



# E n t w u r f

**Eckpunkte für einen europäischen Pandemie-und Krisen-Notfallplan im  
Güterverkehr**

**anlässlich des EU-Verkehrsministerrats am 28.09.2020**

**im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft**



## I. Einleitung

Die vergangenen Monate haben uns deutlich gezeigt, wie wichtig, aber auch wie sensibel Mobilität und Logistik sind. Vielerorts führte die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie zu Ausgangsbeschränkungen und dem Herunterfahren der Wirtschaft sowie des öffentlichen Lebens. Das hatte auch erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrssektor.

In den Monaten März, April und Mai 2020 hätte ohne den durchgehenden Transport von Gütern und Waren per Bahn, Lkw, Schiff oder Flugzeug die tägliche Versorgung der Bürgerinnen und Bürger Europas nicht gesichert werden können. Es hat sich deutlich gezeigt: **Große Teile von Verkehr und Logistik sind für unser Gemeinwesen systemrelevant.** Lieferketten machen nicht an Grenzen halt. Wir müssen Verkehr und Logistik auch in Krisenzeiten europäisch und international denken.

Innerhalb der Europäischen Union – aber auch zusammen mit Nicht-EU-Staaten – müssen wir ein sorgsam durchdachtes Konzept zur Sicherstellung des Güter- und Warenverkehrs in einer Pandemie für Straße und Schiene, zu Wasser und in der Luft entwickeln. Kein weiteres Mal darf eine Krisensituation wie die COVID-19-Pandemie unvermittelt und unvorbereitet systemrelevante europäische Güterverkehrsströme und Logistikketten (auch nur kurzzeitig) unterbrechen. Die Schaffung zuverlässiger und robuster Lieferketten erfordert – unter Wahrung der Subsidiarität – einheitliche, klare Standards und Notfallmechanismen für den grenzüberschreitenden Güter- und Warenverkehr auf allen Organisationsebenen sowie eine leistungsstarke, widerstandsfähige und moderne Verkehrswirtschaft und Infrastruktur. Nur so können wir im Ernstfall gemeinsam, schnell und effektiv handeln.

Wir wollen die während der COVID-19-Pandemie gemachten **Erfahrungen nutzen** und die **Zusammenarbeit stärken**. Dabei müssen auch die **wichtigen und guten Ansätze** der vergangenen Monate fortgeführt werden:

- enge Abstimmung zwischen den EU-Verkehrsministern unter Einbindung relevanter Ressorts und Dienststellen,
- regelmäßiger Informationsaustausch über das Netzwerk nationaler Kontaktstellen der Verkehrsministerien der EU-Mitgliedstaaten unter Vorsitz der EU-Kommission,
- koordinierte Berücksichtigung der Empfehlungen und Hinweise der EU-Kommission durch die EU-Mitgliedstaaten in ihren nationalen Maßnahmen,



wie z. B. der Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Gewährleistung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen (C(2020) 1753 final) und der Mitteilung über die Umsetzung so genannter „Green Lanes“ im Rahmen der vorgenannten Leitlinien (2020/C 96 I/01) sowie der Empfehlungen und Hinweise der EU-Agenturen,

- schnelle, durchdachte und entschiedene Annahme von zielgerichteten legislativen EU-Notfallmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Güterverkehrs,
- regelmäßiger Austausch und Abstimmung mit Verbänden der Verkehrs- und Logistikbranche auf nationaler und europäischer Ebene.

Gemeinsam mit den EU-Verkehrsministern und in enger Kooperation mit dem Europäischen Parlament und der EU-Kommission möchte die deutsche Ratspräsidentschaft den Anstoß zu weiteren Schritten geben, um den europäischen Mobilitätssektor noch besser für künftige Pandemien zu rüsten. Deshalb fordern wir – beginnend mit dem Güterverkehr, der die Grundversorgung sicherstellt – einen europäischen Pandemie-Notfallplan im Güterverkehr. Wir bitten die EU-Kommission, auf Basis der nachfolgenden Handlungsfelder und Eckpunkte zügig einen entsprechenden Entwurf vorzulegen.

