



Sitzung vom

27. Juni 2023

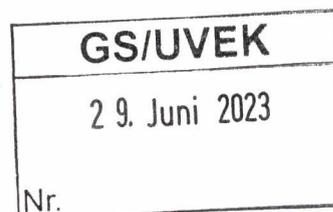
Mitgeteilt den

28. Juni 2023

Protokoll Nr.

528/2023

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern



Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: konsultationen@bav.admin.ch

**Vernehmlassung UVEK - Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur
Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März 2023 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst es grundsätzlich, dass der Bund die Kantone in die Koordination einbezieht. Dies soll über Vertretungen der entsprechenden Fachdirektorenkonferenzen im Leitungsorgan gemäss Art. 6 geschehen. Dies ist seiner Pragmatik wegen ein nachvollziehbarer Ansatz, um die Kantone einzubinden. Die Regierung möchte gleichwohl auf den Umstand hinweisen, dass die Vertretung einer Fachdirektorenkonferenz zwar die Mehrheitsmeinung dieser Organisation vertreten kann, nicht aber die Haltung der einzelnen Kantone als teilsouveräne Einheiten.

Für die detaillierten Bemerkungen zur Revisionsvorlage verweisen wir auf den beiliegenden Fragenkatalog.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Beilage:

Fragenkatalog



März 2023

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage betreffend der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen

Aktenzeichen: BAV-042.53-1/20/3/3/11
Geschäftsfall:

1. **Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.**
 - a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Grundsätzlich ja. Allerdings ist nicht klar, warum die Verordnung für Linien ohne Erschließungsfunktion nicht gelten soll (Art. 2 Abs. 2 VKOVA). Es ist durchaus denkbar, dass auch Unternehmen in das Krisenmanagement einbezogen werden müssen, die Angebote auf Linien ohne Erschließungsfunktion anbieten (z.B. Siedlungen mit weniger als 100 Einwohnern oder nicht ganzjährig befahrene Linien).
 - b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

Entfällt.
 - c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Es benötigt keine Präzisierung.

2. **Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.**
 - a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Es sind alle relevanten Akteure/Stellen vertreten.
 - b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Die Aufgaben sind zielführend.

3. **Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.**
 - a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Es sind alle relevanten Stellen genannt.

- b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Ja.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Gemäss Art. 11 Abs. 3 VKOVA werden nur SBB AG und PostAuto AG für ihre Kosten zur Erfüllung dieser besonderen Aufgaben entschädigt. Schweizweit fallen aber auch bei vielen anderen Akteuren des Verkehrs, nicht nur bei den Systemführern SBB und PostAuto, zusätzliche Kosten bei der Bewältigung von Ausnahmesituationen gemäss Art. 4 an. Diese Zusatzkosten sollen vom Bund ebenfalls abgegolten werden.



BAV-D-728A3401/124

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

GS/UEK
30. Juni 2023
Nr.

A-Post Plus

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Herr Bundesrat
Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

28. Juni 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat



Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (Entwurf VKOVA) Stellung nehmen zu können.

Zur Frage 1

"Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?"

Der Grund für die Befreiung der konzessionierten Transportunternehmen **ohne Erschliessungsfunktion** in Art. 2. Abs. 2 Entwurf VKOVA ist aus Sicht des Regierungsrats unklar.

In Art. 3 Entwurf VKOVA werden die Akteure im Verkehr definiert. Art. 2 Abs. 1 Entwurf VKOVA bezeichnet die Akteure des Strassen- und Schienenverkehrs. Im erläuternden Bericht wird zwar erwähnt, dass auch **Luft, Seilbahnen und die Binnenschifffahrt** dazu gehören, diese sind aber ausschliesslich via "die verantwortlichen Stellen von Bund und Kantonen" eingebunden. Es ist aus Sicht des Regierungsrats unklar, ob dies ausreichend ist, um in Ausnahmesituationen auf diese Akteure zurückzugreifen.

Die Vorlage scheint nicht durchwegs kongruent zu sein. Für den öffentlichen Verkehr (öV) ist die Sachlage klar geregelt und die Zuständigkeiten der Akteure sind bezüglich Systemführerschaften und Betrieb geklärt. Für den Strassenverkehr ist die Bewirtschaftung der Infrastruktur auf die Nationalstrassen beschränkt und zum Betrieb gibt es einzig Aussagen zur "Information". Der "Betrieb" des Güterverkehrs auf der Strasse ist im Gegensatz zum Güterverkehr auf der Schiene nicht geregelt. Während in den Konzessionen und im Personenbeförderungsgesetz die Pflichten der Transportunternehmen geregelt sind (Transportpflicht), ist nicht klar ersichtlich, ob die Gesetzgebung dies im Güterverkehr auch in gleichem Rahmen vorsieht (zum Beispiel wenn es nicht um die Landesversorgung geht, sondern um andere dringende Transporte).

