



Brüssel, den 28.10.2020
COM(2020) 685 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, AN
DEN EUROPÄISCHEN RAT UND DEN RAT**

**Stärkung des Verkehrskonzepts der „Green Lanes“, um die Wirtschaft während des
Wiederaufflammens der COVID-19-Pandemie am Laufen zu halten**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, AN DEN EUROPÄISCHEN RAT UND DEN RAT

Stärkung des Verkehrskonzepts der „Green Lanes“, um die Wirtschaft während des Wiederaufflammens der COVID-19-Pandemie am Laufen zu halten

I. Einleitung

1. Als die COVID-19-Pandemie Anfang Frühjahr 2020 ausbrach, schlossen einzelne Mitgliedstaaten zum Schutz der öffentlichen Gesundheit oft unkoordiniert ihre Grenzen – auch für den Warenverkehr. Dies führte zunächst zu einer Störung des Binnenmarkts und zu langen Wartezeiten im Güterkraftverkehr an den Grenzen sowie zu einem Stopp für Frachtflüge – und folglich zu Engpässen und Unsicherheiten bei der Güterversorgung. So kam es zu Panikkäufen und dazu, dass sogar lebenswichtige medizinische Güter knapp wurden.
2. Im Nachgang zu den Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und grundlegenden Dienstleistungen¹ verabschiedete die Kommission daher am 23. März 2020 die Mitteilung über die Umsetzung des sogenannten „Green-Lanes“-Konzepts². Mit diesem Konzept soll im Wesentlichen dafür gesorgt werden, dass die Lieferketten im Binnenmarkt weiterhin funktionieren und etwaige Engpässe vermieden werden. Angestrebt wird, dass Güterfahrzeuge an Binnengrenzen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) nicht länger als 15 Minuten warten müssen, unabhängig von der Art der Waren, die sie befördern. Außerdem enthält die Mitteilung flankierende Bestimmungen für die Beschäftigten im Verkehrssektor.
3. Grenzschließungen und die Wiedereinführung anderer Einschränkungen oder von Kontrollen der Beschäftigten im Verkehrssektor, insbesondere an oder hinter der Grenze, können vor allem in Krisenzeiten zu erheblichen sozialen und wirtschaftlichen Störungen führen und große Probleme für den Güterverkehr und die Logistik sowie die Freizügigkeit von Personen mit sich bringen. Auch lässt sich durch die Schließung von Grenzen für den Warenverkehr zu diesem Zeitpunkt die Verbreitung des Virus nicht wirksam bekämpfen³.
4. Die zentrale Vorgabe des „Green-Lanes“-Konzepts für die Höchstwartezeiten wurden an den meisten Grenzübergangsstellen eingehalten.

¹ C(2020) 1753 final.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52020XC0316\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52020XC0316(03))

² C(2020) 1897 final.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52020XC0324\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52020XC0324(01))

³ Mit Grenzschließungen kann die Einschleppung eines Virus in ein Land nur dann verhindert werden, wenn die Grenzen nahezu vollständig dicht sind und wenn die Schließung in den frühen Phasen vor der Feststellung des ersten autochthonen Falls rasch umgesetzt wird, was nur in besonderer, isolierter Lage überhaupt möglich ist (z. B. bei Inselstaaten), <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Am 19. März 2020 kam es zu langen Wartezeiten und zu langen Warteschlangen im Güterkraftverkehr an den Grenzen zwischen Deutschland und Polen (zwischen 20 und 50 km), Deutschland und Frankreich (mehr als 20 km), der Tschechischen Republik und Deutschland (13 km) und der Slowakei (16 km), der Slowakei und Ungarn (16 km) und zwischen Ungarn und Rumänien (16 km). An anderen Grenzen waren Wartezeiten zwischen einer und drei Stunden zu verzeichnen: z. B. zwischen Frankreich und Italien, Frankreich und Deutschland, Slowenien und Kroatien, Ungarn und Rumänien, Deutschland und Belgien sowie zwischen der Slowakei und Ungarn. Wären keine Maßnahmen ergriffen worden, hätte diese Situation zu einem Zusammenbruch des Binnenmarkts für Waren und zur Unterbrechung von Lieferketten führen können. Auf dem Höhepunkt der Pandemie kam der Personenverkehr weitgehend zum Erliegen. Der Güterverkehr konnte jedoch weiter fließen, nachdem auf EU-Ebene und in intensiver Zusammenarbeit mit den EU-Mitgliedstaaten Maßnahmen ergriffen wurden.

Die Einhaltung des „Green-Lanes“-Konzepts führte zu einer erheblichen Verkürzung der Wartezeiten an den Grenzen und damit zu Verbesserungen im Güterverkehr.

5. Jetzt, inmitten des Wiederaufflammens der Pandemie, kommt es darauf an, die Beeinträchtigung der Wirtschaft und der Geschäftstätigkeiten durch die zur Bekämpfung der Pandemie erneut ergriffenen Maßnahmen so gering wie möglich zu halten. Sowohl die Industrie als auch der Verkehrssektor sind von der Krise schwer getroffen worden und können keinen weiteren Schlag verkraften. Angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen infolge der pandemiebedingten Verluste und des Wirtschaftsabschwungs kommt es nun entscheidend darauf an, die Wirtschaft weiter am Laufen zu halten. Der Güterverkehr ist für die Union systemrelevant, wenn es darum geht, ihre Wirtschaft sowohl innerhalb des Binnenmarkts als auch darüber hinaus in Gang zu halten. Dies gelingt nur, wenn Waren und Dienstleistungen in einem funktionierenden und robusten Binnenmarkt frei verkehren können und wenn sowohl die für die Beschäftigten im Verkehrssektor als auch die für den Personenverkehr unverzichtbaren Verkehrsverbindungen gewährleistet bleiben, soweit dies mit dem Schutz der öffentlichen Gesundheit vereinbar ist. Unternehmen, Fabriken, medizinische Einrichtungen und Handel müssen sich darauf verlassen können, dass Lieferketten funktionieren und Personal auch über Grenzen hinweg reisen kann.
6. Die Ziele der Mitteilung vom März 2020 sind nach wie vor uneingeschränkt gültig. Sieben Monate nach ihrer Einführung müssen wir nun einige der Grundsätze der „Green-Lanes“-Mitteilung vor dem Hintergrund der gewonnenen Erkenntnisse und mit Blick auf das Wiederaufflammen der Pandemie stärken. In dieser Mitteilung werden Maßnahmen dargelegt, die angesichts der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Zwänge, mit denen wir konfrontiert sind, die Aufrechterhaltung der Warenströme und der Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Verkehrssektor über die Grenzen hinweg sichern werden.
7. Damit die „Green-Lanes“-Initiative die Wirtschaft weiterhin wirksam unterstützen und zur wirtschaftlichen Erholung beitragen kann, müssen wir die verbleibenden Hindernisse beseitigen und einen gut funktionierenden Binnenmarkt aufrechterhalten. Dies bedeutet, dass der Güterverkehrsfluss gewährleistet, systemrelevante

Arbeitskräfte im Verkehrssektor unterstützt, die multimodale Logistik verbessert und ein Mindestmaß an Verbindungen für den Personenverkehr jederzeit gewährleistet werden müssen. Koordinierung, Zusammenarbeit und Transparenz haben sich als unverzichtbar erwiesen und werden auch in Zukunft unerlässlich bleiben, damit der Binnenmarkt für künftige Krisen gerüstet bleibt.

