



## Beschluss

### des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Drs. 18/18079, 18/18786

#### **Verkehr**

#### **Notfallplan für den Verkehr**

**31.08.2021 – 26.10.2021**

Drs. 18/18079, 18/18786

Der Bayerische Landtag gibt im Konsultationsverfahren folgende Stellungnahme ab:

Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr haben sich in der Pandemie eine Reihe von Problemen gezeigt. Hierzu gehört neben starken Einschränkungen für Transitreisende vor allem auch die Gewährleistung der Versorgungssicherheit. Im Güterverkehr führten die Gesundheitsprüfungen an den Grenzen zu Staus und Störungen in den Lieferketten. Es fehlten vor allem Planungssicherheit und rechtzeitige Informationen zu geplanten Änderungen. Deshalb ist in einem Notfallplan für den Verkehr darauf zu achten, dass insbesondere der grenzüberschreitende Güterverkehr entlang der Korridore des trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und anderer wichtiger grenzüberschreitender Verbindungen gewährleistet bleibt. Als hilfreich erwiesen hat sich die Implementierung der Green Lanes. In Bayern arbeiteten die Behörden im Grenzgebiet zusammen. Lastkraftwagen wurden priorisiert behandelt. Probleme gab es hier vor allem im Zuge der Umstellung. Green Lanes sollten daher fester Bestandteil des Notfallplans werden. Hilfreich waren auch die Verlängerungen von Fahrerlaubnissen und Lizenzen (EU-Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Personenverkehr bzw. grenzüberschreitenden Güterverkehr) sowohl im Straßengüterverkehr als auch im Omnibusverkehr.

Im Schienenverkehr waren die Regelungen beim Grenzübertritt auch für Triebfahrzeugführer und Zugpersonal ein starkes Hemmnis, ebenso die teilweise fehlenden Ausnahmen bei Quarantänevorschriften für das Zugpersonal. Der grenzüberschreitende Schienenpersonennahverkehr wurde durch unabgestimmte Coronaregeln der einzelnen Staaten stark behindert und musste teilweise eingestellt werden. Dies wirkte sich umlauf- und personalbedingt teilweise auch auf innerbayerische Relationen aus. Es fehlten Ausnahmenvorschriften für das Zugpersonal, das sogar lediglich bei einem Wechsel des Führerstands ohne Kontakt zu anderen Personen am Bahnhof Quarantäneverpflichtungen unterlegen wäre, wenn es aus einem Hochinzidenzgebiet gekommen ist. Bei Grenzkontrollen zeigte sich hoher Abstimmungsbedarf zwischen betrieblichen und (grenz-)polizeilichen Belangen. Im Ergebnis wurden z. B. Regelungen für den Fernverkehr auch auf Relationen des Schienenpersonennahverkehrs (z. B. Verbindung nach Prag) angewendet. Fehlende Regelungen für Transitreisende erschwerten das Reisen deutlich, wie etwa Regelungen zum Verlassen des Zuges in Hochinzidenzgebieten. Auch die Anforderungen an die Beschaffenheit der Masken wurden in einzelnen Ländern und Regionen unterschiedlich gehandhabt (FFP2 in Bayern, OP-Masken/„Community-Masken“ in Österreich und Tschechien). Als schwierig gestaltete sich sowohl für die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, die komplizierten Einreisevorschriften zu vertreten

und gegenüber Reisenden durchzusetzen. Der Betrieb eines Eisenbahnverkehrs- oder Omnibusunternehmens ist insofern nicht mit dem einer Airline zu vergleichen, die andere Möglichkeiten hat, Einreisevorschriften zu prüfen und Einreiseverbote durch Verweigerung des Zutritts zum Flugzeug durchzusetzen. Divergierende Regelungen zu Grenzschießungen wirkten sich erheblich auf betriebliche Abläufe im Eisenbahnverkehr aus. Es zeigte sich, dass zumindest der Grenzübertritt bestimmter Personengruppen (z. B. Grenzpendler, bestimmte Berufsgruppen) sowie in gewissem Umfang Transitverkehr stattfinden können muss. Einheitliche, klare Regelungen würden dem grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr in vergleichbaren Lagen nutzen. Insbesondere ein gemeinsames Verständnis von Verkehrsarten (Schienenpersonennahverkehr und -fernverkehr) zwischen den Mitgliedstaaten, welches insbesondere auch im Bereich der Gefahrenabwehr und des Gesundheitsschutzes gilt, wäre hilfreich. Der Verzicht auf die Erhebung von Reservierungsentgelten durch die Infrastrukturbetreiber für den Fall, dass krisenbedingt bestellte Trassen nicht gefahren werden, sowie die Verlängerung der europarechtlich vorgeschriebenen Fristen für ärztliche Untersuchungen bestimmter Gruppen des Eisenbahnpersonals waren sinnvolle Maßnahmen im Rahmen der COVID-Krise.

Im Zuge der Pandemie ist auch der gewerbliche Linien- und Charter-Luftverkehr zeitweise fast vollständig zum Erliegen gekommen. Diese dramatische Entwicklung des Passagieraufkommens, bedingt durch Reisebeschränkungen, Quarantänevorschriften und auch geändertes Reiseverhalten, hat sich unmittelbar auch auf die Einnahmen der Flughäfen ausgewirkt. Flughäfen und Airlines konnten nur eine Mindestkonnektivität aufrechterhalten. Damit konnte zumindest die Abwicklung von Rückholflügen von Reisenden aus dem Ausland, Erntehelferflügen sowie Luftfrachtverkehr gesichert werden. Eine wichtige Maßnahme, die im EU-Notfallplan Verkehr Berücksichtigung finden sollte, war, die Flughäfen soweit wie möglich offen zu halten. Sie konnten damit essenzielle Aufgaben für die allgemeine Versorgung erfüllen. Über das Vorhalten der Infrastruktur ermöglichten sie zum Beispiel die Aufrechterhaltung wichtiger Fracht- und Logistikketten, welche nicht zuletzt für die Verteilung der Impfstoffe gegen COVID-19 unabdingbar war. Die internationale Luftfracht war für die Aufrechterhaltung der Versorgung von Unternehmen und Verbrauchern von besonderer Bedeutung. Die Luftfracht kann bei zusammenbrechenden Transportketten eine schnelle und sichere Versorgung mit beispielsweise Medikamenten, Pharmazeutika, Masken usw. sicherstellen. Daher sollte ein europaweiter Mechanismus eingeführt werden, der in ähnlichen Extremsituationen die schnelle und unbürokratische Durchführung von Luftfrachtflügen gewährleistet. Weiterhin war die Festlegung befristeter Maßnahmen im Rahmen der Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft hilfreich, um die negativen Folgen der Pandemie leichter bewältigen und die Auswirkungen auf den Luftfahrtsektor für die Dauer der Krise abmildern zu können, z. B. durch die Aufhebung der behördlichen Verpflichtung zu Aussetzung/Widerruf einer Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen bei finanziellen Problemen infolge der Pandemie oder die Aussetzung des Zustimmungserfordernisses durch die Kommission, wenn Mitgliedstaaten die Ausübung von Verkehrsrechten länger als 14 Tage einschränken wollen.

Der Beschluss des Bayerischen Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag übermittelt.

Die Präsidentin

**Ilse Aigner**