
Stellungnahme zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zum Schutz der Bevölkerung bei einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite (Drucksache 19/28444)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband von 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 400.000 Beschäftigten begrüßt die oben genannte Gesetzesinitiative, mit der *bundesweite und einheitliche* Standards zum Infektionsschutz gegen Coronainfektionen festgeschrieben werden sollen. Es ist zwingend erforderlich, den ansteigenden Infektionszahlen zu begegnen und die Inzidenzen bundesweit deutlich zu senken. Zentral ist hierbei ein einheitliches und abgestimmtes Vorgehen. Denn Busse und Bahnen im Nah- und Eisenbahnverkehr fahren im täglichen Betrieb über Länder- und Stadt- bzw. Landkreisgrenzen hinaus. Einheitliche Regelungen zum Gesundheitsschutz vor weiteren Coronainfektionen sind somit unabdingbar, um eine Durchsetzung und Kontrolle der geltenden Infektionsschutzmaßnahmen in den Fahrzeugen zu gewährleisten. Auch mit Blick auf die Nachvollziehbarkeit und das Vertrauen der Bürger*innen sowie für eine klare und verständliche Information der Fahrgäste ist dies von außerordentlicher Relevanz.

Von besonderer Bedeutung ist für den Öffentlichen Personenverkehr dabei der **Art. 1 Abs. 2 (1) Nr. 9**, der einerseits Neuregelungen im Hinblick auf „die Pflicht zum Tragen einer Atemschutzmaske (FFP2 oder vergleichbar)“ vorsieht und der ferner Maßgaben für die „Höchstbesetzung“ von Bussen und Bahnen fest schreibt.

Hierzu kann wie folgt Stellung genommen werden:

1. Grundsätzlich sind strenge **Pflichten zum Tragen einer FFP2-Gesichtsmaske oder einer medizinischen Maske** zu begrüßen. Die Verkehrsunternehmen setzen die zahlreichen Vorgaben zum Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen in Abstimmung mit Bund und Ländern ohnehin lückenlos um. Auch die bisherigen Erfahrungen in Bussen und Bahn sind, bis auf wenige Ausnahmen, ausgesprochen positiv. Die Maskenpflicht wird von den Fahrgästen mit einem hohen Grad an Akzeptanz und Verständnis eingehalten.

Für Regelungen bei Mitarbeitenden in den Verkehrsunternehmen sind die konkreten Formulierungen in **Art. 1 Abs. 2 (1) Nr. 9** jedoch nicht zielführend. Denn an Stelle der bisherigen Option, FFP2 oder medizinische Masken zu nutzen, werden nun – wie sonst nur bei den von den Tätigkeiten nicht vergleichbaren Berufen mit körpernahen Dienstleistungen – "Atemschutzmasken (FFP2 oder vergleichbar)" gefordert. Die Arbeitsschutzverordnung legt für *diese* Masken eine Tragehöchstdauer von 75 Minuten mit anschließender Pause von 30 Minuten nahe. Die Anwendung dieser Regelung wäre auf viele Berufsgruppen im Öffentlichen Personenverkehr (bspw. Zugbegleiter) mit Aufgaben für einen reibungslosen Betrieb nicht zu vereinbaren, da bspw. die Abfertigung/Abfahrt von Schienenbahnen nicht ausgesetzt werden kann, bis die Tragepause vorbei ist. Auch im Linienbusverkehr würde sich in bestimmten Aufgabenbereichen dieses Problem stellen. Der Gesetzestext sollte somit an den ursprünglichen Entwurf der Ressortabstimmung angepasst werden. Dieser besagt, dass eine Tragepflicht von **FFP2-Atemschutzmaske oder zugelassener medizinischer Gesichtsmaske** besteht

Bemerkenswert erscheint auch, dass die Gesetzesinitiative keine Ausnahmen für „Kinder“ vorsieht. So müssten nun auch Kinder in den untersten Alterstruppen FFP2-Maske in Bussen und Bahnen tragen.

2. Hinsichtlich der „**Höchstbesetzung der jeweiligen Verkehrsmittel** mit der Hälfte der regulär zulässigen Fahrgastzahlen“ ist zu beachten, dass diese Regelung objektiv nicht umsetz- und kontrollierbar und bei der aktuell geringen Auslastung der Fahrzeuge auch nicht erforderlich ist. So sind auch die jüngsten Erhebungen zu dem Ergebnis gekommen, dass im Vergleich zum Vorkrisenniveau 44 bis 70 Prozent weniger Fahrgäste Busse und Bahnen im ÖPNV nutzen. Bei den im Gesetzgebungsentwurf vorgesehenen weitergehenden Einschränkungen werden diese Zahlen absehbar weiter sinken, was für die Branche zusätzliche erhebliche Einnahmenverluste bei gleichzeitig konstant bleibenden hohen Kosten bedeuten würde. Wir bitten deshalb von dieser Regelung abzu- und den Halbsatz vollumfänglich zu streichen.