"b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?"

Nach dem Verständnis des Regierungsrats ist die Frage der Erschliessungsfunktion gemäss Art. 5. der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) eine Definition, die zur Unterscheidung zwischen vom Bund mitbestellten Regionalverkehr und touristischen Verkehr dient. In Ausnahmesituationen sollte auch die Möglichkeit bestehen, auf Unternehmen zurückzugreifen, die konzessionierte Transporte in abgelegene Gebiete unternehmen (Siedlungsgebiete mit weniger als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern, die nur saisonal bewohnt sind). In Art. 11 Abs. 2. lit. c. Entwurf VKOVA wird ebenfalls eine Einschränkung beziehungsweise eine Reduktion auf den Regionalverkehr und den Ortsverkehr vorgenommen. Es gibt den öV, der weder Orts- noch Regionalverkehr ist, aber für den Personentransport in Ausnahmesituationen relevant sein könnte (touristischer Verkehr, Schülerverkehr etc.). In dem Sinne sollte auf Art. 2 Abs. 2 Entwurf VKOVA verzichtet werden, zumal Art. 21 Entwurf VKOVA eine Befreiung von Unternehmen vorsieht, falls sie keine nachweisliche Bedeutung haben.

"c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?"

Die Aufgaben sind umschrieben. Es könnte der Anschein erweckt werden, dass sie sich auf die Verpflichtung der Zusammenarbeit in Ausnahmesituationen und deren Vorbereitung beschränken. Ein effektiver Transportauftrag lässt sich auch aus Art. 19 Entwurf VKOVA nicht ableiten. Im Wortlaut geht es nur um die vorrangige Durchführung, nicht um die effektive Verpflichtung zu einer Transportleistung.

Zur Frage 2

"Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?"

Aus Sicht des Regierungsrats fehlen keine relevanten Akteure oder Stellen.

"b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?"

Die Aufgaben erscheinen zielführend und es fehlen keine wichtigen Elemente beziehungsweise Aufgaben.

Zur Frage 3

"Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?"

Gemäss dem Kenntnisstand des Regierungsrats sind die relevanten Bundesstellen genannt.

"b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?"

Während im öV das gesamte System des Betriebs durch die beiden Systemführerinnen Schweizerische Bundesbahnen SBB und PostAuto geregelt ist, beschränkt sich die Regelung im Strassenverkehr auf das Nationalstrassennetz (Bundesamt für Strassen) und die Kommunikation des Strassenzustandes (Verkehrsmanagementzentrale Schweiz). Beim Güterverkehr geht die Regelung ebenfalls weniger weit als beim öV. Weitere Themen beziehungsweise Aufgaben sind uns nicht bekannt.

Zur Frage 4

"Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?"

Art. 4 Entwurf VKOVA: Hier sollen die "besondere" und die "ausserordentliche" Lage eingeführt und gleich wie im Bevölkerungsschutz verwendet werden.

Art. 5 Entwurf VKOVA: Unter Zusammenarbeit muss auch die Mitarbeit bei der Ereignisbewältigung aufgelistet werden.

Art. 11 und Art. 14 Entwurf VKOVA: Kostenfolgen: Der Regierungsrat geht – im Gegensatz zu den Ausführungen im erläuternden Bericht – davon aus, dass die Aufgaben gemäss Art. 14 Entwurf VKOVA zu einem Mehraufwand bei den Transportunternehmen führen kann, der über die ordentlichen Abgeltungen entschädigt werden muss. Im erläuternden Bericht, Seite 15 im drittletzten Abschnitt, wird erwähnt, dass die Vorbereitungsmaßnahmen soweit gehen, dass der Betrieb in Ausnahmesituationen bis zu einem gewissen Grad weitergeführt werden kann. Gerade im Hinblick auf die Dekarbonisierung des öffentlichen Personenverkehrs auf der Strasse wird dies eine besondere Herausforderung sein, da die Abhängigkeit von der Stromversorgung erhöht wird.