II. Eine Stärkung des „Green-Lanes“-Konzepts: Gewährleistung störungsfreier Güterverkehrsflüsse und Logistikketten

8. Während 90 % der 178 Grenzübergänge des TEN-V-Netzes den Vorgaben der „Green-Lanes“-Mitteilung genügen, sind bei etwa 5 % der Grenzübergänge, vor allem an den Nicht-Schengen-Grenzen innerhalb der EU, nach wie vor lange Wartezeiten von weit über 15 Minuten zu verzeichnen. Um die Warenströme und die Verkehrsbranche zu unterstützen, funktionierende Lieferketten sicherzustellen und neuen Warenengpässen vorzubeugen, ist es nun an der Zeit, dafür zu sorgen, dass Verkehrsmanagement, Unterstützungsdienste und Ausrüstungen im erforderlichen Umfang bereitstehen, um Verzögerungen weitmöglichst zu verringern.
9. In dem Maße, wie die Mitgliedstaaten neue Maßnahmen ergreifen und immer häufiger auch räumlich begrenzte Ausgangsbeschränkungen verhängen, gibt es auch schon wieder Berichte über Quarantäneauflagen für Beschäftigte im Verkehrssektor, geschlossene Rastplätze und Fahrer, die ihre Führerscheine nicht erneuern können. Daher sollten wir das Konzept der „Green Lanes“ weiter und bei Bedarf noch besser umsetzen, damit die Verkehrsflüsse nicht gestört werden und unabhängig vom Umfang sonstiger sanitärer Maßnahmen mindestens Folgendes gewährleistet ist:
 - Alle Frachtfahrzeuge (einschließlich Frachtschiffe) sowie alle im Verkehrssektor Beschäftigten sollten weiterhin diskriminierungsfrei behandelt werden, unabhängig von Herkunft, Bestimmungsort, Zulassungsland des Fahrzeugs (Schiffs) oder Staatsangehörigkeit des Fahrers/Fahrpersonals.
 - Fahrzeuge, die gewerbsmäßig Güter aller Art befördern, sollten „Green-Lanes“-Grenzübergänge nutzen können;
 - Zusätzliche Verfahren für den Grenzübertritt im Zusammenhang mit COVID-19 sollten vermieden und auf das absolut Notwendige gestrafft werden. Lkw-Fahrer sollten keine anderen Dokumente als ihren Personalausweis und ihren Führerschein vorzeigen müssen.
 - Die elektronische Übermittlung/Anzeige von Dokumenten sollte als ausreichend angesehen und gefördert werden (wir stellen fest, dass einige Mitgliedstaaten die Krise tatsächlich hierfür genutzt haben – siehe unten).
 - Mitgliedstaaten sollten zumindest entlang des TEN-V-Netzes Transitkorridore aufrechterhalten. Der Transit durch ein Land mit einem Fahrzeug sollte sowohl zu privaten Zwecken als auch zur kollektiven Personenbeförderung, unabhängig davon, aus welchem Gebiet die Personen kommen, ohne Nachweis eines Tests gestattet werden, so lange die Personen den Transitkorridor nicht verlassen.
 - In dem Umfang und für die Zeitdauer, wie sie dies zur Bewältigung des Rückstaus für nötig erachten, könnten die Mitgliedstaaten Ausnahmeregelungen in Bezug auf alle geltenden Fahrbeschränkungen (Wochenend-, Nacht-, Lärm- und sektorale Fahrverbote usw.) ermöglichen.

- Ausgangssperren sollten nicht für den Güterverkehr oder für Beschäftigte im Verkehrssektor gelten.
 - Die Verfügbarkeit von Diensten wie Tankstellen, ein Mindestniveau an Sanitäreinrichtungen (z. B. Rastplätze mit Toiletten und Duschen), Verpflegung (z. B. Mitnahme von Speisen, Verkaufsautomaten für Nahrungsmittel) und Beherbergungsdienstleistungen sollte sichergestellt werden, wobei die Mitgliedstaaten aufgefordert sind, die Standorte in ihrem Land in die „Green-Lanes“-App einzugeben (siehe unten).
10. Der Kommission ist bekannt, dass Verkehrsstaus an einigen Grenzen nicht nur auf die jetzige Pandemie zurückzuführen sind und dass es an diesen Grenzübergangsstellen auch schon vorher lange Wartezeiten gab – bedingt durch Organisation und Infrastruktur, beispielsweise zu wenige Grenzkontrollbeamte an den Grenzen im Schengenraum. Heute kommt es darauf an, dass Mitgliedstaaten auf der Grundlage des „Green-Lanes“-Konzepts den Grenzübertritt durch intelligente Grenzüberwachungssysteme optimieren, die Notwendigkeit einiger Sperrmaßnahmen überdenken und intelligente Systeme wie Straßenbenutzungsgebühren entwickeln, bei denen ein Fahrzeug nicht angehalten werden muss. Die Mitgliedstaaten werden ferner daran erinnert, dass das ECDC vom unnötigen Einsatz von Desinfektionsmitteln im Zusammenhang mit COVID-19 abrät⁴.
 11. COVID-19 hat der Einführung digitaler Lösungen einen enormen Schub gegeben. Mit diesen Lösungen lassen sich Verfahren beschleunigen und Fahrer, Unternehmen und Behörden darin unterstützen, bessere Verkehrsprognosen zu erstellen und entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Solche Instrumente, die auf elektronische Fracht- und Ladepapiere, ITS/RIS und Zollformalitäten zurückgreifen, sollten allgemein verfügbar sein, stets akzeptiert werden und benutzerfreundlich, einfach und automatisch gestaltet sein. Die Kommission wird weiterhin den erforderlichen Rechtsrahmen bereitstellen und die papierlose Abfertigung finanziell unterstützen.
 12. Die Galileo-Green-Lanes-App, die im April von der GSA-Agentur gestartet wurde, erhielt sowohl von Interessenträgern aus der Branche als auch von den Mitgliedstaaten positive Rückmeldungen. Die App ermöglichte an allen Grenzübergangsstellen die Überwachung der Einhaltung der Höchstwartezeit von 15 Minuten, bot Informationen für Lastkraftwagenfahrer und unterstützte die Grenzbehörden. Die GSA-Agentur wird die App so schnell wie möglich neu starten. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, der Kommission die einschlägigen Informationen, beispielsweise über Rastplätze und Tankstellen, zur Aufnahme in die „Green-Lanes“-App zu übermitteln. Zusätzliche Funktionen für die App, wie die Ausweitung auf weitere Grenzübergänge in den Westbalkanländern, werden von der Kommission geprüft. Fahrer und grenzüberschreitend tätige Arbeitnehmer werden auch aufgefordert, Kontaktnachverfolgungs-Apps zu nutzen.
 13. Für die Straßenverkehrssicherheit sind Unterwegskontrollen von Lastkraftwagen unerlässlich. Gleichzeitig stellen sie eine Gefahr für die Gesundheit und Sicherheit der Fahrer und der Kontrolleure dar. Um solche Risiken während der Inspektionen zu mindern, werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, physische Kontrollen so weit wie möglich durch kontaktlose und papierlose Prüfungen zu ersetzen, indem sie

⁴ <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions>

elektronische Dokumente akzeptieren und digitale Lösungen anwenden, bei denen es nicht mehr erforderlich ist, zum Herunterladen der Fahrtenschreiberdaten das Führerhaus zu betreten.