## **II. Handlungsfelder für einen europäischen Pandemie-Notfallplan im Güterverkehr**

Die Funktionsfähigkeit von kritischen und systemrelevanten Infrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen muss während einer Pandemie bestmöglich aufrechterhalten werden. Auch der ggf. erforderliche Wiederanlauf kritischer und systemrelevanter Prozesse nach dem Beginn oder dem Abebben einer Pandemie muss schnellstmöglich gewährleistet sein. Grundvoraussetzung dafür sind klare Leitlinien und eine gute Organisation von Zuständigkeiten auf europäischer und nationaler Ebene. Drei Handlungsfelder sind hierfür von Bedeutung: die Aufrechterhaltung des Güter- und Warenverkehrs, die Stärkung der Eigenverantwortung der Wirtschaft und ein Regelwerk an Ausnahmevorschriften.



**1. Handlungsfeld:** Aufrechterhaltung des Güter- und Warenverkehrs durch Festlegung von Grundversorgungsnetzen im Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr, ggf. mit grenzüberschreitenden Ausweichinfrastrukturen, bzw. durch Definition einer lageabhängigen Grundversorgungsinfrastruktur im Luftverkehr sowie durch Bündelung von Informationen und Digitalisierung

*„Wir müssen den grenzüberschreitenden Güter- und Warenverkehr auch in einer Pandemie gewährleisten, um die Grundversorgung der Bevölkerung sicherzustellen und das Wirtschaftsleben aufrechtzuerhalten!“*

- **Priorisierung des grenzüberschreitenden Güter- und Warenverkehrs** inklusive der **Sicherstellung von Lieferketten** zur Absicherung der Grundversorgung der Bevölkerung sowie des Betriebs kritischer und systemrelevanter Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen,
- Definition der europaweit **kritischen bzw. systemrelevanten Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen** (z. B. Verkehrsleitzentralen, Flugsicherung, Stellwerke, Schleusen, Seelotswesen usw.) zur Sicherstellung von intermodalen Lieferketten,
- Definition eines **Grundversorgungsnetzes** über die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser hinweg (Beteiligung des jeweiligen Sektors), dessen Funktionsfähigkeit in einer Pandemie unbedingt zu sichern ist, sowie ggf. einer **lageabhängigen Grundversorgungsinfrastruktur** im Luftverkehr, dabei Berücksichtigung von systemrelevanten **Verkehrsknotenpunkten** (Grenzübergänge, Flughäfen, Häfen, Umschlagterminals usw.),
- Prüfung, ob eine Identifizierung von **Ausweichinfrastrukturen** und die Festlegung von Nutzungsanforderungen unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger sinnvoll sind,
- Aufbau eines **Netzwerks nationaler Beauftragter zur Aufrechterhaltung der Warenverkehrsfreiheit**, das Entscheidungen koordiniert, als Ansprechpartner für die Wirtschaft zur Verfügung steht sowie Belange bündelt und an die zuständigen Stellen auf der Ebene von EU, Mitgliedstaaten, Regionen und Kommunen weitergibt (z. B. Ausbau des bestehenden Netzwerks nationaler Kontaktstellen der Ver-



kehrministerien der EU-Mitgliedstaaten) und für die Aufrechterhaltung der internationalen Lieferketten Sorge trägt,

- Prüfung von **internationalen Übereinkommen** zu Regelungen zur möglichst weitgehenden Aufrechterhaltung des Waren- und Güterverkehrs während einer Pandemie,
- Schaffung eines **EU-Lagezentrums**, das im Notfall für den Güterverkehr aktiviert und mit den nationalen Lagezentren vernetzt wird, ggf. alternativ Weiterentwicklung des Zentrums für die Koordination von Notfallmaßnahmen (Emergency Response Coordination Centre – ERCC),
- europaweite **Bündelung von Informationen** ohne Personenbezug über technische und organisatorische Maßnahmen im Pandemiefall in den EU-Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene für Wirtschaft und Verwaltung, dabei insbesondere Schaffung einer **digitalen Plattform**, auf der die jeweiligen Regelungen, Statusberichte und Kontrollen tagesaktuell eingestellt werden,
- verstärkte **Digitalisierung**
  - aller systemrelevanten Infrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen,
  - aller Frachtbeförderungsvorgänge, dabei insbesondere zügiger Erlass der in der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen vorgesehenen weiteren Rechtsakte und zügige Durchführung in allen EU-Mitgliedstaaten,
  - aller Kommunikation mit Behörden (einschließlich Genehmigungsverfahren) sowie behördlicher Dokumente (einschließlich Zollerklärungen und zur Gewährleistung der Freizügigkeit für das grenzüberschreitend tätige bzw. pendelnde systemrelevante Personal),
  - der Schulungen zum Erwerb von Befähigungs- und Ausbildungsnachweisen (z.B. E-Learning),
- Fortführung der **Galileo Green Lane App** zur Echtzeitvisualisierung von Staus an den europäischen Grenzübergängen nach dem Ende der ersten Pilotphase Mitte September mit Beteiligung weiterer Mitgliedstaaten einschließlich Deutschlands.