Der Öffentliche Personenverkehr erbringt aufgrund der Bitten und Beschlüsse von Bundesregierung und Ministerpräsidentenkonferenz sein Leistungsangebot seit Beginn der Pandemie als Teil der Daseinsvorsorge in nahezu ungekürztem Umfang. Dies war vor allem durch die breite finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern in Form des ÖPNV-Rettungsschirm 2020 möglich, für den im Übrigen eine Anschlussfinanzierung in 2021 erforderlich ist. Durch dieses nahezu vollständige Fahrzeugangebot im Verhältnis zur geringen Anzahl der Fahrgäste, steht jedem Fahrgast mehr Raum und damit mehr Abstand zur Verfügung. Daher muss es auch weiterhin darum gehen, die Angebote vollumfänglich aufrechtzuerhalten oder sogar – wo möglich – Kapazitäten noch zu erhöhen. Maßgaben für eine Begrenzung der Belegungsstärke der Fahrzeuge sind hingegen der falsche Weg und führen unter Umständen zum Einstellen von Verkehren. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Menschen den Öffentlichen Personenverkehr gegenwärtig nicht zu Freizeitanlässen in Anspruch nehmen, sondern in der Regel lediglich zu zwingend notwendigen Fahrten, wie etwa zum (systemrelevanten) Arbeitsplatz.

Ferner finden in vielen Fahrzeugen Kontrollen derzeit nicht statt, da im Interesse der Kontaktvermeidung darauf verzichtet wird. Dies wird zum Schutz des Personals in den Verkehrsunternehmen so gehandhabt und hier sollte das gemeinsame Interesse bestehen, nicht durch zusätzliches Personal, das die Auslastung in den Fahrzeugen prüfen müsste, die Gesamtanzahl der Personen in den Fahrzeugen zu erhöhen. Beim Fahrpersonal besteht dieses Risiko nicht oder nur sehr eingeschränkt: Beispielsweise sind Busfahrer vom restlichen Fahrgastraum inzwischen durch Hygieneschutzwände abgetrennt. In Zügen und Straßenbahnen haben Fahrerinnen und Fahrer ohnehin keinen Zugang in den Fahrgastraum. Diese räumliche Trennung vom Fahrgastraum bedeutet jedoch, dass das Fahrpersonale de facto keine Kontrolle der Personenanzahl in den Fahrzeugen vornehmen kann.

An dieser Stellen ist auch darauf hinzuweisen, dass Untersuchungen zum Infektionsgeschehen im Öffentlichen Personenverkehr sowie zur Aerosolausbreitung in Bussen und Bahnen bislang überaus positiv ausgefallen sind. Das Risiko einer Ansteckung im Nah- und Eisenbahnverkehr ist nicht zuletzt auch deshalb so gering, weil der Großteil der zurückgelegten Strecken bzw. die Fahrzeiten kurz sind, die Fahrzeuge regelmäßig gereinigt werden, die Türen automatisch geöffnet werden – wodurch eine regelmäßige Durchlüftung der Fahrzeuge gewährleistet wird.

3. Abschließend bitten wir um Änderung des **§ 28b Abs. 4**, der neue Zeitvorgaben für die Vorlage und Gültigkeit von negativen Tests auf SARS-CoV-2 im Bildungsbereich macht. Denn die vorgesehenen verschärfte Maßgaben können dazu führen, dass Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen ihren Verpflichtungen zur gesetzlich vorgegebenen Fortbildung bzw. Überprüfung der Betriebspersonale und Qualifizierungsmaßnahmen nicht mehr nachkommen können. Auch Einschränkungen bei der Vorbereitung auf die Zwischen- und Abschlussprüfung der Berufsausbildung sind möglich. Um den Betrieb und das Angebot mit Bussen und Bahnen aufrecht zu erhalten, ist aber in zahlreichen Bereichen die persönliche Präsenz vor Ort notwendig. Allein im Geschäftsbereich der Deutschen Bahn AG sind täglich 600-800 Präsenztrainings notwendig, die *nicht* digital umgewandelt werden können. Hier schlagen wir somit vor, im § 28b Abs. 4 einen Ausnahmetatbestand

für versorgungsrelevante Unternehmen festzuschreiben, die gesetzlich vorgegebene Prüfungs- und Überwachungspflichten haben. Kurz: Maßgaben für den überbetrieblichen Bildungsbetrieb sind vom betrieblich notwendigen Bildungsbetrieb, also vom systemrelevanten Bildungsbetrieb zu trennen.