Art. 11. Abs. 4 Entwurf VKOVA beziehungsweise erläuternder Bericht: Die Entschädigung für die Aufwände der Systemführerinnen als permanente Vorbereitungsaufgabe wie auch als Aufgabe im Ausnahmezustand wird gemäss Art. 28. Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) alleine vom Bund getragen. Es ist sicherzustellen, dass diese Aufgaben nicht in den ordentlichen Offerten für den Regionalverkehr enthalten sind, und somit von den Kantonen im ordentlichen Bestellverfahren mitfinanziert werden.

Art. 14 Entwurf VKOVA: Aufgaben der Unternehmen: Dienlich wäre ein Personenregister der Transportunternehmen. Wichtig ist, dass im Ausnahmezustand zeitgerecht auf die zuständige(n) Person(en) im Unternehmen zurückgegriffen werden kann.

Art. 17. Abs. 2 und 3 Entwurf VKOVA Kommunikation mit den kantonalen und kommunalen Behörden und Organisationen: Die Kommunikation zwischen den Systemführerinnen und den kantonalen Behörden ist nur verklausuliert im Gesetz niedergeschrieben. Bisher wurde im Fall von Behörden hauptsächlich der Bund gemeint. In Art. 17. Abs. 2 Entwurf VKOVA könnte ergänzt werden nach: "... zuständigen Behörden und Organisationen" "von Bund, Kantonen und Gemeinden".

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats


Jean-Pierre Gallati
Landammann


Joana Filippi
Staatsschreiberin

z.K. an

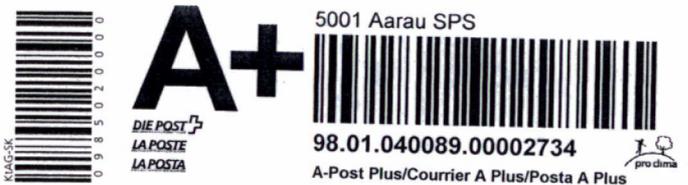
- konsultationen@bav.admin.ch



KANTON AARGAU

REGIERUNGSRAT

Postfach, 5001 Aarau



29.06.23

CH - 4621
Frankieren Post
2090089
30001430

2.40

A+



DIE POST

A-Post Plus

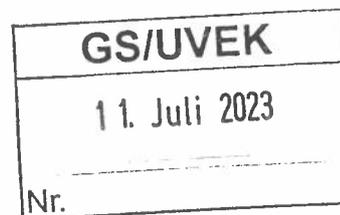
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Herr Bundesrat
Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern



ne.ch

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

CHANCELLERIE D'ÉTAT
SERVICE DE LA CHANCELLERIE



Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Bundesgasse 3
3003 Berne

AVEC NOS COMPLIMENTS



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Bundesgasse 3
3003 Berne

Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)

Monsieur le conseiller fédéral,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance du projet mis en consultation par votre Département concernant l'objet cité en titre. Il vous remercie de lui permettre de faire part de son avis en la matière.

Avec cette nouvelle *ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)*, le Conseil fédéral souhaite réunir en une seule base légale l'ensemble des dispositions relatives à la préparation et à la coordination des transports lors de situations exceptionnelles. Cela comprend également la préparation et l'exécution de transports prioritaires lors de ces situations.

Le projet mis en consultation abrogera ainsi les actuelles ordonnances OCTE (RS 520.16) et OTPE (RS 531.40) dont il réunit les principales dispositions. Il complète également ces dernières par les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 et de la préparation à la pénurie d'énergie de l'automne-hiver 2022-2023.

L'OCTSE précisera en particulier les tâches à accomplir par les différents acteurs (gestionnaires de système, entreprises de transport concessionnaires et services fédéraux) lors de la préparation et pendant une situation exceptionnelle. Afin d'obtenir une image globale et multimodale du transport en cas de situation exceptionnelle, l'ordonnance intégrera également les modes de transport aérien et routier, non pris en compte dans l'actuelle base légale (OCTE, OTPE).

Le Gouvernement neuchâtelois salue le fait que la Confédération tire rapidement les conclusions de la gestion des différentes situations exceptionnelles que notre pays a traversées. En effet, il a pu constater l'importance que revêt une préparation structurée aux crises. Une mise à jour des stratégies et de la base légale en conséquence semble nécessaire pour formaliser et préparer dans les meilleures conditions la gestion des crises à venir.