14. Der Güterverkehr endet natürlich nicht an den EU-Grenzen. An den Außengrenzen der EU tragen die „Green-Lanes“-Leitlinien dazu bei, dass Waren ungehindert transportiert werden können⁵ und die Mobilität der Beschäftigten im Verkehrssektor (einschließlich der Seeleute) gewährleistet ist. Bei der Umsetzung und Koordinierung der „Green-Lanes“-Maßnahmen ist eine verstärkte Zusammenarbeit mit allen Nachbarländern dringend geboten, da diese wichtige Partner der EU sind. Die nationalen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz sowie des Vereinigten Königreichs, das bis zum Ende des Übergangszeitraums als Mitglied der EU behandelt wird, arbeiten eng mit den Mitgliedstaaten und der Kommission zusammen. Die Kommission ist bestrebt, die Einrichtung von „Green Lanes“ in den sechs westlichen Balkanstaaten (WB6) voranzutreiben. Diese Initiative, mit der reibungslose Transitströme in der Region und mit der EU sichergestellt werden sollen, hat sich als ein sehr erfolgreiches Beispiel für die regionale Zusammenarbeit erwiesen. Die Kommission wird auch in Zukunft darauf hinwirken, dass das Potenzial dieser Initiative voll ausgeschöpft wird und würdigt die nützlichen Gespräche, die mit dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft auf diesem Gebiet geführt wurden. Die Kommission wird auch weiterhin Probleme mit Partnerländern erörtern, die eine direkte Landgrenze mit der EU haben (Östliche Partnerschaft und Türkei). Dies beinhaltet die Zusammenarbeit bei übermäßigen Wartezeiten an den Grenzübergangsstellen und zielt darauf ab, die ununterbrochene Einfuhr wesentlicher Güter (z. B. medizinischer Hilfsgüter) zu gewährleisten. Zu den vielen Beispielen für den Nutzen des Green-Lanes-Konzepts an solchen Grenzübergangsstellen zählt zudem – als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie – die Ausfuhr von Waren für die humanitäre Hilfe und Entwicklungshilfe in Partnerländer.

III. Auf die Beschäftigten im Verkehrssektor kommt es an

15. Die Beschäftigten im Verkehrssektor sind unerlässlich, um die Wirtschaft am Laufen zu halten. Als sich Europa im Frühjahr 2020 im Lockdown befand, machten die Beschäftigten im Verkehrssektor weiterhin ihre Arbeit, nötigenfalls auch über Grenzen hinweg, um die Versorgungsströme aufrechtzuerhalten, selbst wenn sie dabei manchmal ihre eigene Gesundheit und ihr Wohlbefinden aufs Spiel setzten.
16. Nach Nummer 19 Buchstabe b der Empfehlung (EU) 2020/1475 des Rates⁶ sollten Beschäftigte im Verkehrssektor von allen Behörden der Mitgliedstaaten als Arbeitnehmer und Dienstleister, die wichtige Funktionen ausüben, anerkannt und behandelt werden, und sie sollen während der Ausübung dieser wichtigen Funktion sich nicht in Quarantäne begeben müssen. Jedoch sollte ihr Gesundheitsschutz ohne Abstriche, unter anderem durch die Verfügbarkeit angemessener persönlicher Schutzausrüstung (PSA), wo immer dies erforderlich ist, sichergestellt werden.

⁵ Einschließlich Hilfen aus der rescEU-Reserve für Teilnehmerstaaten (Norwegen, Island, Türkei, Serbien, Montenegro, Nordmazedonien) im Rahmen des Katastrophenschutzverfahrens der Union

⁶ Empfehlung (EU) 2020/1475 des Rates vom 13. Oktober 2020 für eine koordinierte Vorgehensweise bei der Beschränkung der Freizügigkeit aufgrund der COVID-19-Pandemie (ABl. L 337 vom 14.10.2020, S. 3).

17. Die Mitgliedstaaten sollten an den Grenzübergangsstellen oder hinter der Grenze von den Beschäftigten im Verkehrssektor nicht systematisch Tests verlangen. Dies würde zu unnötigen Warteschlangen führen und sich negativ auf die Grenzübertrittszeiten auswirken. Auch für Beschäftigte im Verkehrswesen, die häufig mehrmals in der Woche die Grenze überqueren müssen, ist dies weder durchführbar noch praktikabel.
18. Die Berufe, die unter die Definition der Beschäftigten im Verkehrssektor fallen, sollten nicht erschöpfend aufgelistet werden. Neben Fahrern, Bordpersonal, Piloten, Schiffsführern und Schiffsbesatzungen sollte die Definition, unabhängig davon, ob für den Güter- und Personenverkehr, auch das Personal beispielsweise in der Instandhaltung, in den Terminals bzw. Bahnhöfen, im Verkehrsmanagement und bei den Infrastrukturbetreibern umfassen. All diese Arbeitnehmer sollten die Grenzen ohne jegliche Beschränkungen mit jedem Verkehrsmittel passieren können, das sie für den Grenzübertritt in Ausübung ihrer Aufgaben benötigen⁷.
19. Seit März schlägt die Kommission die Verwendung einer Standardbescheinigung für Beschäftigte im internationalen Verkehrswesen vor. Die Bescheinigung kann von jeder Person, insbesondere dem Fahrer, verwendet werden, die an Bord eines Verkehrsmittels, mit dem Güter oder Personen befördert werden, arbeitet, sowie von jeder Person, die sich an den Ort begibt, an dem sich das Verkehrsmittel befindet, mit dem sie ihre Tätigkeit aufnehmen wird, oder von einer anderen Person, die im Verkehrssektor tätig ist. Für das Überschreiten der Binnengrenzen der Union sollte der Inhaber der Bescheinigung als Beschäftigter im internationalen Verkehrswesen gelten. Für die unter die Bescheinigung für Beschäftigte im internationalen Verkehrswesen fallenden Zwecke sollten die Mitgliedstaaten auf die Vorlage anderer Dokumente (z. B. unterschiedliche Suchformulare („Locator Forms“)) verzichten. Dies gilt insbesondere für Landgrenzen.
20. Diese Bescheinigung wird nun auch in Anhang 40 des EU-Leitfadens für Grenzschutzbeamte veröffentlicht, der von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Grenzkontrollen⁸ heranzuziehen ist. Die Kommission wird prüfen, ob die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) diese Anerkennung von Personal im Straßen- und Schienenverkehr, wie dies bereits bei Flug- und Schiffsbesatzungen der Fall ist, für dauerhaft erklären kann.
21. Die Schifffahrt rekrutiert ihre Seeleute in der ganzen Welt, doch die reguläre Mobilität dieser wichtigen Arbeitskräfte wird derzeit durch globale Reisebeschränkungen behindert. Viele Seeleute sitzen derzeit auf ihren Schiffen fest und arbeiten jenseits der im Völkerrecht festgelegten Frist von 11 Monaten, während ihre Kollegen an Land nicht reisen und Grenzen überqueren können, um sie abzulösen. Es drohen eine Unterbrechung der Lieferketten und eine Gefährdung der Sicherheit des Schiffsverkehrs.

⁷ Beispielsweise gab es im Frühjahr Probleme, als ein Zugführer die Grenze mit einem Taxi passieren wollte, um zu seiner Lokomotive zu kommen, oder als ein Lastkraftwagenfahrer auf seiner Heimreise zusammen mit anderen in einem Kleinbus fuhr.

