



Brüssel, den 13.5.2020
C(2020) 3139 final

MITTEILUNG DER KOMMISSION

COVID-19: Leitlinien für die schrittweise Wiederherstellung der Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen

MITTEILUNG DER KOMMISSION

COVID-19: Leitlinien für die schrittweise Wiederherstellung der Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen

I. Einführung

1. Der COVID-19-Ausbruch hat schwerwiegende Auswirkungen auf das Verkehrswesen und die Verkehrsverbindungen in der EU. Die Maßnahmen zur Eindämmung des Ausbruchs haben zu einem drastischen Rückgang der Verkehrstätigkeiten, insbesondere im Personenverkehr, geführt¹. Die Güterverkehrsströme waren weniger stark beeinträchtigt, was zum Teil auf die gemeinsamen Bemühungen der EU zur Aufrechterhaltung des Güterverkehrs zurückzuführen ist, wenngleich auch hier wegen der rückläufigen Wirtschaftstätigkeit und der Unterbrechung von Lieferketten ein Rückgang zu verzeichnen ist.
2. Die Kommission hat Leitlinien zur Beschränkung nicht unbedingt notwendiger Reisen² herausgegeben und besondere Maßnahmen für das Verkehrswesen vorgeschlagen, darunter Leitlinien zu Grenzmanagementmaßnahmen³, zur Umsetzung sogenannter „Green Lanes“ im Güterverkehr⁴, zur Erleichterung des Luftfrachtbetriebs⁵ und zu Seeleuten, Fahrgästen und anderen Personen an Bord von Schiffen⁶. Außerdem hat die Kommission Leitlinien für den bestmöglichen Schutz der im Verkehrswesen Beschäftigten und der Fahr- bzw. Fluggäste bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Güterverkehrs vorgelegt.
3. Solange Beschränkungen des Personenverkehrs bestehen bleiben und auch der Güterverkehr beeinträchtigt sein kann, sollten alle Mitgliedstaaten diese Maßnahmen und Empfehlungen für den Güterverkehr, die Freizügigkeit der mit systemrelevanten Funktionen betrauten Arbeitskräfte⁷ sowie die Durchreise und Rückkehr von Flug- bzw. Fahrgästen und Besatzungen in einheitlicher und koordinierter Weise anwenden. Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin das von der Kommission koordinierte Netz nationaler Verkehrskontaktstellen für die Reaktion auf COVID-19 nutzen.
4. Da sich die Lage im öffentlichen Gesundheitswesen allmählich verbessert, wird es nun darauf ankommen, dass Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen – soweit es die epidemiologischen Bedingungen zulassen – schrittweise wiederhergestellt werden, denn sie sind Schlüsselfaktoren für das Funktionieren der EU-Volkswirtschaften und der Weltwirtschaft sowie grundlegende Bestandteile des Lebensalltags der EU-Bürgerinnen und -Bürger.

¹ Rückgang im Vergleich zum Vorjahr: etwa -90 % beim Luftverkehr (Quelle: Eurocontrol), -85 % beim Schienenpersonenfernverkehr, -80 %, beim Schienenpersonenregional- und -nahverkehr, Beinahestillstand beim internationalen Schienenpersonenverkehr (Quelle: CER); mehr als -90 % bei Kreuzfahrt- und Fahrgastschiffen (Mitte April im Vergleich zum Vorjahr) (Quelle: EMSA).

² COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final und C(2020) 2050 final (ABl. C 102I vom 30.3.2020, S. 12).

³ C(2020) 1753 final (ABl. C 86I vom 16.3.2020, S. 1).

⁴ C(2020) 1897 final (ABl. C 96I vom 24.3.2020, S. 1).

⁵ C(2020) 2010 final (ABl. C 100I vom 27.3.2020, S. 1).

⁶ C(2020) 3100 final (ABl. C 119 vom 14.4.2020, S. 1).

⁷ C(2020) 2051 final (ABl. C 102I vom 30.3.2020, S. 12).

5. Am 15. April 2020 legte die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit dem Präsidenten des Europäischen Rates einen gemeinsamen europäischen Fahrplan⁸ mit Empfehlungen für die Aufhebung der Maßnahmen zur Eindämmung von COVID-19 vor. In diesem gemeinsamen Fahrplan wurde angekündigt, dass die Kommission auch nähere Orientierungen dazu geben werde, wie die Verkehrsdienste, die Vernetzung und die Freizügigkeit, sobald es die Gesundheitslage erlaubt, nach und nach wiederhergestellt werden können, was auch mit Blick auf die Planung von Urlaubsreisen im Sommer geschehen solle.
6. Die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, einschließlich der im Verkehrswesen Beschäftigten und der Fahr- bzw. Fluggäste, hat dabei weiterhin höchste Priorität. Besondere Aufmerksamkeit sollte schutzbedürftigen Bevölkerungsgruppen wie älteren Menschen und Menschen mit bestehenden Gesundheitsproblemen unter uneingeschränkter Achtung ihrer Privatsphäre gewidmet werden. Die Lockerung von Reise- und Betriebsbeschränkungen sollte daher schrittweise erfolgen, um die Gesundheit zu schützen und dafür sorgen, dass sich die Verkehrssysteme und -dienste sowie andere damit zusammenhängende Systeme (z. B. die Grenzkontrollen an den Außengrenzen) auf ein höheres Güter- und Fahr- bzw. Fluggastaufkommen einstellen können. Parallel dazu sollten fortlaufend aktualisierte Kommunikationskampagnen durchgeführt werden, damit Reisende in umfassender Kenntnis der Lage und somit eigenverantwortlich unter Befolgung der Gesundheitsempfehlungen auf ihren Reisen planen und handeln können.
7. Die schrittweise Wiederherstellung der Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen wird in vollem Maße von dem Konzept für Reisebeschränkungen, von epidemiologischen Bewertungen sowie von der Beratung durch medizinische Sachverständige in Bezug auf notwendige Gesundheitsschutz-, Hygiene- und Vorsichtsmaßnahmen abhängen. Diese EU-Leitlinien für die Wiederherstellung der Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen lassen solche Maßnahmen und Vorkehrungen daher unberührt und sollten weiterhin vollständig mit diesen abgestimmt werden und vereinbar bleiben. Sie sollten im Rahmen des gemeinsamen europäischen Fahrplans umgesetzt werden.
8. Während der schrittweisen Wiederherstellung der Verkehrsverbindungen bilden sie einen gemeinsamen Rahmen zur Unterstützung der Behörden, Interessenträger, Sozialpartner und im Verkehrswesen tätigen Unternehmen. Die Leitlinien beinhalten allgemeine Grundsätze, die für alle Verkehrsdienste gelten, und besondere Empfehlungen, die auf die Merkmale der einzelnen Verkehrsträger eingehen und realistisch und praktisch umsetzbar sein sollen. Ziel ist es dabei, nähere Orientierungen dazu geben, wie die Verkehrsdienste, die Verkehrsverbindungen und die Freizügigkeit, sobald es die Gesundheitslage erlaubt, nach und nach wiederhergestellt werden können, ohne dabei den Gesundheitsschutz der im Verkehrswesen Beschäftigten und der Fahr- bzw. Fluggäste zu vernachlässigen. Die Leitlinien sollten für den Verkehr in und zwischen den Mitgliedstaaten gelten. Angesichts des grenzüberschreitenden Charakters des Verkehrs sollten diese Leitlinien aber auch in angemessener Weise auf Verkehrsdienste zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern angewandt werden, sobald es die epidemiologische Lage zulässt.

⁸ Gemeinsamer europäischer Fahrplan für die Aufhebung der Maßnahmen zur Eindämmung von COVID-19 (ABl. C 126 vom 17.4.2020, S. 1).