**2. Handlungsfeld:** Stärkung der Eigenverantwortung der Verkehrswirtschaft, Empfehlungen zu einheitlichen Regelungen zu Gesundheitstests und koordinierten Ausnahmen von Quarantänevorgaben nach Maßgabe entsprechender nationaler Regelungen

*„Wir müssen die Verkehrsinfrastrukturen, die Verkehrsdienstleistungen und die dort Beschäftigten schützen!“*

- Stärkung der **Eigenverantwortung und Selbstorganisation** der Güterverkehrswirtschaft durch Empfehlungen
  - zur Bestellung interner **Notfallbeauftragter**,
  - zur Erarbeitung von **Notfallplänen** mit festen Arbeitsgruppen, um mögliche Infektionen auf die jeweilige Gruppe zu beschränken, und Erstellung von Merkblättern mit konkreten Handlungsempfehlungen für unterschiedliche Tätigkeitsfelder,
  - zum Aufbau von **Reservepersonal**, z. B. durch die zusätzliche Ausbildung sonst anderweitig Beschäftigter oder durch die Bildung von unternehmensübergreifenden Personalpools, koordiniert durch die Verbände,
  - zur Schaffung einer **dezentralen IT-Infrastruktur**, um bei Pandemien den Betrieb bzw. die Dienstleistung aufrechtzuerhalten (Home Office, Telearbeit),
  - zur **Bevorratung von Hygieneartikeln** für das Personal,
- Empfehlungen zu einem EU-weit einheitlichen **Quarantäneregime** sowohl beim beruflich bedingten Grenzübertritt im Zuge des Waren- und Güterverkehrs als auch bei Grenzgängern (Berufspendlern) und Heimaturlaub von ausländischen Beschäftigten, dabei Gewährleistung der notwendigen **Freizügigkeit für systemrelevantes Personal** durch koordinierte und flexible Rahmenbedingungen für Ein-, Aus- und Durchreise,
- Empfehlungen zu einheitlichen Regelungen zu **Gesundheitstests** (gegenseitige Anerkennung von Testergebnissen, ggf. digitale Plattform zur Hinterlegung und Verifizierung der Testergebnisse von systemrelevantem Personal unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen),



- Schaffung einer **Plattform zum Austausch von Best Practices** sowie Erarbeitung einer **Best Practice Toolbox**,
- Entwicklung von Kriterien zum Erkennen von tatsächlichen oder unmittelbar bevorstehenden **Versorgungsengpässen** und Festlegung von europaweit verbindlichen Gegenmaßnahmen.

### **3. Handlungsfeld:** Europäische Ausnahmenvorschriften zu Gunsten der Verkehrsträger sowie Sicherstellung betriebsnotwendiger Güter und Dienstleistungen

*„Wir müssen die Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen stützen!“*