⁸ Anhang 40 des EU-Leitfadens für Grenzschutzbeamte.
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

22. Die Mitgliedstaaten sollten daher Seeleuten das Reisen weiterhin erleichtern, ihre Mobilität gewährleisten und ihnen jederzeit den Grenzübergang und die Durchreise ermöglichen⁹. Ähnlich wie andere Beschäftigte im Verkehrssektor werden Seeleute nach Nummer 19 Buchstabe h der Empfehlung (EU) 2020/1475 des Rates als Reisende mit einer wichtigen Funktion oder Reisende, deren Reise zwingend notwendig ist, eingestuft, von denen bei der Ausübung dieser Funktion keine Quarantäne verlangt werden sollte. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Seeleute Zugang zu Visadiensten haben, und sichere Besatzungswechsel in ihren Häfen gestatten. Die Reederei sollten dafür sorgen, dass die Besatzungsmitglieder angemessene persönliche Schutzausrüstungen erhalten, damit sie bei Reisen und an Bord ihre eigene Gesundheit und die anderer schützen können. Konkret im Zusammenhang mit dem Langstreckenseeverkehr dienen Tests vor dem Einschiffen dem Schutz der Seeleute und verhindern Krankheitsausbrüche auf Schiffen, wenn sich diese weit von einem Hafen entfernt befinden und von einer raschen medizinischen Versorgung an Land abgeschnitten sind. Die Dienststellen der Kommission und der Europäische Auswärtige Dienst werden weiterhin mit den einschlägigen internationalen Organisationen zusammenarbeiten, um die Mobilität der Schiffsbesatzung außerhalb Europas zu verbessern.
23. In ähnlicher Weise müssen die Schiffsführer und Besatzungsmitglieder von Binnenschiffen in der Lage sein, in Binnenhäfen entlang der EU-Wasserstraßen an und von Bord zu gehen. Für die Aufrechterhaltung der Logistik auf den Wasserstraßen der EU ist von entscheidender Bedeutung, dass die Beschäftigten im Binnenschiffsverkehr in den EU-Mitgliedstaaten reisen und Grenzen überqueren können. Die Behinderung des freien Verkehrs der Besatzungen von Binnenschiffen kann dazu führen, dass Schiffsbetreiber die Richtlinie 2014/112/EU über die Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschiffahrt nicht einhalten können. Auch die Betreiber von Binnenschiffen sollten dafür sorgen, dass ihre Besatzungen angemessene PSA haben, um ihre eigene Gesundheit und die der Fahrgäste zu schützen.

IV. Bessere Koordinierung und mehr Information

24. Zu Beginn der COVID-19-Pandemie hat die Kommission das Netz der nationalen Kontaktstellen für Verkehr eingerichtet und geleitet. Hinter der Einrichtung dieses informellen Netzes stand der Gedanke, die Koordinierung und den Informationsaustausch zwischen den Verwaltungen der Mitgliedstaaten zu fördern, Probleme zu erörtern, aktuelle Daten über die Lage an den Grenzen zu erhalten und bewährte Verfahren auszutauschen. Die Möglichkeit, Informationen rasch weiterzugeben, setzte den Anreiz für die Mitgliedstaaten, sich frühzeitig untereinander über nationale Maßnahmen mit grenzüberschreitender Tragweite zu unterrichten, stärkte das Vertrauen und verringerte das einseitige Vorgehen.
25. Bei Aktivierung der Integrierten EU-Regelung für die politische Reaktion auf Krisen (IPCR) durch eine Notlage oder eine Krise sollte auch das Netz der nationalen Kontaktstellen von der Kommission aktiviert werden, damit die Kontaktaufnahme untereinander erleichtert wird und der Informationsfluss besser funktioniert. Die

⁹ Mitteilung der Kommission über Leitlinien zum Schutz der Gesundheit, zur Rückkehr und zur Regelung der Reise von Seeleuten, Fahrgästen und anderen Personen an Bord von Schiffen C(2020) 3100, ABl. C 119 vom 14.4.2020, S. 1.

Mitgliedstaaten sollten eine offizielle nationale Kontaktstelle auf angemessener Führungsebene benennen, damit die Koordinierung zwischen den zuständigen nationalen Behörden sichergestellt ist. Die nationalen Kontaktstellen für Verkehr sollten die notwendigen Vorkehrungen für problematische Grenzübertritte treffen und sich zusammenschalten, sobald sofortige Maßnahmen ergriffen werden müssen. Die Kommission setzt sich nachdrücklich für eine aktive und umfassende Teilnahme aller Mitgliedstaaten ein.

26. Wenn Mitgliedstaaten verkehrspolitische Entscheidungen treffen, insbesondere solche, die die grenzüberschreitende Beförderung von Fracht oder Personen und die Mobilität von Beschäftigten im Verkehrssektor betreffen, sollten die nationalen Kontaktstellen dieser Mitgliedstaaten, wenn möglich weit vor der Einführung dieser Maßnahmen, entsprechende Informationen geben, damit die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission darauf eingehen und reagieren können. Die Mitgliedstaaten sollten gegebenenfalls auch andere einschlägige Ministerien und Abteilungen einbeziehen und können das Forum nutzen, um Informationen und Ideen über bewährte Verfahren auszutauschen.
27. Das Netz hat sich als effizientes Instrument erwiesen, das einen raschen Informationsaustausch und eine breit angelegte Bewertung der Auswirkungen verkehrspolitischer Eindämmungsmaßnahmen ermöglicht hat. In den Sommermonaten wurde das Netz der Kontaktstellen weniger regelmäßig genutzt, aber wir schlagen nun vor, es neu zu beleben, um den in dieser Mitteilung dargelegten und vom Rat (siehe unten) in seinen Schlussfolgerungen geforderten neuen Umfang des „Green-Lanes“-Konzepts zu bewältigen.
28. Alle Informationen im Zusammenhang mit der Mobilität von Privatreisenden und gewerblichen Verkehrsdienstleistern sollten auf einem einzigen aktuellen und leicht zu nutzenden Online-Portal zwecks eines besseren Überblicks zusammengefasst werden. Daher wird die Kommission den Inhalt der Covid-19-Response-Tracker-Website auf die „Reopen-EU“-Website übertragen.

V. Multimodale „Green Lanes“

29. In der ursprünglichen Mitteilung über die „Green Lanes“ hieß es, dass für den gesamten Güterverkehr das Passieren der „Green-Lanes“-Grenzübergangsstellen nicht länger als 15 Minuten dauern sollte. Das 15-Minuten-Ziel lässt sich nur erreichen, wenn alle Kontrollen, Überprüfungen und Screenings minimiert werden. Dies gilt für alle Güterfahrzeuge, Züge, Schiffe und Luftfahrzeuge. Es geht darum, den Verkehrssektor so effizient wie möglich zu gestalten und kostspielige Störungen möglichst gering zu halten.
30. Der durch die derzeitige Krise ausgelöste Druck, Dinge anders zu machen, sollte auch Veränderungen im Interesse des Binnenmarkts, der Nachhaltigkeit und der Digitalisierung bewirken und so den Weg für die wirtschaftliche Erholung ebnen. Die Kommission fordert daher, dafür zu sorgen, dass die „Green Lanes“ auch multimodal und intermodal funktionieren, sodass alle Verkehrsträger ihr Potenzial voll ausschöpfen können.
31. Die COVID-Pandemie hat gezeigt, dass der Schienengüterverkehr nicht nur ein umweltfreundlicher, sondern auch ein zuverlässiger und widerstandsfähiger Verkehrsträger sein kann. Die Eisenbahn war von entscheidender Bedeutung, als es

während der Krise darum ging, Lieferketten intakt zu halten, denn im intermodalen Verkehr sind für das Be- und Entladen im Vergleich zur Abwicklung rein auf der Straße weniger menschliche Interaktionen notwendig und es werden weniger Fahrer benötigt. Die Pandemie brachte die besondere Situation hervor, dass Eisenbahnkapazitäten aufgrund des drastischen Rückgangs des Schienenpersonenverkehrs reichlich vorhanden waren. Die Leistungsüberwachung der Schienengüterverkehrskorridore zeigt, dass in der Anfangsphase des Lockdowns im April – als der Personenverkehr zurückging – die Pünktlichkeit der Schienengüterverkehrsdienste deutlich zunahm: die gemeldeten Verspätungsminuten sanken um ein Drittel bis um die Hälfte¹⁰.