9. Der COVID-19-Ausbruch hat die gesamte EU getroffen, die Auswirkungen sind jedoch je nach Mitgliedstaat, Region und Gebiet unterschiedlich. Um die Verkehrsverbindungen EU-weit in einer für alle Beteiligten sicheren Weise wiederherzustellen – ebenso wie das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Verkehrsdienste – müssen die Mitgliedstaaten und die Organe und Einrichtungen der EU eng zusammenarbeiten. Wie bei jeder anderen Tätigkeit ist es auch beim Reisen nicht möglich, alle Risiken völlig auszuschließen, aber die bestehenden Risiken sollten während der gesamten Dauer des Ausbruchs so gering wie möglich gehalten werden. Bis ein wirksamer Impfstoff entwickelt wird und weithin zur Verfügung steht, bleiben eine zweite Infektionswelle oder neue Ausbruchsherde möglich. Deshalb sollten geeignete Pläne für die mögliche Wiedereinführung von gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen aufgestellt werden.
10. Angesichts des weltweiten Ausbruchs von COVID-19 und des grenzüberschreitenden Charakters der Verkehrsdienste ist für eine schrittweise, baldige und sichere Wiederherstellung der europäischen, aber auch weltweiten Verkehrssysteme ein Rahmen unerlässlich, der die gegenseitige Anerkennung der Lage der öffentlichen Gesundheit und der bestehenden Maßnahmen zwischen Ländern, Regionen und Gebieten und damit auch zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen der EU und Drittländern ermöglicht. In diesem Zusammenhang sollten die zuständigen Behörden in der EU so weitgehend wie irgend möglich mit Drittländern und sektoralen internationalen Organisationen zusammenarbeiten⁹. Maßnahmen müssen daher so weit wie möglich in ihren Zielen und Wirkungen aufeinander abgestimmt und als gleichwertig anerkannt werden.
11. Wie im gemeinsamen europäischen Fahrplan erwähnt, sind diese Leitlinien auch im Hinblick auf die Sommerferien und die Planung der betreffenden Reiseregulungen von großer Bedeutung. Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig in der EU, der von Natur aus eng mit Verkehr und Reisen verknüpft ist und von der Verfügbarkeit von Personenverkehrsdiensten als Vorbedingung und Grundvoraussetzung des Tourismus abhängt. Wenn es darum geht, das schrittweise Wiederaufleben des Tourismus zu ermöglichen, kommt es deshalb entscheidend auf die rechtzeitige Wiederherstellung angemessener Verkehrsverbindungen an.

II. Grundsätze für die sichere und schrittweise Wiederherstellung des Personenverkehrs

a) **Allgemeine Grundsätze für die Wiederherstellung der Verkehrsverbindungen**

12. Alle Arten von **Verkehrsdiensten sollten vorrangig und schrittweise wieder den Betrieb aufnehmen, wobei die tatsächliche Einführung verhältnismäßiger und wirksamer Maßnahmen für den Gesundheitsschutz der im Verkehrswesen Beschäftigten sowie der Fahr- bzw. Fluggäste gewährleistet sein muss.** Diese Maßnahmen sollten mit den allgemeinen Kriterien, Grundsätzen und Empfehlungen des gemeinsamen europäischen Fahrplans im Einklang stehen, insbesondere hinsichtlich der epidemiologischen Lage und der Maßnahmen in Bezug auf Grenzkontrollen sowie Freizügigkeits- und Reisebeschränkungen.

⁹ Wie die Internationale Seeschiffahrtsorganisation, die Internationale Arbeitsorganisation, die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, das ständige Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft usw.

13. Daher sollten Maßnahmen, die den Verkehrsbetrieb einschränken könnten, sowie Gesundheitsschutz- und Vorbeugungsmaßnahmen in Umfang und Dauer auf das zum Schutz der öffentlichen Gesundheit erforderliche Maß beschränkt bleiben. Überdies sollten alle Maßnahmen nicht nur verhältnismäßig, sondern auch hinreichend begründet, transparent, relevant und verkehrsträgerspezifisch sowie nichtdiskriminierend sein und gleiche Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt gewährleisten. Die Mitgliedstaaten werden dafür sorgen müssen, dass diese Maßnahmen mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen und allen anderen Aspekten des EU-Rechts im Einklang stehen.
14. Die Maßnahmen sollten kontinuierlich überwacht werden, damit sie gegebenenfalls unter Berücksichtigung aller einschlägigen Erkenntnisse und Erwägungen neu bewertet und angepasst werden können, sodass sie weiterhin in einem angemessenen Verhältnis zum derzeitigen Bedarf im öffentlichen Gesundheitswesens stehen. Sobald neue und effizientere Lösungen zur Verfügung stehen, sollte deren Einführung Vorrang erhalten, damit weniger effiziente oder aufwendigere Maßnahmen aufgehoben werden können. Der Grundsatz der Kosteneffizienz sollte stets beachtet werden. Das bedeutet, dass bei mehreren Optionen, mit denen im Hinblick auf den Gesundheitsschutz der im Verkehrswesen Beschäftigten und der Fahr- bzw. Fluggäste eine vergleichbare Wirkung erzielt werden kann, die kostengünstigste bevorzugt werden sollte.
15. Um das uneingeschränkte Funktionieren des Binnenmarkts, die grenzüberschreitende Erbringung von Verkehrsdienstleistungen, die volle Wirksamkeit gesundheitsbezogener Maßnahmen und das Vertrauen der Öffentlichkeit zu wahren bzw. wiederherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten in koordinierter und kooperativer Weise vorgehen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Entscheidungen über die Aufhebung von Reisebeschränkungen, die mit COVID-19 zusammenhängen, auf der Grundlage der Leitlinien der Kommission vom 13. Mai 2020 zu den Binnengrenzen¹⁰ treffen. Darüber hinaus sollten diese Entscheidungen der Kommission und allen Mitgliedstaaten mitgeteilt werden. Die Kommission ist bereit, die Aufhebung von Beschränkungen und die Wiederherstellung der Verkehrsdienste über das Netz nationaler Kontaktstellen zu koordinieren.
16. Dies erfordert aber auch ein koordiniertes Vorgehen mit Nachbarländern der EU und darüber hinaus. Die Koordinierungskanäle sind bereits ausgebaut worden, beispielsweise im Westbalkan, und umfassen die jeweiligen nationalen Behörden, die eng mit dem EU-Netz nationaler Verkehrskontaktstellen zusammenarbeiten. Das gemeinsame Ziel besteht darin, funktionierende Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen zu gewährleisten.
17. Im Einklang mit den oben genannten Grundsätzen, wonach Maßnahmen verhältnismäßig und verkehrsträgerspezifisch sein müssen, sollten anstelle allgemeiner Verbote, die zu einer Verkehrslähmung in der EU führen, sichere Mobilitätsmöglichkeiten ermittelt werden. Ein Beispiel hierfür könnten die verstärkte und regelmäßige Reinigung und Desinfektion sowie die angemessene Belüftung von Verkehrsknotenpunkten und Fahrzeugen¹¹ anstelle eines vollständigen

¹⁰ Mitteilung der Kommission vom 13. Mai 2020: COVID-19 – Hin zu einem abgestuften und koordinierten Vorgehen bei der Wiederherstellung der Freizügigkeit und bei der Aufhebung der Kontrollen an den Binnengrenzen.

¹¹ In dieser Mitteilung bezieht sich der Begriff „Fahrzeug“ je nach Kontext auf alle Arten von Fahrzeugen, darunter Pkw, Lkw, Busse, Züge, Flugzeuge, Schiffe, Boote, Fähren usw.

Verbots der betreffenden Verkehrsdienste sein. Dieser Ansatz würde eine gezielte Ausrichtung auf bestimmte Gefahrenquellen ermöglichen und gleichzeitig die schrittweise Wiederaufnahme normaler Wirtschafts- und Alltagsaktivitäten erlauben. Hierbei wird es entscheidend auf eine enge Zusammenarbeit zwischen Gesundheits- und Verkehrsbehörden sowie mit wichtigen Beteiligten ankommen.