NE

La constitution de l'organe directeur (art. 8) qui est à disposition de l'organe fédéral responsable de la gestion de crise est jugée opportune. Elle permet de former une équipe de spécialistes chargée de traiter des questions spécifiques aux transports, de préparer des variantes, des planifications et des projets législatifs. Elle permet également de transmettre des analyses de situation, des appréhensions de problèmes et de garantir que la thématique des transports soit traitée de manière coordonnée et harmonisée.

Les différents acteurs à intégrer dans la préparation et la coordination des transports lors de situations exceptionnelles sont bien identifiés. Le fait que les états-majors cantonaux de conduite figurent dans la liste des instances qui peuvent ordonner l'exécution de transports prioritaires (art. 20) est saluée.

Notre Gouvernement se positionne donc de façon **favorable au projet d'ordonnance OCTSE**. Le catalogue de questions dûment complété est fourni en annexe.

Le Gouvernement neuchâtelois vous prie de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'expression de sa haute considération.

Neuchâtel, le 3 juillet 2023

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND



A handwritten signature in blue ink, appearing to be "A. Ribaux".

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "S. Despland".

Annexe : 1 questionnaire



Mars 2023

Catalogue de questions relatif au projet de consultation concernant l'ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles

Référence : BAV-042.53-1/20/3/3/11

Événement administratif :

Canton de Neuchâtel

1. Les acteurs des transports sont toutes les organisations, services et entreprises de transport qui accomplissent une tâche lors de la préparation aux situations exceptionnelles ou en cas de situation exceptionnelle.

a) L'ordonnance énumère-t-elle les acteurs déterminants dans le domaine des transports ?

oui

b) Si ce n'est pas le cas, quels acteurs faut-il mentionner en sus ?

-

c) Les tâches des acteurs dans le domaine des transports sont-elles clairement désignées ou faut-il les préciser ? si oui, quels articles faut-il préciser ?

Les tâches sont clairement désignées.

2. L'organe directeur CTE se compose de représentants de tous les acteurs des transports déterminants en Suisse. Il se réunit deux fois par an et traite des questions stratégiques liées à la maîtrise des événements dans les transports.

a) Tous les acteurs / services des transports déterminants sont-ils représentés au sein de l'organe directeur ou manque-t-il un acteur ou un service ?

Oui, tous nous semblent bien représentés.

b) Les tâches de l'organe directeur sont-elles appropriées ou manque-t-il certaines tâches ou éléments importants ?

Oui, elles sont appropriées. Toutefois, à l'article 5, nous aurions la remarque de détail suivante :

Il est à juste titre prévu qu'un échange d'informations soit assuré entre les acteurs des transports et l'organe directeur. Il serait judicieux qu'une liaison soit également garantie entre ce dernier et les états-majors cantonaux de conduite (par l'intermédiaire des services cantonaux en charge des transports) afin de leur transmettre les informations pertinentes dont ils auront besoin en situation de crise.



3. Les tâches des services fédéraux compétents pour les transports dans les situations exceptionnelles sont désormais fixées dans l'OCTSE.

- a) Tous les services concernés au sein de l'administration fédérale sont-ils mentionnés ou y a-t-il d'autres services qui doivent être mentionnés dans cette ordonnance ?

Oui, tous nous semblent correctement mentionnés.

- b) Les tâches des différents services fédéraux, tant pendant la préparation à une situation exceptionnelle qu'en cas de situation exceptionnelle, sont-elles décrites ?

Oui.

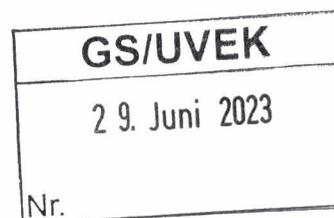
4. Autres remarques sur l'OCTSE

- a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

La présence d'un-e représentant-e de la Conférence des responsables cantonaux des affaires militaires, de la protection de la population et de la protection civile (CRMPPCi) au sein de l'organe directeur est judicieuse en temps de veille. En situation de crise, ces membres seront en revanche déjà engagés dans leur canton respectif en tant que responsables de gestion de crise. Dès lors, une délégation de la CRMPPCi ne pourra pas être systématiquement garantie dans chaque instance fédérale de gestion de crise. Cette articulation des organes de conduite (organe directeur, organe fédéral chargé de la gestion de crise, état-major fédéral de la protection de la population, etc.) méritera d'être clarifiée.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
3003 Bern



Frauenfeld, 27. Juni 2023
375

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA). Wir stimmen der vorgeschlagenen Verordnung grundsätzlich zu. Wir stellen jedoch fest, dass der Verwaltungsaufwand zur Umsetzung zweifellos erheblich sein wird (Konzepte, Koordinationsplanungen, Organisation etc.).