32. Diese verbesserte Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss aufrechterhalten werden. Infrastrukturbetreiber genauso wie Eisenbahnunternehmen sollten sich darauf konzentrieren, Verzögerungen an den Grenzen nach Möglichkeit gering zu halten und die Flexibilität zu erhöhen. Der optimale Einsatz der Modalitäten für das internationale Notfallmanagement, wie es nach der Schließung der Rastatt-Strecke¹¹ eingerichtet wurde, könnte die Eisenbahnunternehmen darin unterstützen. Sie bieten ein Netz für die Koordinierung und den Informationsaustausch auf operativer Ebene unter Notfallbedingungen. Die Kommission wird die Vorlage eines Legislativvorschlags prüfen, der eine kontinuierliche Überwachung der Einhaltung des Zeitplans und der Laufzeitleistung von Güterzügen an den Grenzübergangsstellen einschließlich Wartezeiten, wie in der Karte der Grenzübergangsstellen im Anhang angegeben, vorschreibt.
33. Damit Züge nicht mehr für technische Kontrollen an den Grenzen halten müssen und so die Grenze schneller passieren können und damit ein echter einheitlicher europäischer Eisenbahnraum entsteht, sollten die Mitgliedstaaten nun, da die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets Ende Oktober in allen Mitgliedstaaten in Kraft treten wird, dafür sorgen, dass nationale Vorschriften, die eine Zuginspektion an den Grenzen (Bremstests usw.) vorschreiben und die über die Anforderungen der EU-Vorschriften hinausgehen, die ihrerseits schon völlig ausreichende Sicherheitsgarantien bieten, möglichst schnell abgeschafft werden. Solche zusätzlichen Kontrollen dauern derzeit häufig viel länger als die angestrebten 15 Minuten für das Passieren der Grenze. Die Infrastrukturbetreiber sollten verstärkt im Hinblick auf die Prioritätensetzung bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität und das Betriebsmanagement für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste

¹⁰ Siehe RNE-Kundeninformationsplattform: <https://cip.rne.eu/>

¹¹ Aufgrund eines Zwischenfalls in der Nähe von Rastatt (Deutschland) am 12. August 2017 war ein stark befahrener Streckenabschnitt des Rhein-Alpen-Schienengüterverkehrskorridors fast zwei Monate lang für den gesamten Verkehr geschlossen. Da es in Bezug auf Kapazität und Interoperabilität nur wenige Alternativstrecken gab, führte der Zwischenfall zu erheblichen finanziellen Verlusten und schädigte den Schienengüterverkehr. Die Kommission hat unter Einbeziehung der wichtigsten Interessenträger europäische Lösungen erarbeitet und entsprechende Maßnahmen zur wirksameren Eindämmung solcher Vorfälle in der Zukunft festgelegt. Das daraus hervorgegangene Handbuch für das internationale Notfallmanagement beschreibt Standards, die – im Falle einer internationalen Störung – die Fortsetzung des Schienenverkehrs auf höchstmöglichem Niveau ermöglichen und bessere Informationen über den Stand der Störung, über getroffene Maßnahmen, Alternativen und Auswirkungen auf den Verkehrsfluss gewährleisten. https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_contingency_handbook_0.pdf

zusammenarbeiten¹² und so die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs und ein schnelles Passieren der Grenzen unterstützen.

34. Unter Rückgriff auf die im Rahmen der schon bestehenden Vorschriften vorhandene Flexibilität und ohne die Sicherheit zu gefährden, wird vorgeschlagen, Triebfahrzeugführern mit einem A2-Sprachniveau (statt des in der Regel geforderten B1-Niveaus) den Zugbetrieb in Abschnitten zwischen grenznah gelegenen Grenzbahnhöfen zu gestatten.¹³ Dieser Ansatz wäre insbesondere für „einfache“ grenzüberschreitende Routen geeignet. Alternativ könnte das Überschreiten der Grenzen durch mehr Flexibilität in Bezug auf die Sprachen erleichtert werden, die die Triebfahrzeugführer für die Kommunikation über kritische Sicherheitsfragen verwenden können. Dies ginge, wenn die Kommunikation gemäß den unionsrechtlichen Vorgaben durch die Verwendung von Sprachen gewährleistet werden kann, die zwar derzeit von den Infrastrukturbetreibern nicht angegeben, aber sowohl vom Triebfahrzeugführer als auch vom Kontrollzentrum beherrscht werden. Schließlich wären weitere Erleichterungen für den Güterverkehr und Kapazitätssteigerungen denkbar, wenn Mitgliedstaaten Regelungen treffen würden, die es Eisenbahnunternehmen gestatten, untereinander Vereinbarungen zu treffen, damit Triebfahrzeugführer mit den erforderlichen Kenntnissen im Güterverkehr zusammen mit Triebfahrzeugführern arbeiten könnten, die normalerweise im Personenverkehr tätig sind und die geforderten Sprach- bzw. Streckenkenntnisse für internationale Strecken besitzen.
35. Die Schifffahrt ist während der gesamten Pandemie voll funktionsfähig geblieben und transportierte Lebensmittel, medizinische Ausrüstung, Energieerzeugnisse und andere Güter nach Europa. Auf diesen Sektor entfallen 75 % des Handels der EU mit der übrigen Welt und 30 % des Güterverkehrs im Binnenmarkt. Für die Wirtschaft der EU und ihre Versorgung mit grundlegenden und sonstigen Gütern ist es daher von entscheidender Bedeutung, dass dieser Sektor störungsfrei funktioniert.
36. Um einen reibungslosen Schiffsbetrieb und ununterbrochene Handelsströme zu gewährleisten, sollten Umleitungen von Schiffen und Verzögerungen bei der Hafeneinfahrt nach Möglichkeit vermieden werden. Die Mitgliedstaaten sollten in ihren Häfen einen Besatzungswechsel erlauben und es Seeleuten gestatten, in Hotels oder in anderen Unterkünften zu warten, bis sie ihre Reise antreten oder anheuern. Dadurch werden Störungen des Hafenbetriebs vermieden, etwa durch Schiffe, die darauf warten, dass die Besatzung von Bord gehen kann, oder durch andere Beschränkungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Krise.
37. Im Hinblick auf die Überwachung der Einhaltung ihrer nationalen Vorschriften für Binnenschiffe, auch der Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629, durch die entsprechenden Stellen sollten die Mitgliedstaaten bei der Anwendung dieser Vorschriften der Notwendigkeit Rechnung tragen, unnötige Verzögerungen bei der Beförderung zu vermeiden.
38. In Bezug auf die Zeugnisse von Besatzungsmitgliedern von Binnenschiffen, die nicht unter die Richtlinie 96/50/EG fallen, sollten die Mitgliedstaaten bei der Anwendung ihrer nationalen Vorschriften darauf hinwirken, dass die Besatzung ihre Tätigkeit je

¹² Siehe Artikel 37 der Richtlinie 2012/34/EG.