18. **Der Güterverkehr sollte weiterhin aufrechterhalten werden, um die Funktionsfähigkeit der Lieferketten zu gewährleisten.** Im gemeinsamen europäischen Fahrplan heißt es: „In der Übergangsphase sollten die Anstrengungen zur Aufrechterhaltung eines ungehinderten Warenverkehrs und zur Sicherung der Lieferketten verstärkt werden.“ Ausgehend von der derzeitigen Höchstdauer von 15 Minuten für das Passieren von „Green-Lane“-Grenzübergängen sollten die Kontrollen schrittweise in koordinierter Weise erleichtert werden, und zwar mithilfe bestehender Koordinierungskanäle wie der nationalen COVID-19-Verkehrskontaktstellen und der integrierten EU-Regelung für die politische Reaktion auf Krisen (IPCR), um letztendlich das Überschreiten der Binnengrenzen in der Weise zu ermöglichen, wie es vor der Einführung von Beschränkungen im Zusammenhang mit COVID-19 für alle Lastkraftwagen und alle Güter der Fall war. Mit dem wieder zunehmenden Verkehr muss auch die Rolle multimodaler Knotenpunkte wie Häfen oder Containerterminals bei der Unterstützung der „Green Lanes“ besonders beachtet werden. Alle Verkehrsträger, auch Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr, sollten bestmöglich genutzt werden, um funktionierende Lieferketten zu gewährleisten. Die freie und ungehinderte Mobilität der im Verkehrswesen Beschäftigten muss gewährleistet werden, und zu diesem Zweck sollte der Zugang zu Schnellspuren an Verkehrsknotenpunkten in Betracht gezogen werden. Während des schrittweisen Übergangs sollten entsprechend den Empfehlungen der Gesundheitsbehörden die Gesundheitskontrollen nach und nach verringert, systematische (d. h. unabhängig von etwaigen Symptomen oder Testergebnissen verhängte) Quarantänen aufgehoben und Konvoifahrten abgeschafft werden. Fahrverbote könnten wieder eingeführt werden, sobald die Verkehrsflüsse dies zulassen, und ab Ende Mai 2020 sollten weitere Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeitregelungen stärker harmonisiert und auf das unbedingt Notwendige beschränkt werden, um die einheitlichen und leicht durchsetzbaren EU-Vorschriften schrittweise wieder in Kraft zu setzen.
19. Sobald es die Lage der öffentlichen Gesundheit erlaubt, sollten Beschränkungen des Individualverkehrs (z. B. mit Pkw, Motorrädern oder Fahrrädern) aufgehoben werden. Die Lockerung der Beschränkungen ermöglicht eine frühzeitige Wiederherstellung der Mobilität, insbesondere auf örtlicher und regionaler Ebene (sodass die Menschen z. B. örtlich oder innerhalb eines Mitgliedstaats weiter und schneller reisen können). Bei der Aufhebung dieser Beschränkungen zur Erleichterung des Individualverkehrs sollten aber auch weiterhin stets die von jedem Mitgliedstaat empfohlenen oder vorgeschriebenen allgemeinen Abstandsregeln und Präventionsmaßnahmen eingehalten werden.
20. Gleichzeitig sollte im Einklang mit der schrittweisen Aufhebung der Ausgangsbeschränkungen die **Verfügbarkeit sicherer öffentlicher Verkehrsmittel erhöht werden**, um allen Bürgern Mobilitätsalternativen zu bieten. Dies sollte in einer Weise geschehen und kommuniziert werden, die dazu beiträgt, das Vertrauen der Fahrgäste in eine sichere Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wiederherzustellen.

21. **Es sollte sichergestellt werden, dass Verkehrsunternehmen und Dienstleister, die gleichwertige Dienste auf derselben Strecke erbringen, auch gleichwertigen Maßnahmen unterliegen.** Ziel sollte es sein, für alle Fahrgäste das gleiche Maß an Sicherheit, Klarheit und Vorhersehbarkeit zu schaffen, Diskriminierungen zu vermeiden und faire Wettbewerbsbedingungen zu wahren.
22. Damit bei allen Verkehrsarten die Maßnahmen bei Abfahrt und Ankunft vergleichbar sind, um zu vermeiden, dass Reisen übermäßig erschwert oder sogar unmöglich werden, kommt es darauf an, dass **gleichwertige Maßnahmen** bestehen, die auf gemeinsamen Grundsätzen beruhen, die jeweiligen Gesundheitsrisiken angemessen mindern und **am Abfahrts- und Ankunftsort gegenseitig anerkannt werden.** Dies sollte durch eine Koordinierung zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern erleichtert werden.
23. Um eine sachkundigere Reiseplanung zu ermöglichen, könnten **Verkehrsunternehmen und Dienstleister Angaben zur durchschnittlichen Auslastung** für bestimmte Verbindungen oder Zeiten machen. Dies ist besonders wichtig für Verkehrsmittel ohne Sitzplatzreservierung und für den öffentlichen Nahverkehr. Solche Informationen könnten im Internet oder über besondere Mobil-Apps zur Verfügung gestellt werden.
24. Mehrere Mitgliedstaaten, Regionen und Großstädte haben bereits begonnen, Fragen der urbanen Mobilität zu überdenken. Dabei geht es z. B. um den Ausbau von Geh- und Radwegen, die Anpassung von Fahrplänen und die Entwicklung innovativer Technik zur Steuerung der Fahrgastströme und zur Vermeidung von Menschenansammlungen. **Die Kommission fördert und unterstützt die Entwicklung und Umsetzung neuer Lösungen und Maßnahmen für die städtische Mobilität,** um auf sichere Weise eine aktive, kollektive und gemeinsam genutzte Mobilität zu erreichen und das Vertrauen der Bürger zu stärken.
25. Erforderlichenfalls sollten **klare Vorschriften über die Rechte und Pflichten der Verkehrsunternehmen und Dienstleister gelten,** z. B. wenn Betreiber für die Einhaltung der Abstandsregeln sorgen oder den Zugang zu Verkehrsknotenpunkten oder Fahrzeugen verweigern sollen, falls keine Maske getragen wird oder bestimmte Fahrgastzahlen überschritten werden. Hierfür sollte ein eindeutiger Rechtsrahmen festgelegt werden, der ihnen die Befugnis zur Einführung solcher Maßnahmen verleiht.

b) Schutz der Beschäftigten im Verkehrssektor

26. Den Beschäftigten bei allen Verkehrsträgern kommt in der Krise eine entscheidende Rolle zu, etwa bei der Lieferung von Gütern, der Aufrechterhaltung von Lieferketten, der Rückholung von EU-Bürgerinnen und Bürgern und der Beförderung von systemrelevanten Arbeitskräften an ihren Arbeitsplatz, und das bei einem erhöhten Risiko für ihre eigene Gesundheit und ihr Wohlbefinden. **An Verkehrsknotenpunkten sowie bei Diensteanbietern und Betreibern sollten in Absprache mit den Sozialpartnern die Grundsätze zur Aufrechterhaltung des Betriebs (Business Continuity) angewandt werden,** um sicherzustellen, dass Kontinuität bei sicheren Bedingungen gegeben ist. Das bedeutet auch, dass **die Beschäftigten im Verkehrssektor** mit Blick auf die Weiterführung ihrer Aufgaben bei möglichst geringem Risiko für ihre eigene Gesundheit und die Gesundheit ihrer Familien sowie ihrer Kollegen und der Reisenden **in angemessener Weise angehört, ausgestattet, fortgebildet und eingewiesen werden sollten.** Unter anderem sollten

Informationen über die richtige Verwendung von Schutzausrüstung, die Achtung von Hygienestandards, die Minimierung unnötiger Kontakte und, soweit möglich, die Ermittlung möglicher Infektionen weitergegeben werden.

27. **Beschäftigte im Verkehrssektor, die aufgrund der Art ihrer Aufgaben häufig mit anderen in Kontakt treten müssen** (z. B. fliegendes Personal, für die Kontrollen zur Gefahrenabwehr und Sicherheit zuständiges Personal an Flughäfen und Häfen, Fahrkartenkontrolleure, Fahrer von Bussen und Kleintransportern, die Besatzungen von Fahrgastschiffen, Seelotsen und Personal, das Reisende unterstützt, einschließlich Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität) **sollten von ihrem Arbeitgeber eine angemessene persönliche Schutzausrüstung erhalten**, wie unten weiter erläutert wird. Es sollte sichergestellt werden, dass diese Ausrüstung so häufig wie nötig gewechselt und sicher entsorgt wird. Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz hat für die Rückkehr an den Arbeitsplatz nach der Lockerung der COVID-19-Maßnahmen allgemeine Leitlinien für Arbeitgeber veröffentlicht, die auch nützliche Informationen für bestimmte Sektoren umfassen, unter anderen für den Verkehrssektor¹².

c) Schutz der Reisenden

28. Bei allen Arten des öffentlichen Personenverkehrs **sollten sinnvolle Maßnahmen ergriffen werden, um Kontakte zwischen den Reisenden untereinander und auch mit den Arbeitskräften einzuschränken**. Wenn möglich **sollte ein angemessener Abstand zwischen den Reisenden sichergestellt werden, solange die Gesundheitslage insgesamt dies erfordert**. Auch weitere Maßnahmen zur Verringerung des Infektionsrisikos sollten ergriffen werden, z. B.:
- a. Beschäftigte im Verkehrssektor sollten eine persönliche Schutzausrüstung (Masken, Handschuhe, usw.) tragen.
 - b. Wenn möglich sollte die Passagierdichte in öffentlichen Verkehrsmitteln und in Wartebereichen reduziert werden. (Dieser Betrieb bei geringerer Kapazität sollte angemessen unterstützt werden, um die Wirtschaftlichkeit zu erhalten, etwa durch vorübergehende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Einklang mit den geltenden EU-Rechtsvorschriften¹³.)
 - c. Schutzbarrieren an Knotenpunkten und in Fahrzeugen sollten beibehalten oder angebracht werden (etwa um die Fahrer herum, an Fahrkartenschaltern oder bei Kontrollen).
 - d. An Verkehrsknotenpunkten (z. B. Häfen, Flughäfen, Bahnhöfen, Bushaltestellen, Fährlandeplätzen, Knotenpunkten des städtischen öffentlichen

¹² „COVID-19: Guidance for the workplace“ (COVID-19: Leitfaden für den Arbeitsplatz) und „COVID-19: Back to the workplace – Adapting workplaces and protecting workers“ (COVID-19: Rückkehr an den Arbeitsplatz – Anpassung der Arbeitsplätze und Schutz der Arbeitnehmer), https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

¹³ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1); 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 (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3); Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).

