternehmen, Verbände und öffentliche Hände tätig.

Anne-Sophie Ritter (30) ist juristische Mitarbeiterin von Oppenländer Rechtsanwälte und am Lehrstuhl für Öffentliches Recht und Rechtsphilosophie (Prof. Dr. Cremer) an der Universität Mannheim. Ihr Tätigkeitsschwerpunkt liegt im Völker- und Europarecht.

Grundsatz freier Marktzugang und umgekehrte Regelungstechnik

Zu den zentralen Prinzipien des CETA gehört der Grundsatz des freien Marktzugangs (CETA, Kap. X, Art. X-05). Hätte es dabei sein Bewenden, wären Direktvergaben mit dem Abkommen nicht vereinbar, weil sie den freien Marktzugang nicht ermöglichen.

Dieses Spannungsverhältnis ist nicht neu, wird von CETA aber einem neuen und letztlich umgekehrten Regelungsansatz unterworfen. Bisherige Handelsabkommen der EU für den Dienstleistungsbereich enthalten zwar ebenfalls den Grundsatz des freien Marktzugangs, etwa in Art. XVI GATS, aber der Anwendungsbereich dieses Grundsatzes bestimmt sich nach dem so genannten Positivlistenansatz. Damit ist gemeint, dass der Anwendungsbereich des Grundsatzes des freien Marktzugangs vom Abkommen selbst explizit durch eine positive Regelung für bestimmte Dienstleistungsbereiche eröffnet werden muss. Ist ein bestimmter Dienstleistungsbereich ganz oder teilweise nicht auf einer solchen Positivliste verzeichnet, dann gilt für ihn der Grundsatz des freien Marktzugangs auch nicht. Bei dem im Rahmen der Welthandelsorganisation abgeschlossenen Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen, dem GATS, hatte die EU den ÖPNV nicht auf die Positivliste gesetzt [5].

CETA bricht mit diesem Positivlistenansatz; es wäre das erste Abkommen der EU mit einem so genannten Negativlistenansatz. Der Unterschied ist ebenso simpel wie einschneidend. Der Grundsatz des freien Marktzugangs gilt grundsätzlich für jeden Bereich; wenn er für bestimmte Bereiche nicht gelten soll, dann muss dieser Bereich durch eine spezielle Ausnahmebestimmung explizit ausgeschlossen werden.

Deshalb müssen die sich auf 1634 Seiten erstreckenden Aussagen des CETA-Abkommens daraufhin durchgesehen werden, ob und in welchem Umfang sowie mit welcher Eindeutigkeit sie für den Bereich des öffentlichen Nahverkehrs solche Negativausnahmen vom Grundsatz des freien Marktzugangs tatsächlich enthalten. Bei Durchsicht dieser Vertragstexte zeigt sich, dass speziell für den ÖPNV bei CETA insgesamt drei einzelne Ausnahmeregelungen in Betracht kommen, die im Folgenden näher zu betrachten sind. Das betrifft die Ausübung hoheitlicher Gewalt (1), die Leistungen der allgemeinen Daseinsvorsorge (2) und Verträge staatlicher Behörden im Sektor Transport (3).

Ausnahme Ausübung öffentlicher Gewalt erfasst ÖPNV nicht

Schon die erste Ausnahmemöglichkeit erweist sich als nicht belastbar. Zwar wurde für Maßnahmen in Ausübung hoheitlicher Gewalt (governmental authority) eine allgemeine Ausnahmebestimmung der EU-Seite aufgenommen (CETA, Kapitel XX, Article X-01 Nr. 2 lit. [a]), die folgenden Wortlaut hat:

This Chapter does not apply to measures affecting services supplied in the exercise of governmental authority. ... services supplied in the exercise of governmental authority means any service that is supplied neither on a commercial basis, nor in competition with one or more service suppliers.

Das hilft aber für den ÖPNV nicht weiter, weil nach der Begriffsdefinition als hoheitliche Tätigkeiten in diesem Zusammenhang lediglich solche Leistungen gelten sollen, die weder zu kommerziellen Zwecken noch im Wettbewerb mit einem oder mehreren Anbietern erbracht werden. Insoweit wird auch kein Neuland betreten, weil diese Begriffsdefinition sich inhaltsgleich auch schon in anderen Freihandelsabkommen findet, etwa in Art. I Abs. 3 (c) GATS. Schon dort wird diese Ausnahmebestimmung sehr restriktiv ausgelegt und soll lediglich für klassisch staatliche Einrichtungen, wie etwa Justiz- oder Polizeibehörden, greifen [6].

Für den ÖPNV, der nicht der klassischen staatlichen Eingriffsverwaltung zuzurechnen ist und in dem häufig eine Wettbewerbssituation besteht, kann diese generelle Ausnahme deshalb nicht greifen.