¹³ Siehe Anhang VI Nummer 8 Absatz 3 der Richtlinie 2007/59/EG.

nach Befähigung bis zum Ende des Zeitraums fortsetzen kann, in dem die außergewöhnlichen pandemiebedingten Beschränkungen gelten. Ein ähnlicher Ansatz sollte für die Verlängerung von Arbeitsverträgen gewählt werden, wenn der Besatzungswechsel mangels verfügbaren Personals nicht stattfinden kann. Auch mag es für Besatzungsmitglieder unmöglich sein, ihre regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen durchzuführen zu lassen, weshalb empfohlen wird, pragmatische Ausnahmeregelungen zu finden, damit sie ihren Dienst aufnehmen oder fortsetzen können, sofern dies nach nationalem Recht möglich ist.

39. Die Infrastrukturbetreiber sollten für einen flexiblen Rund-um-die-Uhr-Betrieb der Infrastruktur aller grenzüberschreitenden Binnenwasserstraßen sorgen, um den Schiffsbetrieb zu ermöglichen und unnötige Wartezeiten zu vermeiden.
40. Hafen- und Terminaldienste sind als unverzichtbare Zugangstore für den globalen Handel und den multimodalen Verkehr während der gesamten Pandemie funktionsfähig geblieben und haben ihre Arbeitsweise so angepasst, dass bei Kontrollen und Umladungen Kontakte zwischen Menschen verringert wurden (z. B. durch automatisches Einchecken am Eingangstor, den geregelten Zugang zu den Schaltern, die digitale Übermittlung von Versanddokumenten) und dass überall dort, wo sich Kontakte nicht vermeiden ließen, PSA eingesetzt wurden. Sollte ein erheblicher Teil des Terminal-Personals sich anstecken oder in Quarantäne gehen müssen, könnte dies möglicherweise die Logistikkette unterbrechen, was Verzögerungen beim Warenvertrieb und Rückstaus im vorgelagerten Betrieb zur Folge hätte. Um ein reibungsloses Umladen der Waren auf verschiedene Verkehrsträger für den Weitertransport zu gewährleisten, sollten die Terminal- und Hafenbetreiber daher über die notwendigen Mittel verfügen, damit sie ihre Beschäftigten schützen und den Terminalbetrieb aufrechterhalten können. Nach Möglichkeit sollten die Automatisierung des Betriebs und der digitale Datenaustausch anstelle von Papierdokumenten unterstützt werden.
41. Im Frühjahr und Sommer führten Störungen in der Lieferkette in einigen Häfen und Binnenterminals dazu, dass sich leere Container stapelten, sodass diese sich auf den Lagerflächen stauten und die täglichen Abläufe gestört wurden. Schiffsbetreiber sollten sich bemühen, einen kontinuierlichen und stabilen Strom ihrer Dienstleistungen aufrechtzuerhalten, während die Hafenbehörden die Situation überwachen und erforderlichenfalls die Terminalbetreiber bei der Lösung möglicher störungsbedingter Probleme unterstützen sollten. Um den Warenstrom in den Häfen zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten im Rahmen ihres Ermessensspielraums nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen des Unionsrechts bei Zollverfahren und anderen Formalitäten flexibel vorgehen, indem sie beispielsweise Fristen verlängern.
42. Zur gleichen Zeit haben die Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Erleichterung des Luftfrachtverkehrs ergriffen und frühzeitig alle Beschränkungen aufgehoben, die Frachtflüge untersagt oder deren Durchführung unmöglich gemacht hatten, etwa durch unnötige Beschränkungen für das fliegende Personal, um die Versorgungsketten aufrecht zu erhalten. Zur Vermeidung von Störungen beim Warenverkehr sollten die Mitgliedstaaten auch weiterhin dafür sorgen, dass der Luftfrachtbetrieb über die gesamte Zeit hinweg, in der die Pandemie wieder aufflammt und zu neuen Infektionswellen führt, reibungslos funktioniert, indem sie beispielsweise die Flughäfen für den Luftfrachtbetrieb offen halten oder ausreichende Kapazitäten für die

Abfertigung der Luftfracht vorhalten, wenn Flughäfen aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen werden.

VI. Auf dem Weg zu einem Notfallplan für Krisensituationen und besseren Möglichkeiten für den Umgang mit Ausnahmen

43. Dank der sehr guten Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament und dem Rat wurden Anfang dieses Jahres in Rekordzeit Notfallvorschriften und sektorspezifische Ausnahmeregelungen erlassen. In Verbindung mit den von der Kommission herausgegebenen sektorspezifischen Leitlinien trugen sie dazu bei, Verkehrsunternehmen bei der Bewältigung der Störungen der Verkehrsströme und Lieferketten zu unterstützen. Wo immer und wann immer dies erforderlich ist, ist rasches Handeln ein entscheidender Faktor. Dennoch kann das EU-Recht noch besser an Krisensituationen angepasst werden.
44. Auch wenn Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern unter außergewöhnlichen Umständen erforderlich sein mögen, dürfen diese Ausnahmen nur von kurzer Dauer sein (z. B. zur Behebung einer vorübergehenden Fahrerknappheit) und dürfen keinesfalls die Sicherheit und angemessene Arbeitsbedingungen der Fahrer oder die Transparenz für die Durchsetzungsstellen gefährden. Auch sollten in Situationen, die alle oder die meisten Mitgliedstaaten in ähnlicher Weise betreffen, in allen betroffenen Mitgliedstaaten ähnliche allgemeine Grundsätze für Ausnahmeregelungen (Anfangszeit, Endzeit, Dauer) gelten. Im Rahmen des kürzlich vom Rat geforderten Notfallplans (siehe unten) wird die Kommission prüfen, wie das System der Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Straßenverkehrsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten durch legislative Änderungen gestrafft werden kann. Vor dem Hintergrund des Wiederaufflammens der COVID-19-Pandemie wird die Kommission den Mitgliedstaaten Leitlinien an die Hand geben, damit ein Mindestmaß an Koordinierung gewährleistet wird, falls sie bei dringendem Bedarf auf nationaler Ebene Ausnahmeregelungen beschließen. So wäre es sinnvoll, ähnliche vorübergehende Ausnahmen wie im Frühjahr zuzulassen, als es Lkw-Fahrern in Bezug auf ihre Ruhezeiten und -bedingungen für eine begrenzte Zeit beispielsweise erlaubt wurde, in der Fahrerkabine zu schlafen.
45. Mit der Omnibus-Verordnung¹⁴ wurden zeitlich begrenzte Ausnahmen von bestehenden EU-Vorschriften festgelegt, die für alle Verkehrsträger im Landverkehr und die maritime Sicherheit galten. Sie beinhaltete befristete Maßnahmen für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen sowie für die Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen. Alle in dieser Verordnung festgelegten Flexibilitätsbestimmungen wurden zumindest von einigen Mitgliedstaaten genutzt, was beweist, dass sie tatsächlich notwendig und nützlich waren. Angesichts des Wiederaufflammens der Pandemie ist die Kommission bereit, eine Aktualisierung dieser Ausnahmeregelungen vorzuschlagen, damit alle Mitgliedstaaten bei Bedarf darauf zurückgreifen können,

¹⁴ Verordnung (EU) 2020/698 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts (ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 10).

auch diejenigen, die von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, die derzeitige Omnibus-Verordnung nicht anzuwenden.