Verkehrs usw.) sollten für die Passagierbewegungen Spuren oder sonstige räumliche Trennungen angelegt werden.

- e. An Knotenpunkten sollte jegliche Infrastruktur, die Ansammlungen begünstigt (etwa Tische und Bänke), entfernt oder zumindest so umgestellt werden, dass ein angemessener Abstand gewährleistet ist.
- f. Leicht zu erfassende Informationen über Verhaltensempfehlungen (z. B. häufiges Händewaschen oder -desinfizieren, Abstandhalten) und die genauen Maßnahmen, die an dem Transportknotenpunkt oder für den Verkehrsträger gelten, sollten deutlich sichtbar angebracht werden.
- g. Angemessene Maßnahmen beim Einsteigen und bei Sicherheitskontrollen (z. B. kein Ein- und Aussteigen durch die Vordertür, automatische Öffnung der Türen, Desinfektion von Klappischen) und andere Maßnahmen zur Kontaktminimierung sollten ergriffen werden. (So kann etwa das Verbleiben im Auto oder Lkw auf kurzen Fahrstrecken erlaubt werden, solange die allgemeine Sicherheit ausreichend gewährleistet ist.)
- h. Der Beförderung von Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität sowie von älteren Menschen sollte Vorrang eingeräumt werden. Beschäftigte im Verkehrssektor, die im Einklang mit den EU-Vorschriften über Fahrgastrechte Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität oder älteren Menschen helfen, sollten die nötige persönliche Schutzausrüstung erhalten.

29. An Verkehrsknotenpunkten und in öffentlichen Verkehrsmitteln sollten die Reisenden Gesichtsmasken¹⁴ tragen, insbesondere wenn es nicht möglich ist, die Maßnahmen zur räumlichen Trennung stets vollumfänglich einzuhalten. Den Reisenden sollten deutlich sichtbare und leicht zu erfassende Informationen über sicheres Verhalten (Einhalten von Abständen, Reinigen der Hände usw.) zur Verfügung stehen. Für den Umgang mit potenziellen Infektionen in diesen Anlagen sollten Verfahren festgelegt, den Beschäftigten im Verkehrssektor mitgeteilt und den Reisenden zugänglich gemacht werden.

30. Wenn die räumliche Trennung nur schwer zu gewährleisten ist, müssen zusätzliche Schutzvorkehrungen und -maßnahmen ergriffen werden, um ein gleichwertiges Schutzniveau zu erreichen. Wenn Alternativen bestehen, um an ein Ziel zu gelangen, sollten darüber hinaus im Einklang mit den Empfehlungen der Gesundheitsbehörden **diejenigen Optionen bevorzugt werden, bei denen ein ausreichender physischer Abstand eingehalten werden kann.**

31. Die Verringerung des Infektionsrisikos an Verkehrsknotenpunkten und in Fahrzeugen aller Verkehrsträger sollte Priorität haben. Die verstärkte und

¹⁴ „Gesichtsmaske“ ist ein Oberbegriff, der sowohl medizinische als auch andere Masken bezeichnet. Laut dem ECDC kann der Einsatz von nicht medizinischen Gesichtsmasken aus verschiedenen Textilien besonders dann in Betracht gezogen werden, wenn medizinische Gesichtsmasken aufgrund von Versorgungsproblemen vorrangig von den Angehörigen der Gesundheitsberufe als persönliche Schutzausrüstung verwendet werden müssen (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Weitere Einzelheiten sind von den nationalen Gesundheits- und Sicherheitsbehörden im Austausch mit den Interessenträgern der verschiedenen Verkehrsträger auf der Grundlage des epidemiologischen Risikos im jeweiligen Land, der Verfügbarkeit und anderer Erwägungen festzulegen. Manche Beschäftigte im Verkehrssektor und Reisende können unterschiedlich hohen Risiken ausgesetzt sein.

regelmäßige Reinigung und Desinfektion von Verkehrsknotenpunkten und Fahrzeugen sollte bei allen Verkehrsträgern umgesetzt werden. **An Verkehrsknotenpunkten und in Fahrzeugen sollte sichergestellt werden, dass Desinfektionsgel zur Verfügung steht.**

32. An Verkehrsknotenpunkten sollten Einrichtungen und Verfahren vorhanden sein, um **Personen mit Verdacht auf eine COVID-19-Infektion umgehend zu isolieren**, bis weitere geeignete Maßnahmen ergriffen werden können. Zu diesem Zweck sollten ausgewiesene sichere Bereiche eingerichtet werden und es sollte gewährleistet sein, dass geschultes Personal mit angemessener Schutzausrüstung vor Ort ist. Die **vorhandenen Kapazitäten an medizinischen Einrichtungen und Fachkräften** (z. B. an Flughäfen und Häfen oder an Bord von Schiffen) **sollten aufgestockt werden**, damit das steigende Verkehrsaufkommen bei der Aufhebung der Beschränkungen bewältigt werden kann.
33. **Vorzugsweise sollten Fahrkarten online verkauft und vorab Sitzplätze reserviert werden**, damit es nicht zu Ansammlungen von Reisenden in bestimmten Bereichen kommt (z. B. vor Fahrkartenautomaten und Verkaufsstellen), die zulässige Passagierzahl besser kontrolliert werden kann und dennoch gewährleistet ist, dass auch Menschen, die keinen Zugang zu elektronischen Mitteln haben oder diese nicht bedienen können, Fahrkarten erwerben können. Im Rahmen des Möglichen sollte ein kontaktloses Umfeld begünstigt werden.
34. Der Verkauf von Lebensmitteln, Getränken und anderer Ware in Fahrzeugen könnte eingeschränkt werden. **An Einzelhandelsstandorten, die Teil der Reiseinfrastruktur sind, wie Duty-Free-Shops, sollten die Betreiber unter anderem folgende Maßnahmen ergreifen**, um das Infektionsrisiko zu verringern: Steuerung der Passagierbewegungen zur Sicherstellung eines angemessenen Abstands (unter anderem durch die Verwendung von Bodenmarkierungen, die Optimierung der Raumnutzung und, wenn nötig, die Beschränkung der Kundenzahlen), regelmäßige Reinigung und Desinfektion der Räumlichkeiten, der Ausstattung und der Ware, Anbringen von Barrieren zwischen den Kunden und Einzelhandelsmitarbeitern an den Kassen, ausreichende Bereitstellung von Händedesinfektionsmittel im Laden und die Verpflichtung, dieses zu verwenden, insbesondere an Ein- und Ausgängen, Anbringen von deutlich sichtbaren Informationen für Kunden über angemessenes, sicheres Verhalten und Gewährleistung einer angemessenen Schulung und Ausstattung der Mitarbeiter, damit diese im Umgang mit den Kunden und der Ware im Einklang mit den Leitlinien vorgehen können, die die Gesundheitsbehörden zum sicheren Verhalten während des COVID-19-Ausbruchs herausgegeben haben.
35. Neben anderen Maßnahmen zur Verringerung des Infektionsrisikos könnten **Maßnahmen zur Kontaktnachverfolgung und zur Warnung** ergriffen werden; beispielsweise könnten **auf freiwilliger Basis von Reisenden verwendete Mobil-Apps genutzt werden**, um Infektionsketten zu ermitteln und zu unterbrechen und das Risiko einer weiteren Übertragung zu reduzieren, solange es besteht. Die Verwendung von Apps zur Ermittlung von Kontaktpersonen sollte keine Voraussetzung für den Zugang zu Verkehrsdiensten sein. Da Verkehr notwendigerweise auch grenzüberschreitend verläuft, ist es wichtig sicherzustellen, dass bei solchen Maßnahmen Interoperabilität und gegenseitige Anerkennung gewährleistet sind. Wenn Maßnahmen zur Kontaktnachverfolgung ergriffen werden, sollten sie sich ausschließlich auf den Zweck beschränken, den COVID-19-Ausbruch einzudämmen und dem gemeinsamen EU-Instrumentarium für Mobil-Apps zur Unterstützung der

Kontaktnachverfolgung im Kampf der EU gegen COVID-19¹⁵, den Leitlinien der Kommission zu Mobil-Apps¹⁶ und den Leitlinien des Europäischen Datenschutzausschusses¹⁷ entsprechen, um ein Höchstmaß an Datenschutz sicherzustellen.