Die kantonalen Strassenanlagen müssen – bei einer unbefahrten Nationalstrasse (NS) – die Ausweichrouten bieten, und es ist akzeptabel, dass die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) in Absprache mit den Kantonen alternative Routen zur NS anordnen kann. Massnahmenplanungen dazu existieren, wo keine offensichtlichen Redundanzen vorhanden sind. Für den Kanton Thurgau waren bis 2020 keine solchen Planungen nötig (N7 Redundanz – H1, N1 Redundanz – H7). Für die N23 (ehemalige Kantonsstrasse) sind bisher keine Planungsmassnahmen getroffen worden.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber





Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St. Gallen, 7. Juli 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 23. März 2023 laden Sie uns ein, zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns gern wie folgt:

Wir begrüssen die geplante Verordnung, die mit den Lehren aus der Covid-19-Epidemie und Vorbereitungsmaßnahmen auf eine mögliche Energiemangellage ergänzt wurde. Zudem zeigt sie nun unseres Erachtens ein vollständiges Bild der relevanten Akteure und präzisiert die Zuständigkeiten.

Detaillierte Kommentare zu den einzelnen Aspekten der Verordnung senden wir Ihnen wie gewünscht im Fragenkatalog im Anhang dieses Schreibens.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Stefan Kölliker
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Anhang:
Fragenkatalog

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
konsultationen@bav.admin.ch



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage betreffend die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Soweit ersichtlich sind die relevanten Akteure im Verkehr aufgeführt. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass es – insbesondere betreffend Strassenverkehr – entscheidend ist, die entsprechenden Hoheitsträger frühzeitig einzubinden. Dies auch dann, wenn Entscheide beispielsweise beim schienengebundenen Verkehr Auswirkungen bzw. Verlagerungen auf die Strasse zur Folge haben könnten.

b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

Vgl. unsere Antwort unter Bst. a.

c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Die Aufgaben sind klar definiert. Aufgrund der Erläuterungen im beigelegten Bericht drängen sich keine weiteren Präzisierungen oder Ergänzungen auf.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Unseres Erachtens sind die Zuständigkeiten klar umschrieben und die relevanten Akteure im Leitungsorgan entsprechend vertreten.

b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Die Aufgaben sind umfassend und klar festgelegt. Alle wesentlichen Elemente sind in der Verordnung enthalten, die unseres Erachtens zur Erfüllung des Auftrags erforderlich sind. Nicht ausgeschlossen ist, dass bei Bedarf weitere Bereiche dazukommen. Die Ausgestaltung der VKOVA lässt unseres Erachtens derartige Erweiterungen zu.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Wir erkennen keinen weiteren Bedarf an Stellen innerhalb oder ausserhalb der Bundesverwaltung, die in dieser Verordnung genannt werden müssen.

b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?



Die Aufgaben sind ausreichend beschrieben. Wie erwähnt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass in Zukunft weitere Aufgaben dazukommen, wobei unseres Erachtens entsprechende Erweiterungen möglich sind.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Zum Verordnungsentwurf haben wir folgende Bemerkungen:

Art. 11 Beauftragte Organisationen zur Koordination des Verkehrs (3. Abschnitt)

Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass die Vorhaltekosten der Systemführerinnen künftig ordentlich über die Angebotsvereinbarungen im regionalen Personenverkehr bzw. Leistungsvereinbarungen gedeckt werden. Die in den Ausnahmesituationen selber entstehenden Kosten können über das ordentliche Verfahren geltend gemacht werden. Wir fragen uns, wie die Transportunternehmen die in den Ausnahmesituationen selber entstehenden Kosten über das ordentliche Verfahren geltend machen können, wenn im regionalen Personenverkehr die Abgeltung mittels Angebotsvereinbarungen im Voraus für zwei Fahrplanjahre mit den Bestellern (Bund/Kantone) vereinbart wird.