46. Allerdings handelt es sich bei allen legislativen Maßnahmen dieser Art um Ad-hoc-Maßnahmen, d. h. sie sind für einen bestimmten Zeitraum mit zeitlich begrenzter Wirkung konzipiert. Mittelfristig sollten alle Vorschriften des Verkehrsrechts daraufhin überprüft werden, ob sie krisenfest sind. Gegebenenfalls sollten besondere Bestimmungen für den Umgang mit Notfällen aufgenommen werden.
47. Nach dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation von 2006 haben Seeleute nach einer Höchstdauer von 11 Monaten Seefahrtzeit an Bord Anspruch auf Heimschaffung. Verlängerungen über diesen Zeitraum hinaus können sich negativ auf die Gesundheit der Seeleute auswirken, zu Ermüdung führen und somit die Sicherheit im Seeverkehr gefährden.
48. Für die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens sind die Hafenstaaten mitverantwortlich. In der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle¹⁵ werden die Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten aufgefordert, sich bei allen Inspektionen auf Fragen im Zusammenhang mit dem MLC und abgelaufenen Heuerverträgen zu konzentrieren. In dem Rundschreiben heißt es, dass „Umstände, die die Heimschaffung erschweren oder aufwändig machen, keinen Fall höherer Gewalt darstellen“. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, diesem Ansatz zu folgen.
49. Inspektionen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sind für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit von wesentlicher Bedeutung und sollten in regelmäßigen Abständen stattfinden. Die Mitgliedstaaten oder die jeweils zuständigen Behörden sollten sicherstellen, dass die Inspektoren ausreichend mit PSA versorgt werden, um sich bei den Inspektionen schützen zu können. Wie in allen anderen Situationen mit Besuchern an Bord sollten auch Seeleute bei Inspektionen PSA tragen, die vom Reeder in ausreichender Menge zur Verfügung gestellt werden sollten.
50. Für Seeleute ist es notwendig, dass sie über die erforderlichen Zeugnisse, insbesondere Tauglichkeitszeugnisse, verfügen und die entsprechenden Untersuchungen durchgeführt werden, damit ihr Wohlbefinden und ihre Gesundheit sowie ihr Ausbildungsniveau überprüft werden können. Die regelmäßige Erneuerung und/oder Verlängerung dieser Zeugnisse entsprechend den Anforderungen des geltenden Unionsrechts und internationalen Rechts gewährleistet die maritime Sicherheit und verringert die Unfallwahrscheinlichkeit.
51. Im Luftfahrtsektor wurden angesichts des beispiellosen Rückgangs des Luftverkehrs infolge der COVID-19-Pandemie zwei Verordnungen¹⁶ verabschiedet, die befristete Ausnahmen von einigen bestehenden EU-Vorschriften ermöglichen. Erstens erschwerte die Pandemie die Einhaltung einiger Bestimmungen der Verordnung über

¹⁵ Mit PSCircular 97 Rev. 4 vom 15. September 2020 gebilligt und veröffentlicht.

¹⁶ Verordnung (EU) 2020/459 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. März 2020 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/53 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 99 vom 31.3.2020, S. 1) und der Verordnung (EU) 2020/696 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft angesichts der COVID-19-Pandemie (ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 1).

Luftverkehrsdienste¹⁷ und der Bodenabfertigungsrichtlinie¹⁸. Die Kommission hat zeitlich befristete Vorschriften erlassen, die den betroffenen Akteuren dieses Sektors, den Mitgliedstaaten und der Kommission die notwendige Entlastung von bestimmten Verwaltungsvorschriften und eine bessere finanzielle Perspektive bieten. Angesichts der anhaltenden Krise ist die Kommission bereit, die ihr übertragenen Befugnisse bei Bedarf zu nutzen, um die in der Verordnung über Luftverkehrsdienste vorgesehenen Ausnahmen zu verlängern. Zweitens wurde für die Zeitnischen an Flughäfen der Grundsatz „Use-it-or-lose-it“ für den Sommerflugplan 2020 ausgesetzt, und die Kommission hat zwischenzeitlich von den ihr übertragenen Befugnissen Gebrauch gemacht, um die Aussetzung dieser Regel auf den Winterflugplan 2020/2021 auszudehnen. Darüber hinaus wird die Kommission in Kürze eine Änderung der Regeln für die Aussetzung der Zeitnischenregeln vorschlagen, um eine effiziente Nutzung der Flughafenkapazitäten und eine bessere Abstimmung zwischen der Aussetzung und dem tatsächlichen und prognostizierten Luftverkehrsaufkommen zu gewährleisten. Damit soll eine missbräuchliche Anwendung der Ausnahmeregelung verhindert werden, indem sie an bestimmte Bedingungen geknüpft wird.

52. In den jüngsten Schlussfolgerungen des Rates¹⁹ wurde anerkannt, dass die Mobilität der Beschäftigten im Verkehrssektor und die Beförderungshandlungen aus europäischer und internationaler Sicht betrachtet werden müssen. In den Schlussfolgerungen wurde festgestellt, dass in Krisenzeiten *die Schließung der Grenzen innerhalb der Europäischen Union vermieden werden und der Warenfluss weiterhin reibungslos vonstattengehen sollte, einschließlich über die Eingangsorte in die Europäische Union. Der Rat forderte die Kommission auf, einen Notfallplan für den europäischen Güterverkehrssektor im Fall einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen auszuarbeiten, einschließlich der Schaffung eines kohärenten Rechtsrahmens für Ausnahmeregelungen, die im Fall von Pandemien und anderen schweren Krisensituationen anzuwenden sind, Maßnahmen zur Gewährleistung der Koordinierung auf EU-Ebene sowie klarer Leitlinien, die auf einer Bewertung der zur Bewältigung der COVID-19-Krise ergriffenen Maßnahmen beruhen.*

53. Die vorliegende Mitteilung gibt den Bezugsrahmen für die dringlichsten Elemente eines Notfallplans vor. Die Kommission ist entschlossen, zur Ausarbeitung eines Pandemie-Notfallplans, der flexible, rasch umsetzbare, wirksame und effiziente Maßnahmen vorsieht, umfassende Bewertungen und Konsultationen durchzuführen. Der Plan sollte den Güter- und Personenverkehr abdecken. Die Kommission beabsichtigt, diesen Plan zusammen mit den in dieser Mitteilung aufgeführten Legislativvorschlägen im Jahr 2021 vorzulegen, und sieht einer reibungslosen Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament und dem Rat erwartungsvoll entgegen.

¹⁷ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung), (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

¹⁸ Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).

¹⁹ Schlussfolgerungen des Rates zu politischen Erwägungen im Hinblick auf eine Pandemie und andere wichtige Krisenpläne für den europäischen Güterverkehrssektor, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12060-2020-INIT/de/pdf>

Aktionsplan für pandemiebedingte Notfallmaßnahmen im Verkehrssektor

- Überarbeitung der Regelungen der Omnibus-Verordnung;
- Systematische Überprüfung des EU-Rechts, um gegebenenfalls Krisenregelungen darin aufzunehmen;
- Leitlinien für die Mitgliedstaaten zur Gewährleistung eines Mindestmaßes an Koordinierung der Ausnahmen von den Straßenverkehrsvorschriften für Lenk- und Ruhezeiten;
- Vorschläge für Kriterien für grundlegende Mindestdienstleistungen im Bereich des Personenverkehrs;
- Kontinuierliche Überwachung der Einhaltung der Fahrpläne und der Laufzeitleistung von Güterzügen an den Grenzbahnhöfen, einschließlich der Aufenthaltszeiten;
- Überarbeitung der EU-Vorschriften für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft;
- Verlängerung außergewöhnlicher Maßnahmen für den Betrieb von Luftverkehrsdiensten mit Blick auf die COVID-19-Pandemie durch delegierte Rechtsakte, sofern dies nach den geltenden Kriterien gerechtfertigt ist.