36. Verkehrsunternehmen und Diensteanbieter sollten über **spezifische Verfahren für den Fall verfügen, dass Reisende während oder unmittelbar nach einer Reise oder dem Aufenthalt an einem Verkehrsknotenpunkt erkranken oder COVID-19-Symptome zeigen**. Diese Verfahren sollten die Bereitstellung von sicheren Bereichen für Reisende mit Symptomen sowie klare Schritte umfassen, mit denen der Kontakt zu anderen Reisenden und Beschäftigten im Verkehrssektor minimiert werden kann; zudem sollten sie die Erfassung und Analyse aller relevanten Angaben zu Kontakten mit anderen Reisenden und mit Beschäftigten im Verkehrssektor usw. vorsehen. Bei Reisenden mit Sitzplatzreservierungen sollte auch die Möglichkeit bestehen, andere Reisende, die sich in ihrer Nähe aufgehalten haben, zu ermitteln und zu warnen.

d) Nächste Schritte

37. Solange kein Impfstoff vorhanden ist, wird die Wiederherstellung der üblichen Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen eine flexible Kombination von Maßnahmen erfordern: **einen verstärkten Einsatz geeigneter persönlicher Schutzausrüstungen, eine angemessene und sichere Belüftung, möglichst mit Außenluft und unter Vermeidung der bloßen Umwälzung der Innenluft, mehr Kapazitäten für eine freiwillige Kontaktnachverfolgung und eine bessere Dekontaminierung**.
38. Mittel- bis langfristig wird empfohlen, alle Sondermaßnahmen, die während des COVID-19-Ausbruchs ergriffen wurden, stetig zu überwachen, zu bewerten und zeitnah zu überdenken, es sei denn, sie müssen wegen der epidemiologischen Lage ausgeweitet werden oder sie wirken sich positiv auf die Verkehrssysteme und die Effizienz aus.
39. Weder die fortdauernde Anwendung von Eindämmungsmaßnahmen noch deren Lockerung und die schrittweise Wiederherstellung der Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen sollte – **auch nicht vorübergehend** – **zu einer Einschränkung der hohen EU-Standards für Gefahrenabwehr und Sicherheit im Verkehrssektor führen, einschließlich der Standards für die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten**. Es gilt zu vermeiden, zusätzlich zu den aufgrund des COVID-19-Ausbruchs bestehenden Herausforderungen Probleme im Bereich der Gefahrenabwehr und der Sicherheit im Verkehrssektor zu schaffen.

¹⁵ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

¹⁶ Mitteilung der Kommission Leitlinien zum Datenschutz bei Mobil-Apps zur Unterstützung der Bekämpfung der COVID-19-Pandemie (ABl. C 124 I vom 17.4.2020, S. 1).

¹⁷ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

III. Praktische Leitlinien für alle Verkehrsträger zu spezifischen Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Personenverkehrs vor dem Hintergrund des COVID-19-Ausbruchs

a) Bereichsübergreifende Empfehlungen

40. Während der schrittweisen Aufhebung der COVID-19-Beschränkungen und der anschließenden Wiederaufnahme der Wirtschaftstätigkeiten sollten die vorstehenden Grundsätze den Leitgedanken für die schrittweise Aufnahme und den Ausbau des Personenverkehrs in allen Verkehrsbereichen in der gesamten EU bilden. Diese gemeinsamen Grundsätze sollten die gegenseitige Anerkennung der umgesetzten Maßnahmen innerhalb der EU, aber auch gegenüber Drittstaaten erleichtern, um die Fortführung der Verkehrsdienste in der Praxis zu unterstützen. Wie im letzten Abschnitt dargelegt, sollten einige Grundsätze und Maßnahmen für die Verkehrsknotenpunkte und Fahrzeuge aller Verkehrsbereiche gelten, wobei besondere Anpassungen an die Umstände, Erfordernisse und Möglichkeiten der einzelnen Verkehrsträger vorgenommen werden sollten.
41. Bereichsübergreifend sollten insbesondere folgende Maßnahmen angewandt werden:
- a. Zumindest während der ersten Phase der Lockerungen kann es erforderlich sein, die Anzahl der Fahrgäste in den Fahrzeugen bestimmter Verkehrsträger zu reduzieren, damit die geltenden Regeln für den physischen Abstand angemessen eingehalten werden können;
 - b. die freiwillige Nutzung von Apps zur Kontaktnachverfolgung sollte als zusätzliche Risikominderungsmaßnahme in Erwägung gezogen werden;
 - c. die Beschäftigten im Verkehrssektor sollten mit persönlicher Schutzausrüstung ausgestattet und möglichst durch Schutzwände von den Fahrgästen getrennt werden;
 - d. häufige Reinigung und Desinfektion von Knotenpunkten und Fahrzeugen sowie eine häufigere Abfallbeseitigung;
 - e. systematische Installation von Hand-Desinfektionsstationen und Verpflichtung zu ihrer Nutzung, wann immer dies möglich ist;
 - f. verstärkte Belüftung, Luftfilterung und Einsatz natürlicher Luftzirkulation, soweit sinnvoll;
 - g. Fahrgäste sollten eine Maske tragen, insbesondere wenn Abstandsregeln nicht jederzeit vollständig eingehalten werden können;
 - h. Fahrscheine und Informationen sollten elektronisch und automatisch bereitgestellt werden. Der elektronische Vorabverkauf von Fahrscheinen sollte stark gefördert werden und Priorität erhalten, ebenso wie die Vorab-Abfertigung, -Reservierung und -Registrierung;
 - i. bei der Organisation der Abfertigung sowie beim Ein- und Ausladen von Gepäck sollten Menschenansammlungen vermieden werden;
 - j. Dienstleistungen und Mahlzeiten an Bord sollten möglichst schon zum Zeitpunkt der Buchung vorbestellt werden können, um den Kontakt zwischen den Beschäftigten und Fahrgästen zu reduzieren;

- k. leicht zu erfassende Informationen zu den umgesetzten Sicherheitsverfahren und der erforderlichen Schutzausrüstung für die Fahrgäste sollten an Knotenpunkten und in Fahrzeugen gut sichtbar angezeigt und vor jeder Reise zur Verfügung gestellt werden;
42. Die Branchenverbände, Betreiber und Dienstleister in den einzelnen Verkehrsbereichen sollten geeignete Maßnahmen entwickeln und umsetzen, um den besonderen Erfordernissen des jeweiligen Verkehrsträgers gerecht zu werden. Diese Maßnahmen sollten mit den allgemeinen und verkehrsträgerspezifischen Empfehlungen dieser Leitlinien im Einklang stehen. Sie sollten kontinuierlich überprüft und bei Bedarf angepasst werden, um einen wirksamen Beitrag zum Schutz der Gesundheit der Arbeitskräfte und Fahrgäste im Verkehrssektor zu leisten.
43. Darüber hinaus sollten folgende Maßnahmen umgesetzt und angewandt werden, um den besonderen Merkmalen und Erfordernissen der einzelnen Verkehrsträger Rechnung zu tragen:

b) Luftverkehr

44. Der Luftverkehrssektor verfügt über langjährige Erfahrung mit dem Risikomanagement im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie mit Tätigkeiten in einem streng kontrollierten Umfeld. Für die Bewältigung dieser Krise ist es von entscheidender Bedeutung, das Vertrauen der Fluggäste in den Luftverkehr als sicheren Verkehrsträger wiederherzustellen. Im Hinblick darauf ist es unerlässlich, dass **die beteiligten Akteure des Luftverkehrs- und Gesundheitssektors die getroffenen Maßnahmen** sowie ihren Beitrag zur Eindämmung der Risiken **breit kommunizieren**. Der Luftverkehrssektor sollte sicherstellen, dass die Maßnahmen gut sichtbar und koordiniert sind und den Fluggästen stets mitgeteilt werden.
45. **Bei den Maßnahmen zur Minderung des Risikos einer Verbreitung von COVID-19 sollten dieselben Grundsätze angewandt werden wie beim Risikomanagement in Bezug auf Sicherheit und Gefahrenabwehr** – etwa die Überwachung der Einhaltung, eine regelmäßige Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen und die Anpassung der Maßnahmen an sich ändernde Erfordernisse und verbesserte Methoden und Technologien – wobei jedoch zu beachten ist, dass Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen nicht qualifiziert sind, Gesundheitsdienstleistungen zu erbringen und somit auch nicht über Gesundheitskontrollen der Fluggäste entscheiden können. Dies sollte vielmehr durch die zuständigen Behörden erfolgen.
46. Um die Vergleichbarkeit der Maßnahmen bei Abflug und Ankunft sicherzustellen und somit zu vermeiden, dass Reisen mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden sind oder sogar ganz unmöglich werden, ist es entscheidend **sicherzustellen, dass gleichwertige Maßnahmen**, die auf gemeinsamen Grundsätzen beruhen und die relevanten gesundheitlichen Risiken jeweils angemessen eindämmen, am Abflug- und Ankunftsort gegenseitig anerkannt werden. Zu diesem Zweck sollten konkrete Kriterien entwickelt und in ein international anerkanntes Konzept aufgenommen werden. Beruhen die Maßnahmen und ihre Anerkennung auf gleichwertigen Standards und dem Grundsatz der Gegenseitigkeit, so kann dies die Wiederaufnahme des Luftverkehrs in der EU und weltweit entscheidend erleichtern. Eine enge Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Partnern, etwa im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), ist daher von zentraler Bedeutung.

47. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) wird in Zusammenarbeit mit der Kommission, dem Europäischen Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) und den zuständigen Behörden in den nächsten Wochen technische operative Leitlinien für die Entwicklung eines koordinierten Konzepts vorlegen und den nationalen Luftfahrtbehörden, Luftverkehrsunternehmen, Flughäfen und anderen Interessengruppen des Luftverkehrssektors unterstützend zur Seite stehen. Diese technischen operativen Leitlinien werden den Grundsätzen des Sicherheitsmanagements Rechnung tragen, die zur Gewährleistung der Sicherheit des europäischen Luftverkehrssystems entwickelt wurden, und ein **grundlegendes Sicherheitsverfahren für den Gesundheitsschutz im Luftverkehr** umfassen, das in der gesamten EU angewandt werden sollte.

48. Das Verfahren sollte folgende Maßnahmen umfassen:

- a. verstärkte Belüftung, Anwendung von Krankenhaus-Standards bei der Luftfilterung und senkrechte Belüftung;
- b. Begrenzung der Kontaminationsrisiken während der gesamten Reise (z. B. Vermeidung einer Ansammlung von Fluggästen, Beschränkung der Interaktionen an Bord, Ermittlung der am besten geeigneten Sitzzuweisung auf der Grundlage der technischen Erfordernisse und Bevorzugung elektronischer Unterlagen und Zahlungsmittel);
- c. weniger Ortswechsel in der Kabine (z. B. weniger Handgepäck, weniger Interaktion mit der Besatzung);
- d. angemessene Lenkung der Fluggastströme (z. B. Empfehlung, früh zum Flughafen zu kommen, vorzugsweise elektronische Abfertigung/selbst durchgeführte Abfertigung, Gewährleistung des Abstands und Minimierung von Kontakten bei der Gepäckaufgabe, den Sicherheits- und Grenzkontrollen, dem Einsteigen sowie bei der Gepäckabholung); vor der Reise sollten die Fluggäste leicht zu erfassende Informationen zu den Verfahren am Flughafen erhalten.

49. In den technischen operativen Leitlinien der EASA/des ECDE sollen in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen Behörden weitere Risikominderungsmaßnahmen festgelegt werden, damit diese Maßnahmen auf allen Flügen in der gesamten EU einheitlich angewandt werden können.

c) **Straßenverkehr**

50. In allen Bereichen von Haltestellen, Rastplätzen (z. B. an Autobahnen), überdachten Parkeinrichtungen sowie Tank- und Ladestellen sollten unter anderem durch regelmäßige Reinigung und Desinfektion hohe Hygienestandards sichergestellt werden, um das Ansteckungsrisiko für die Verkehrsteilnehmer zu verringern. An Ein- und Aussteigepunkten sollten die Fahrgastströme gelenkt werden. Wenn keine angemessenen gesundheitlichen Standards sichergestellt werden können, sollte die Schließung bestimmter Haltestellen oder Ein- und Aussteigepunkte in Betracht gezogen werden.

51. **Busverkehr:** Bei der schrittweisen Wiederaufnahme des Reise- und Linienbusverkehrs müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, die nach Regional- und Fernverkehrsdiensten differenziert werden sollten. Insbesondere bei grenzüberschreitenden Linien-/Reisebusdienstleistungen können die Konzepte nur wirksam sein, wenn sie zwischen den Mitgliedstaaten und Betreibern abgestimmt

werden. Dazu sollten Maßnahmen für einen sicheren Betrieb eingeführt werden, wie z. B. das Einsteigen über die hintere Tür und die Nutzung der Fenster zur Belüftung anstelle der Klimaanlage, soweit möglich. Zudem sollte die Sitzordnung optimiert werden, soweit dies möglich ist (z. B. sollten Familien zusammen sitzen können, während Personen, die nicht zusammen reisen, getrennt bleiben sollten). In Kleinbussen sollten die Fahrgäste nicht neben dem Fahrer sitzen dürfen, wenn keine physische Abschirmung möglich ist. Die Betreiber von Linienbussen müssen das Netz in Abhängigkeit von den nationalen Beschränkungen schrittweise neu aufbauen können. Im Hinblick darauf sollten die Mitgliedstaaten schnelle und vereinfachte Verfahren einführen, damit die Betreiber ihre Dienste ohne Gefährdung der Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte rasch anpassen können. Soweit möglich sollte der Kontakt der Arbeitskräfte mit dem Gepäck der Fahrgäste begrenzt werden, und die Fahrgäste sollten ihr Gepäck selbst ein- und ausladen.

52. **Pkw-/Kleinbus-Verkehr auf Abruf (Taxi, Personenmietwagen):** Taxi- und Personenmietwagendienste wurden weitgehend aufrechterhalten, wobei jedoch besondere Schutzmaßnahmen für die Fahrer getroffen wurden und die Anzahl der Fahrgäste auf eine Person oder die Angehörigen desselben Haushalts beschränkt wurde. Diese besonderen Hygiene- und Risikobegrenzungsmaßnahmen sollten bei diesen Diensten auch weiterhin angewandt werden. Die Unternehmen sollten ihren Fahrern Masken und Desinfektionsmittel zur Verfügung stellen. Der Innenraum der Fahrzeuge sollte so oft wie möglich desinfiziert werden. Taxi- und Personenmietwagenfahrer sollten den physischen Kontakt mit Fahrgästen vermeiden und elektronische Zahlungsmittel grundsätzlich bevorzugen. Die Unternehmen sollten ihre Fahrzeuge mit physischen Trennvorrichtungen (z. B. Plastikvorhängen oder -trennwänden) ausstatten, um den Kontakt der Fahrer mit den Fahrgästen zu begrenzen. Die Fahrgäste sollten nicht neben dem Fahrer sitzen dürfen, wenn keine physische Abschirmung möglich ist. Die Unternehmen sollten den Fahrgästen vor der Fahrt relevante Informationen bereitstellen.

d) Schienenverkehr

53. Für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs ist es wichtig, den Fahrgästen zu versichern, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sicher ist. Die Maßnahmen müssen gut kommuniziert werden sowie gut sichtbar und wirksam sein. Insbesondere im grenzüberschreitenden Schienenverkehr können die Maßnahmen nur wirksam sein, wenn sie zwischen den Mitgliedstaaten und Betreibern abgestimmt werden. Die Branchen- und Arbeitnehmersverbände arbeiten derzeit an gemeinsamen Regeln.
54. Angesichts der hohen Zahl der täglich beförderten Personen und der bedienten Bahnhöfe hängt die Einhaltung der allgemeinen Regeln für ein sicheres Verhalten zum Schutz der öffentlichen Gesundheit, insbesondere das Einhalten eines angemessenen Abstands, auch von der Aufmerksamkeit und dem Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Fahrgasts ab. Eine gute Einhaltung sollte durch Stichprobenkontrollen sichergestellt werden.
55. Da Schienenverkehrsdienste auch während des COVID-19-Ausbruchs weiter angeboten wurden, bestehen bereits einige Maßnahmen, die aufrechterhalten und bei Bedarf angepasst werden können:
- a. Soweit erforderlich sollte in Zügen die Pflicht zur Einhaltung der Abstandsregeln eingeführt werden, insbesondere solange die Fahrgastzahlen relativ niedrig sind. Zur Gewährleistung des Abstands sollten Frequenz und Kapazität der Züge bei Bedarf erhöht werden, um die Fahrgastdichte zu verringern.