Ausnahme für allgemeine Daseinsvorsorge

Bessere Chancen für die ÖPNV-Branche bietet eine weitere für die EU aufgenommene Ausnahmebestimmung für Leistungen der allgemeinen Daseinsvorsorge (public utilities). Maßgeblich ist insoweit CETA, Kap. X, Art. X.06 Abs. 2 i.V.m. EU Annex II. Diese Ausnahmebestimmung ist aber konditioniert. Deshalb kann entgegen der derzeitigen Darstellung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie keine Rede davon sein, dass CETA eine *Generalausnahme für die kommunale Ebene* [7] enthält. Die Ausnahme in CETA, Kap. X, Art. X.06 Abs. 2 i.V.m. EU Annex II greift nur dann, wenn die Leistungen entweder durch Monopole oder aufgrund eines ausschließlichen Rechtes (exclusive rights) ausgeübt werden. Wenn der Leistende dagegen nicht Inhaber eines solchen ausschließlichen Rechtes werden oder keine Monopolstellung erhalten soll, dann greift die Ausnahmebestimmung zugunsten der Leistungen der allgemeinen Daseinsvorsorge nicht.

Der Begriff des ausschließlichen Rechtes ist im CETA-Abkommen selbst nicht definiert und damit auslegungsbedürftig. Da die Regelung auf Verlangen der EU und mit Wirkung für die EU aufgenommen wurde, liegt es nahe, diesen Begriff ebenso wie in den europäischen Rechtsvorschriften zu verstehen, etwa in Art. 106 AEUV [8]. Speziell für den ÖPNV beschreibt Art. 2 lit. f. VO (EG) 1370/2007 ein ausschließliches Recht als ein Recht, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen.

Das schafft für den ÖPNV in Deutschland allerdings mehr Unsicherheiten als Gewissheiten. Sicher anwendbar wäre diese Regelung dann, wenn der deutsche Gesetzgeber der Auffassung der Europäischen Kommission gefolgt wäre, wonach die Liniengenehmigung nach dem PBefG für Verkehre mit Bussen und Straßenbahnen immer ein ausschließliches Recht im Sinne von Art. 2 lit. f) VO [EG] 1370/2007 darstellt [9].

Folgt man der Sichtweise des PBefG, dann werden ÖPNV-Leistungen als Leistungen der allgemeinen Daseinsvorsorge in Deutschland nur dann aufgrund eines ausschließlichen Rechtes ausgeübt, wenn die zuständige Behörde in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach den Regeln des § 8a Abs. 8 PBefG ein ausschließliches Recht gewährt, welches nach § 13 Abs. 2 und Satz 1 Nr. 2 PBefG zu einem harten Ausschluss für konkurrierende Genehmigungsanträge führt.

Hier sind nun zwei Reaktionsmöglichkeiten denkbar: Zum einen können die an einer Direktvergabe interessierten zuständigen Behörden und ihre internen Be-

treiber die Dienstleistungsaufträge entsprechend gestalten und um ausdrücklich formulierte ausschließliche Rechte erweitern, allerdings nur in den vom Gesetz eher restriktiv ausgestalteten Grenzen des § 8a Abs. 8 Sätze 2, 3 und 4 PBefG. Oder der deutsche Gesetzgeber nimmt das CETA-Abkommen zum Anlass, seine Auffassung dazu, was im deutschen Recht ein ausschließliches Recht ist und was nicht, noch einmal zu überprüfen und das PBefG im Sinne der von der Europäischen Kommission ohnehin angenommenen Sichtweise zu überarbeiten.

In jedem Fall wird an dieser Stelle deutlich: Mit dem Inkrafttreten von CETA könnte die Vergabe ausschließlicher Rechte im ÖPNV eine ganz zentrale Rolle für die Zulässigkeit von Direktvergaben an interne Betreiber erlangen. Denn nur dort, wo auch ausschließliche Rechte begründet und ausgeübt werden, kann die Negativausnahme der Leistungen der allgemeinen Daseinsvorsorge (CETA, Kap. XX, Art. X.06 Abs. 2 i.V.m. EU Annex II) die Geltung des Grundsatzes des freien Marktzugangs ausschließen und damit Direktvergaben im deutschen ÖPNV „CETA-fest“ machen.

Ausnahmemöglichkeit für Verträge staatlicher Behörden

Angesichts dieser Unsicherheiten wäre eine alternative Absicherung von Direktvergaben gegen den Grundsatz des freien Marktzugangs geeignet, größere Rechtssicherheit zu schaffen. Eine solche weitere Möglichkeit könnte sich aus CETA, Annex 7, General Notes, Nr. 1 (b) ergeben. Die Vorschrift lautet, soweit hier von Interesse:

The Chapter shall not apply to: ... contracts awarded by procuring entities covered under Annex 1 and 2 in connection with activities in the fields of ... transport ..., unless covered under Annex 3.