VII. Unverzichtbare Personenverkehrsverbindungen

54. Während der ursprüngliche Schwerpunkt des „Green-Lanes“-Konzepts darauf lag, die Frachtströme intakt zu halten und die Verfügbarkeit wesentlicher Dienste sicherzustellen, ist es ebenso wichtig, für den Personenverkehr unverzichtbare Verbindungen innerhalb und zwischen den Mitgliedstaaten und darüber hinaus sicherzustellen. Grundsätzlich sollte jeder, der aus beruflichen oder privaten Gründen²⁰ reisen muss, dies auch tun können. Dies gilt für alle, die beispielsweise nicht von zu Hause aus arbeiten können, die zur Schule gehen, für medizinisches Personal und Pflegepersonal, für grenzüberschreitend tätige Dienstleister und Saisonarbeiter.
55. Die Mitgliedstaaten und die lokalen Behörden sollten – grundsätzlich – die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen nicht verbieten²¹. Beschränkungen des Individualverkehrs (z. B. Pkw, Motorräder oder Fahrräder) sollten ebenfalls vermieden werden, da sie ein sehr geringes Risiko für die Ausbreitung des Virus darstellen. In den Städten und Regionen muss ein angemessenes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln aufrechterhalten werden, wobei Beschränkungen nicht gerechtfertigt sind, sofern geeignete Maßnahmen für den Gesundheitsschutz und Hygienebestimmungen festgelegt werden. Da sichergestellt ist, dass angemessene Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung der Pandemie getroffen werden, sind derzeit im Umgang mit der anhaltenden COVID-19-Pandemie auch keine Flugbeschränkungen notwendig.
56. Flugzeuge, Busse, Personenkraftwagen, Züge und Fähren müssen in der gesamten EU weiterhin ein Mindestmaß an unverzichtbaren Dienstleistungen gewährleisten, erforderlichenfalls mit unionsrechtlich zulässiger finanzieller Unterstützung der öffentlichen Hand. Unter den derzeitigen Umständen kommt ihnen eine Schlüsselrolle zu, da sie für die Mobilität – auch der systemrelevanten Arbeitnehmer – unverzichtbar

²⁰ Einschließlich solcher in ordnungsgemäß bescheinigten Beziehungen.

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0499&from=DE>

sind, denn nur so können diese ihre Aufgaben wahrnehmen. Der Verkehr kann und sollte sicher betrieben werden, wie es in den Leitlinien der Kommission für die schrittweise Wiederherstellung der Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen – COVID-19²² dargelegt ist. Für den Landverkehr sollten die Transitkorridore funktionsfähig bleiben. Inzwischen gibt es COVID-Sicherheitsprotokolle für den Luft-, See-, Binnenschiffs- und Schienenverkehr. Als wichtig dürften sich auch die digitalen Passagiersuchformulare („Passenger Locator Forms“) und die Kontaktnachverfolgungs-Apps erweisen.

²² 2020/C 169/02.



Brüssel, den 28.10.2020
COM(2020) 685 final

ANNEXES 1 to 2

ANHÄNGE

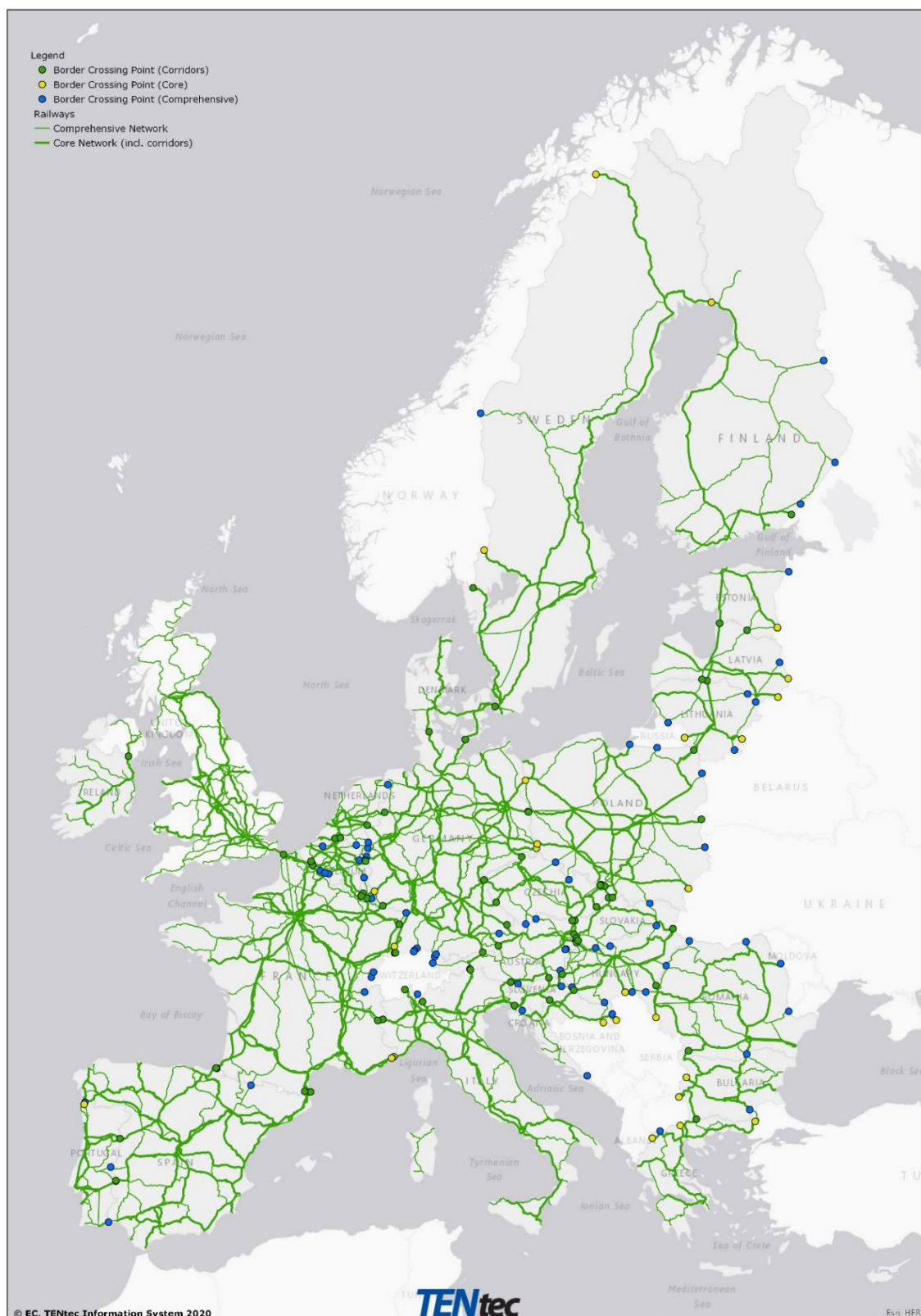
der

Mitteilung der Kommission

Stärkung des Verkehrskonzepts der „Green Lanes“, um die Wirtschaft während des Wiederaufflammens der COVID-19-Pandemie am Laufen zu halten

ANHANG 1

Schiengrenzübergangsstellen des TEN-V-Netzes*



*Legende: grüner Punkt: Grenzübergangsstelle (Korridor), gelber Punkt: Grenzübergangsstelle (Kernnetz), blauer Punkt: Grenzübergangsstelle (Gesamtnetz), dünne grüne Linie: Schienengesamtnetz, dicke grüne Linie: Schienenkernnetz (mit Korridoren)

ANHANG 2

Straßengrenzübergangsstellen des TEN-V-Netzes*



*Legende: Grün: Grenzübergangsstelle (Korridor); Gelb: Grenzübergangsstelle (Kernnetz); Blau: Grenzübergangsstelle (Gesamnetz); dünne rote Linie: Gesamnetz; dicke rote Linie: Kernnetz (mit Korridoren)