- b. Die Schienenverkehrsbetreiber sollten in Fernverkehrs- und Regionalzügen die Pflicht zur Sitzplatzreservierung einführen, wobei Name/Abfahrts- und Zielort der Fahrgäste angegeben werden sollten. Alternativ sollte insbesondere im Kurzstreckenverkehr die Verpflichtung eingeführt werden, zwischen den Fahrgästen einen Sitzplatz freizuhalten, wenn die Fahrgäste nicht in demselben Haushalt leben.
 - c. Die Schienenverkehrsbetreiber sollten Zählsysteme für die Fahrgäste an Bord nutzen, die insbesondere für Pendler- und Vorstadtzüge verfügbar sind (auf der Grundlage des Gewichts, der Schritte in den Türbereichen sowie Zählalgorithmen über Videoüberwachung (CCTV), ohne dass dabei Einzelpersonen identifiziert werden können), um ihre Kapazitäten zu planen. Fahrpläne und Trassenzuweisung müssen möglicherweise flexibel angepasst werden, auch durch eine koordinierte Optimierung der Kapazität, um der Nachfrage und der Notwendigkeit zur Verringerung der Fahrgastdichte gerecht zu werden.
 - d. An Ein- und Aussteigepunkten sollten die Fahrgastströme gelenkt werden. Wenn keine angemessenen gesundheitlichen Standards sichergestellt werden können, sollte die Schließung bestimmter Haltestellen oder Ein- und Aussteigepunkte in Betracht gezogen werden.
 - e. Fahrten außerhalb der Stoßzeiten sollten durch Anreize wie z. B. Preisanpassungen oder im Fall von Pendlerzügen durch flexible Arbeitszeiten gefördert werden, um die Bildung von Menschenmengen zu verhindern.
 - f. Damit die Fahrgäste Türgriffe oder -knöpfe nicht berühren müssen, sollten die Türen an jeder Haltestelle entweder automatisch oder ferngesteuert vom Fahrer geöffnet werden.
56. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), die über relevante Kenntnisse des Eisenbahnbetriebs und der gemeinsamen Sicherheitsmethoden verfügt und ein umfangreiches Netz an Kommunikationskanälen (mit Behörden, Betreibern und Herstellern) nutzen kann, ist bereit, eine wichtige Rolle beim Austausch über bewährte Verfahren zu spielen. Das Gemeinsame Unternehmen Shift2Rail prüft bereits Möglichkeiten, die Entwicklung von Apps zu unterstützen, die auf anonymisierten und aggregierten Daten zu beruhen¹⁸, um Erkenntnisse über die Bildung von Menschenmengen an Bahnhöfen zu gewinnen, die auch für öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden könnten.

e) Schiffsverkehr

57. Die Personenbeförderung im Schiffsverkehr ist erheblich zurückgegangen. Um das Vertrauen sowohl der Fahrgäste als auch der Besatzungen wiederherzustellen, sind Maßnahmen zur Gewährleistung der öffentlichen Gesundheit notwendig. Solche Maßnahmen sollten auf die Art des Schiffes sowie die Art und Länge der Fahrt zugeschnitten sein, die im Schiffsverkehr erheblich variieren können. Möglicherweise muss dazu die Zahl der Schiffe und Fahrten erhöht werden, insbesondere, wenn eine Beförderung mit Fähren für die Anbindung abgelegener Gebiete und Inseln unabdingbar ist.

¹⁸ Empfehlung (EU) 2020/518 der Kommission vom 8. April 2020 für ein gemeinsames Instrumentarium der Union für den Einsatz von Technik und Daten zur Bekämpfung und Überwindung der COVID-19-Krise, insbesondere im Hinblick auf Mobil-Apps und die Verwendung anonymisierter Mobilitätsdaten (ABl. L 114 vom 14.4.2020, S. 7).

58. Maßnahmen für die Beschäftigten im Seeverkehr sind in den Leitlinien zum Schutz der Gesundheit von Personen an Bord von Schiffen¹⁹ ausführlich beschrieben worden. So sollten die Beschäftigten, beispielsweise an Bord von Schiffen und in Häfen, bei ihrer Arbeit jederzeit Zugang zu persönlicher Schutzausrüstung²⁰ und angemessener medizinischer Versorgung haben. Direkte Interaktionen zwischen den an Bord befindlichen Personen sollten so weit wie möglich verringert werden, um das Risiko einer Übertragung zu vermeiden.
59. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ist bereit, den Austausch von bewährten Verfahren und Informationen zu erleichtern, die für die zuständigen Behörden und Interessenträger von Nutzen sein können (u. a. in den Bereichen Schiffsverfolgung und Gesundheitsberichterstattung). Darüber hinaus wird angesichts des internationalen Charakters der Schifffahrt die Zusammenarbeit mit Nicht-EU-Ländern und internationalen Organisationen wie der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) wichtig sein, um die weltweite Zusammenarbeit zu erleichtern und die Gleichwertigkeit und Gegenseitigkeit von Maßnahmen und Praktiken im Zusammenhang mit COVID-19 zu gewährleisten.
60. Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen und den von den Mitgliedstaaten bereits ergriffenen Maßnahmen sollten die Betreiber und alle anderen am Schiffsverkehr beteiligten Stellen (Häfen, Fährterminals, zuständige nationale Behörden) folgende Maßnahmen anwenden:
- a. Sie sollten sicherstellen, dass auf Schiffen die Abstandsregeln eingehalten werden können, unter anderem durch eine Verringerung der Zahl der zugelassenen Fahrgäste.
 - b. Sie sollten den Zugang zu den Kais beim Ein- und Ausschiffen auf Fahrgäste mit Fahrschein beschränken und den Fahrgästen Sitzplätze zuweisen.
 - c. Die Häfen sollten die Einrichtung separater Spuren zur Trennung der ein- und ausschiffenden Fahrgäste prüfen.
 - d. Wenn die Bedingungen dies zulassen, sollten sie so viele Fahrgäste wie möglich auf den offenen Decksflächen des Schiffes unterbringen.
 - e. Falls die Fahrgäste die Empfehlung oder Aufforderung erhalten, bei kurzen Fahrten (z. B. von weniger als einer Stunde) an Bord von Fähren in ihren Fahrzeugen zu bleiben, sollte eine solche Maßnahme nur auf offenen Decks angewendet werden, sofern nicht im Einklang mit den geltenden EU-Vorschriften zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Falls erforderlich, sollten zur Gewährleistung der Sicherheit die Deckkapazitäten angepasst werden und es sollte in der Brandbekämpfung geschultes Personal anwesend sein.

¹⁹ 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 (ABl. C 119 vom 14.4.2020, S. 1).

²⁰ Gemeinsame Aktion „EU Healthy Gateways“, *Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at Points of Entry and crew on board conveyances in the context of COVID-19* (Überblick über persönliche Schutzausrüstung, die für Personal an Eingangsorten und Schiffsbesatzungen im Zusammenhang mit COVID-19 empfohlen wird).

- f. Die Reinigung und Desinfektion der Schiffe und der Anlagen an Land sollte nach den empfohlenen Verfahren²¹ der Gemeinsamen Aktion „EU Healthy Gateways“ erfolgen.
 - g. Kreuzfahrtschiffe und gegebenenfalls Fähren sollten spezielle Reinigungs- und Hygieneprotokolle erarbeiten, um das Risiko einer Kreuzkontamination zwischen Fahrgastkabinen zu minimieren.
 - h. Die Schiffsbetreiber und Betreiber von Anlagen an Land sollten gemeinsam Protokolle für Personen mit einer vermuteten oder bestätigten COVID-19-Infektion erarbeiten, die Maßnahmen für vor, während und nach der Fahrt beinhalten. Zu diesem Zweck sollten Verfahren für Gesundheitskontrollen bestehen sowie Quarantänräume zur Verfügung gestellt und eine angemessene Betreuung der Personen in Quarantäne organisiert werden.
 - i. Kreuzfahrtschiffe sollten an Bord über ausreichende Testkapazitäten für COVID-19 verfügen, die zu nutzen sind, wenn bei einem Fahrgast oder Besatzungsmitglied der Verdacht auf eine Infektion besteht.
61. Frühere COVID-19-Ausbrüche auf Kreuzfahrtschiffen haben deutlich gemacht, dass geschlossene Umgebungen bei langen Fahrten eine besondere Schwachstelle sind. Bevor Kreuzfahrtschiffe ihren Betrieb wiederaufnehmen, sollten die Schiffsbetreiber strenge Verfahren einführen, um das Übertragungsrisiko an Bord zu verringern, und im Infektionsfall eine angemessene medizinische Versorgung sicherstellen. Die schrittweise Wiederaufnahme der Kreuzfahrtdienste sollte unter Berücksichtigung der Lage im Bereich der öffentlichen Gesundheit in den betroffenen Ländern auf EU- und internationaler Ebene koordiniert werden. Vor Beginn einer Fahrt sollten die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen sicherstellen, dass in den Häfen entlang der Route erforderlichenfalls Vorkehrungen für die medizinische Behandlung von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern getroffen sowie deren Rückkehr und Besatzungswechsel organisiert werden können. Zur Gewährleistung der Kontinuität und Sicherheit des Seeverkehrs wird die Kommission weiterhin Maßnahmen ergreifen, um die Bemühungen der Mitgliedstaaten zur Ermöglichung von Besatzungswechseln in ihren Häfen zu unterstützen und zu koordinieren.

f) Städtische Mobilität

62. In vielen Städten und Regionen wurde der **öffentliche Nahverkehr** (Busse, U-Bahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen und Vorortzüge usw.) während des gesamten COVID-19-Ausbruchs aufrechterhalten. Zur Vorbereitung auf künftig wieder steigende Fahrgastzahlen sollten, soweit erforderlich, Maßnahmen ergriffen werden, um für die Fahrgäste ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten, z. B.:
- a. Gewährleistung eines sicheren Mindestabstandes, etwa durch Aufkleber oder Fußbodenmarkierungen, die den Fahrgästen in den Fahrzeugen bei der Wahrung eines sicheren Abstands helfen sollen.