Das liest sich zunächst erfreulich eindeutig, weil damit Beschaffungsvorgänge für den gesamten Transportsektor ausgeschlossen sind, wozu der ÖPNV ohne weiteres zu rechnen ist. Die Probleme beginnen mit dem angehängten Nachsatz, dass kein von Annex 3 erfasster Fall vorliegt. Spätestens hier zeigt sich die für Freihandelsabkommen so charakteristische verschachtelte Regelungstechnik, die klare Aussagen erschwert.

Rückausnahme nach Annex 3?

Betrachtet man Annex 3, dann findet sich dort speziell für den ÖPNV eine detaillierte Regelung über solche Dienstleistungen, für die der Anwendungsbereich von CETA und damit des Grundsatzes des freien Marktzugangs explizit eröffnet sein soll. Das ist auf Seite 716 f. des Abkommens in CETA, Annex 3, lit. (c) und (d) so formuliert:

All contracting entities whose procurement is covered by the EU utilities directive which are contracting authorities (e.g. those covered under Annex 1 and Annex 2) or public undertakings and which has one of their activities any of those referred to below or any combination thereof: ... (c) the provision or operation of networks providing a service to the public in the field of transport by urban railway, automated systems, tramway, trolley bus, bus or cable.

Die sektorenspezifische (Rückausnahme-) Regelung in Annex 3 umfasst danach speziell Beschaffungsvorgänge im Anwendungsbereich der europäischen Vergaberichtlinie einer staatlichen Einrichtung oder eines öffentlichen Unternehmens zur Bereitstellung oder Betriebes eines Netzes für eine öffentliche Leistung im Sektor öffentlicher Nahverkehr.

Von diesen drei Voraussetzungen für das Eingreifen der (Rück-)Ausnahme werfen zwei keine großen Probleme auf. Die beschaffenden staatlichen Einrichtungen sind durch den Verweis auf Annex 1 und Annex 2 näher definiert. Dabei verweist Annex 2 auf die europäische Verordnung Nr. 1059/2003 [10]. Dort sind explizit auch einzelne Gemeinden und Landkreise der Bundesrepublik Deutschland aufgelistet, so dass die kommunalen Gebietskörperschaften, die Eigentümer von ÖPNV-Unternehmen sind, sicher erfasst werden.

Auch die zweite Voraussetzung eines Netzes im Sektor öffentlicher Transport wirft keine Probleme auf. Nach Fußnote 80 soll ein Netz (network) in diesem Sinne insbesondere anzunehmen sein, wenn eine staatliche Einrichtung Regelungen zu Betriebskonditionen, wie Routen, Kapazitäten oder Frequenzen trifft (*As regards transport services, a network shall be considered to exist where the service is provided under operating conditions laid down by a competent authority of an EU Member State, such as conditions on the routes to be served, the capacity to be made available or the frequency of the service*). Das ist im deutschen ÖPNV durch das PBefG vorgesehen.

Meint EU-utilities directive auch die VO 1370/2007?

Die Anwendung der Rückausnahme dürfte aber im Regelfall an der dritten Voraussetzung

scheitern. Die sektorenspezifischen Rückausnahmen sollen danach nur greifen, wenn der Anwendungsbereich der europäischen Vergaberichtlinie (*utilities directive*) eröffnet ist. Die Regelung spricht nur allgemein von der europäischen Vergaberichtlinie und nimmt damit nicht auf den offiziellen Titel eines konkreten europäischen Rechtsaktes Bezug. Damit ist unklar, ob die Rückausnahme tatsächlich nur greift, wenn eine oder eine bestimmte der allgemeinen europäischen Vergaberichtlinien [11] im konkreten Fall anwendbar ist, oder ob die Rückausnahmebestimmung auch dann greift, wenn der spezielle Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 eröffnet ist.

Durchschlagendes Argument gegen die Erstreckung der Rückausnahme auf die VO (EG) 1370/2007 ist der Wortlaut, der ausdrücklich von Richtlinie und nicht von Verordnung oder allgemeiner von Rechtsakt spricht. Die Unterscheidung im europäischen Recht zwischen Richtlinie und Verordnung ist derart elementar, dass die Verhandler der EU den Begriff Richtlinie in vollem Bewusstsein verwandt haben, dass sie damit die VO (EG) 1370/2007 nicht erfasst haben.

Konsequenz daraus ist, dass bei Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die unter die VO (EG) 1370/2007 fallen, die Rückausnahme des Annexes 3 nicht greift und es deshalb bei der Ausnahme für Verträge staatlicher Behörden im Sektor Transport nach Annex 7 bleibt.