- Schaffung eines kohärenten europäischen Regelwerks mit angemessenen **Ausnahmenvorschriften** und Implementierung in den jeweils sektorspezifischen Regelungen
  - im **Luftverkehr** zur vorübergehenden Aufhebung oder flexiblen Anwendung von Nachtflugverboten auf Flughäfen für wesentliche Luftfrachtabfertigungen, Erleichterung der Nutzung von Passagierflugzeugen für den Nur-Fracht-Betrieb, Ermöglichung zusätzlicher Frachtverkehre in Zeitnischen, die aufgrund eines Slot-Waivers nicht von Passagierflugzeugen genutzt werden, sowie begrenzte Verlängerung von Lizenzen, Bescheinigungen etc. (Personal) und Zertifikaten, Verlängerung von Untersuchungsfristen und Audits (Flugzeuge, Security, Safety etc.),
  - im **Eisenbahnverkehr** zur vorübergehenden Verlängerung von Triebfahrzeugführerscheinen (z. B. bei fehlenden Schulungs- oder Tauglichkeitsnachweisen), von flexibilisierbaren Arbeitszeitregelungen, von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen, von Zertifikaten für EG-Konformitäts- und -prüfbescheinigungen sowie zur Verlängerung von Untersuchungsfristen und Audits,
  - im **Seeverkehr** zur vorübergehenden Aussetzung von aufschiebbaren Kontrolltätigkeiten (Hafenstaatkontrollen, Schiffsinspektionen, Kontrollen im Bereich der Hafensicherheit, MARPOL, Gefahrgutkontrollen) und zur begrenzten Verlängerung ablaufender Bescheinigungen und Zeugnisse für



Personal und Schiffe sowie zum Besatzungswechsel im Hinblick auf Drittstaatsangehörige,

- in der **Binnenschifffahrt** zu vorübergehenden Ausnahmen bei der Mindestbesatzung sowie bei abgelaufenen Zeugnissen (Personal) und Attesten (Schiffe),
- im **Straßenverkehr** zu vorübergehenden Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeiten und den Sonn- und Feiertagsfahrverboten, zur vorübergehenden Aussetzung von Zertifizierungen bzw. vorübergehendem Absehen von der Nachforderung ausstehender Befähigungs- und Ausbildungsnachweise, sowie zu Möglichkeiten zur Verlängerung von Fahrerlaubnissen (z. B. bei pandemiebedingt nicht möglichen Eignungsuntersuchungen) und zum Berufskraftfahrerqualifikationsrecht (Fortbildung alle fünf Jahre),
- lagebezogene Mechanismen zur **temporären Flexibilisierung**,
- **Ausgleichsmaßnahmen** und weitere Regelungen, um sicherzustellen, dass trotz der Flexibilisierung die Sicherheit und die Gesundheit des Personals nicht gefährdet und der Arbeitnehmerschutz gewährleistet wird,
- **Sicherung der Grundversorgung** von Verkehrsunternehmen und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, namentlich
  - Verfügbarkeit von Rastplätzen (einschließlich Lebensmittelversorgung und sanitärer Einrichtungen), Tankstellen und Werkstätten,
  - (teilweise erfolgende) Aufrechterhaltung des Hotel- bzw. Beherbergungsbetriebs und
  - Möglichkeiten der Versorgung mit Hygieneprodukten, Schutzausrüstung und medizinischen Dienstleistungen,
- angemessene Berücksichtigung des Güterverkehrs und der systemrelevanten Verkehrsinfrastrukturen, sofern sektorübergreifende Empfehlungen zur **Bevorzugung von Personal bei Kinderbetreuung und medizinischer Schutzausrüstung** gegeben werden,





- Hilfe und Anleitung für die Verkehrswirtschaft bei der **Aufrechterhaltung** („business continuity“) und **Wiederherstellung des Geschäftsbetriebs** nach dem Beginn bzw. dem Abebben einer Pandemie,
- Sicherung der **Wettbewerbsfähigkeit** der Verkehrsunternehmen auch bei höheren Sicherheitsauflagen,
- Umsetzung der Vorgaben der Verordnung (EU) 2019/452 zur Schaffung eines Rahmens für die **Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen** in der Union sowie Beachtung der Leitlinien für die EU-Mitgliedstaaten betreffend ausländische Direktinvestitionen, freien Kapitalverkehr aus Drittländern und Schutz der strategischen Vermögenswerte Europas im Vorfeld der Anwendung der Verordnung,
- Ausgestaltung eines **beihilferechtlichen Sonderrahmens** der EU-Kommission auch für künftige Pandemien.