²¹ *Suggested procedures for cleaning and disinfection of ships during the pandemic or when a case of COVID-19 has been identified on board* (Empfohlene Verfahren für die Reinigung und Desinfektion von Schiffen während der Pandemie oder bei einem an Bord festgestellten COVID-19-Fall):
https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237.

- b. Kontakte zwischen Fahrern und Fahrgästen sollten minimiert werden (z. B. durch Absperrungen, das Sperren des Vordereinstiegs sowie die Förderung elektronischer Fahrscheine und elektronischer Zahlungsmethoden).
 - c. Erhöhung und Anpassung der Bedienhäufigkeit sowie Abstimmung der Linien, um bei steigenden Fahrgastzahlen einen sicheren Mindestabstand zu ermöglichen und einige (z. B. besonders gefragte) Bestimmungsorte besser zu bedienen.
 - d. Um zu vermeiden, dass die Fahrgäste Türgriffe oder Bedienknöpfe berühren müssen, sollten die Türen an jedem Halt entweder automatisch oder per Fernauslösung vom Fahrer geöffnet werden.
 - e. Optimierung der Fahrgastströme an Bahnhöfen und Verkehrsknotenpunkten zur Vermeidung von Menschenansammlungen und Stoßzeiten sowie zur Minimierung von Kontakten durch Einsatz innovativer Technik und Mobil-Apps (z. B. Vorhersage von Fahrgastdichte und Menschenmengen, Anbringung von Fahrgastzählern an Türen mit Angabe der maximal zulässigen Fahrgastzahl, Zuweisung von Fahrtzeitfenstern nach Reservierung usw.) und Ermöglichung flexibler Arbeitszeiten.
63. Alle ergriffenen Maßnahmen müssen auf deutliche Weise bekannt gemacht werden, um ihre reibungslose Umsetzung zu erleichtern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Gefühl der Sicherheit zu vermitteln und ihr Vertrauen in den öffentlichen Nahverkehr aufrechtzuerhalten. Kommunikationskampagnen (z. B. zur Beachtung von Fußbodenmarkierungen) haben sich ebenfalls als wirksam erwiesen. Viele der möglicherweise erforderlichen Maßnahmen (z. B. Steuerung von Menschenmengen und des Zugangs zu Verkehrsknotenpunkten und Fahrzeugen, Aufrechterhaltung der räumlichen Trennung usw.) haben Auswirkungen, die über den öffentlichen Nahverkehr hinausgehen, und sollten in Zusammenarbeit mit den Gesundheitsbehörden und anderen Interessenträgern erarbeitet werden, wobei die Rechte und Pflichten der einzelnen Akteure klar festgelegt werden sollten. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten könnten in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen berücksichtigt werden.
64. **Gemeinsam genutzte Mobilitätslösungen:** Unternehmen, die gemeinsam genutzte Mobilitätslösungen anbieten, sollten verschiedene Maßnahmen ergreifen, um Fahrer und Fahrgäste vor einer Infektion zu schützen. Mietfahrzeuge sollten nach jeder Nutzung gründlich desinfiziert werden, Car-Sharing-Fahrzeuge mindestens einmal an jedem Nutzungstag. Bei an Mietstationen gebundenen Dienstleistungen (z. B. Leihfahrrädern) sollte vermehrt desinfiziert werden. Unternehmen, die Elektroroller und -fahrräder vermieten, sollten ihre Roller und Fahrräder mindestens bei jedem Batteriewechsel desinfizieren.
65. **Aktive Mobilität:** Viele europäische Städte unternehmen Schritte, um während des COVID-19-Ausbruchs die aktive Mobilität (z. B. Zufußgehen oder Fahrradfahren) als sichere und attraktivere Mobilitätsoption zu fördern. Um den Bedürfnissen der Bevölkerung im Hinblick auf eine sichere und effiziente Fortbewegung entgegenzukommen, könnten in städtischen Gebieten vorübergehende Gehwegverbreiterungen und die Freigabe von Straßenflächen für aktive Mobilitätsarten erwogen und in Gebieten mit erhöhter aktiver Mobilität gleichzeitig die Geschwindigkeitsbegrenzungen für Fahrzeuge herabgesetzt werden.

66. Über einschlägige Plattformen und Netzwerke wurde mit dem **Austausch bewährter Verfahren**, Ideen und Innovationen für eine sichere Mobilität in Stadt- und Vorstadtgebieten während des COVID-19-Ausbruchs begonnen. Diese Zusammenarbeit und dieser Wissensaustausch sollten unbedingt weiterentwickelt werden. Darüber hinaus wird die Kommission die Mitgliedstaaten, die lokalen Behörden und die im Bereich der städtischen Mobilität tätigen Interessenträger zusammenbringen, um die Auswirkungen dieses Ausbruchs zu analysieren, Lehren daraus zu ziehen, die bisher gewonnenen Erfahrungen zu sammeln und die Möglichkeiten für eine künftig nachhaltigere Mobilität in der EU im Einklang mit dem Europäischen Grünen Deal zu ermitteln.

IV. Schlussfolgerung

67. Die Kommission wird weiterhin mit den anderen Organen, Agenturen und Einrichtungen der EU, den Mitgliedstaaten, den Interessenträgern im Verkehrsbereich und internationalen Partnern zusammenarbeiten, um die Maßnahmen zu koordinieren und auf transparente und objektive Weise die Umsetzung dieser Leitlinien zu erleichtern. Die Kommission wird insbesondere darüber wachen, dass die Eindämmungsmaßnahmen und ihre schrittweise Aufhebung nicht den Binnenmarkt untergraben oder Ungleichbehandlungen zwischen Verkehrsunternehmen und Dienstleistern in der EU zur Folge haben, die im Widerspruch zu den EU-Verträgen stünden, und dass sie auch nicht zur Diskriminierung von EU-Bürgerinnen und -Bürgern oder Beschäftigten aus Gründen der Staatsangehörigkeit führen.
68. Die Lage bleibt dynamisch, und die Kommission wird weiterhin mit den zuständigen Behörden, Interessenverbänden, Verkehrsunternehmen und Dienstleistern zusammenarbeiten, um die Konzepte und Maßnahmen unter Berücksichtigung der jüngsten epidemiologischen Entwicklungen, der Rückmeldungen zur Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen und der Bedürfnisse der EU-Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft anzupassen und zu aktualisieren. Solange der COVID-19-Ausbruch weiter andauert, müssen Behörden, Interessenträger sowie Bürgerinnen und Bürger wachsam bleiben und im Hinblick auf einen möglichen Anstieg der Infektionen weiterhin ein hohes Maß an Vorsorge walten lassen. In dieser Hinsicht wird die Kommission die Anwendung dieser Leitlinien kontinuierlich überwachen und sie erforderlichenfalls aktualisieren, um unter den sich wandelnden Umständen ihre Wirksamkeit zu gewährleisten.

69. Obwohl der Schwerpunkt darauf liegt, die Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen wiederherzustellen, muss auch die nachhaltige und intelligente Erholung des EU-Verkehrssektors im Blick behalten werden, damit dieser wieder so stark werden kann wie vor der Krise, weltweit wettbewerbsfähig bleibt und auch künftig ein wesentlicher Bestandteil der EU-Wirtschaft und des Lebens der EU-Bürgerinnen und -Bürger sein kann. Die Lehren aus der COVID-19-Krise werden sich in der im Jahr 2020 anstehenden Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität niederschlagen.

BEGLAUBIGTE AUSFERTIGUNG
Für die Generalsekretärin

Jordi AYET PUIGARNAU
Direktor der Kanzlei
EUROPÄISCHE KOMMISSION