Fazit

Alles in allem kann vorsichtig Entwarnung gegeben werden. CETA implementiert zwar grundsätzlich für alle Bereiche der Erbringung von Dienstleistungen den Grundsatz des freien Marktzugangs. Direktvergaben im ÖPNV sind deshalb nur dann CETA-kompatibel, wenn eine Ausnahme von diesem Grundsatz greift. Ob das der Fall ist, kann mangels einer völlig zweifelsfreien Ausnahmebestimmung für den ÖPNV nicht mit absoluter, aber immerhin mit relativer Sicherheit gesagt werden.

Der Text des Abkommens enthält gleich zwei Möglichkeiten, wie auch künftig und ohne Konflikt mit CETA Direktvergaben im ÖPNV erfolgen können. Die erste Ausnahme knüpft an dem Umstand an, dass ÖPNV-Leistungen Leistungen der allgemeinen Daseinsvorsorge sind. Sie setzt aber voraus, dass der zu vergebende Dienstleistungsauftrag auch

ausschließliche Rechte enthält. Unabhängig davon dürfte noch eine zweite, auf den Verkehrssektor bezogene Ausnahmeregelung greifen; das setzt allerdings voraus, dass der Begriff der EU-utility directive nur Vergaberichtlinien, nicht aber die als Verordnung erlassene 1370/2007 erfasst.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Die umstrittene Frage, ob auf europäischer Seite nur eine Ratifikation durch die EU oder auch durch die Mitgliedstaaten (so genanntes gemischtes Abkommen) erforderlich ist, bleibt hier ausgeklammert, vgl. dazu das aktuelle Rechtsgutachten von Mayer, Stellt das geplante Freihandelsabkommen der EU mit Kanada (CETA) ein gemischtes Abkommen dar?, erstellt für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie am 28.08.2014, abrufbar auf der Homepage des Ministeriums.
- [2] Die konsolidierte Textfassung von CETA ist abrufbar unter: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/sep-tember/tradoc_152806.pdf.
- [3] Vgl. etwa jüngst EuGH, Urteil vom 20.05.2010, Rs. C-160/09, Katsivardas / J. Oikonomikon, Rdnr. 32 f; grundlegend EuGH, Urteil vom 12.12.1972, Rs. C-21 bis 24/72, International Fruit Company, Slg. 1972, 1219; EuGH, Urteil vom 24.10.1973, Rs. C-9/73, Schlüter / J. Hauptzollamt Lörrach, Slg. 1973, 1135.
- [4] Zutreffend Thym, Verhinderte Rechtsanwendung: deutsche Gerichte, CETA/TTIP und Investor-Staat-Streitigkeiten, <http://www.verfassungsblog.de/verhinderte-rechtsanwendung-deutsche-gerichte-cetatip-und-investor-staat-streitigkeiten/>.
- [5] Näher hierzu etwa Pünder, EuR 2007, S. 564 (578 f.).
- [6] Ausführlich zur Auslegung des Begriffs m.w.N. Simon, Liberalisierung von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge im WTO- und EU-Recht, 2009, S. 59 ff. und S. 100 f.
- [7] Vgl. den Katalog Fragen und Antworten zur CETA des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, S. 8, abrufbar auf der Homepage des Ministeriums.
- [8] Vgl. Kühling, in: Streinz, EUV/AEUV, 2. Auflage 2012, Art. 106, Rdnr. 20 f. Auf das Verständnis der Regelung von Art. VIII Abs. 5 GATS wird man dagegen nicht ohne Weiteres zurückgreifen können, weil hier zwar eine ähnliche Begriffsbestimmung enthalten ist, diese aber durch den Sofern-Satz anders eingebettet ist. Die Verhandler der EU und Kanadas haben sich gerade nicht an die Formulierung in Art. VIII Abs. 5 GATS angelehnt.
- [9] Zur Auffassung der Kommission vgl. deren Beschluss zum Beihilfeverfahren betreffend die Bahn der Stadt Monheim und die Rheinische Bahngesellschaft im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vom 23.02.2011, Amtsblatt EU L 210 vom 17.08.2011, S. 2 bei Rdnr. 12.
- [10] Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.5.2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS).
- [11] Nach der Reform des europäischen Vergaberechtes umfasst das allgemeine EU-Vergaberecht insgesamt drei Richtlinien: Richtlinie RL 2014/24/EU über die Vergabe öffentlicher Aufträge; Richtlinie RL 2014/25/EU über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste; und Richtlinie RL 2014/23/EU über die Konzessionsvergabe.

ANZEIGE

NUTZEN SIE DEN STELLENMARKT FÜR IHRE PERSONALANZEIGEN!

DER NAHVERKEHR 3/2015

erscheint am 14. März 2015 Anzeigenschluss: 25. Februar 2015

DVV Media | Alba Fachmedien ÖPNV
E-Mail: andrea.koett@dvvmedia.com | Tel.: 0211/505 26 536 | www.alba-fachverlag.de