Art. 14 Aufgaben der Unternehmen

Im erläuternden Bericht ist unter anderem festgehalten, dass die Unternehmen allfällige Kosten von Aufwendungen für die organisatorischen Vorbereitungsmaßnahmen in ihre Offerten einrechnen. Sollten überhaupt zusätzliche Kosten für Vorbereitungsmaßnahmen anfallen, müssen die Transportunternehmen diese zwingend transparent in ihren Offerten ausweisen. Im Rahmen des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens für regionalen Personenverkehr ist ein Nachweis für den Zusatzaufwand zu erbringen.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 23. März 2023 haben Sie uns zur Vernehmlassung über die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) eingeladen. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Zusammenführung der Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (VKOVE; SR 520.16) und der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VVTA; SR 531.40) hat zum Ziel, alle Bestimmungen zur Vorbereitung und Bewältigung von Ausnahmesituationen im Verkehr in einer Verordnung (VKOVA) festzuhalten. Dabei wird der bisher fehlende Einbezug des gewerblichen Gütertransports auf der Strasse sowie des Luftverkehrs mit der neuen VKOVA aufgenommen und die ganzheitliche Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen vervollständigt.

Die damit neu strukturierte Krisenvorsorge baut auf den bisher bewährten Organisationen der Systemführerschaften (Schiene und Strasse) im öffentlichen Verkehr auf. Die SBB und PostAuto AG werden nebst der Verkehrsmanagementzentrale des Bundesamts für Strassen (ASTRA) in der VKOVA als beauftragte Organisationen (Systemführerinnen) designiert. Dabei werden sie aktiv unterstützt von den beiden Bundesämtern Bundesamt für Verkehr (BAV) und ASTRA. Im Vordergrund steht die Aufrechterhaltung des Betriebs der Transportunternehmen in Ausnahmesituationen, der Schutz der

Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen.

Wir begrüßen die Vorlage und haben keine weiteren Bemerkungen anzubringen. Gerne verweisen wir auch auf die Antworten im beigelegten Fragekatalog.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 4. Juli 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Jaquet

Der Kanzleidirektor

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen



März 2023

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage betreffend der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewäl- tigung von Ausnahmesituationen

Aktenzeichen: BAV-042.53-1/20/3/3/11
Geschäftsfall:

- 1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.**
 - a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?
Ja
 - b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?
-
 - c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung?
Nein
 - d) Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?
-

- 2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.**
 - a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?
Ja, die relevanten Akteure/Stellen sind vollzählig.
 - b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?
Ja, es gibt keine weiteren Ergänzungen.

- 3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.**
 - a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?
Ja, es gibt keine weiteren Ergänzungen.
 - b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?
Ja, es gibt keine weiteren Ergänzungen.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein, keine weiteren Bemerkungen.



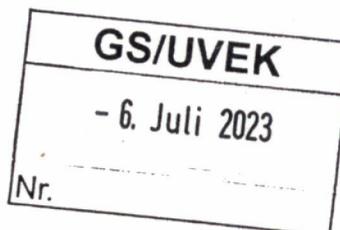
BAV-D-728A3401/124

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication (DETEC)
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch



Delémont, le 27 juin 2023

Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien vous remercie de lui donner la possibilité de s'exprimer sur le projet d'Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE).

Après analyse des documents mis en consultation, le Gouvernement vous informe qu'il soutient les propositions formulées.

Le Gouvernement jurassien vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à konsultationen@bav.admin.ch)



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Schwyz, 27. Juni 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 23. März 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) zur Vernehmlassung bis 10. Juli 2023 unterbreitet.

Die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) ist das Ergebnis der Zusammenführung der Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle vom 18. Mai 2026 (VKOVE, SR 520.16) und der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen vom 28. August 2019 (WTA, SR 531.40). Die Zusammenführung beider Verordnungen hat zum Ziel, alle Bestimmungen zur Vorbereitung und Bewältigung von Ausnahmesituationen im Verkehr in einer Verordnung festzuhalten. Zusätzlich sollen zentrale Erkenntnisse aus der Covid-19 Pandemie sowie der Vorbereitung auf eine mögliche Energiemangellage in die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen aufgenommen werden. Mit Einführung der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen sollen die bisherigen Verordnungen über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle und über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen aufgehoben werden.

Der Kanton Schwyz stimmt der Vorlage zu.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

RRB Nr.: 694/2023 21. Juni 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der Regierungsrat stimmt der Vorlage zu.

Mit der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) sollen zwei bisherige Verordnungen im Zusammenhang mit Ausnahmesituationen im Verkehr aufgehoben und in einer einzigen Verordnung zusammengeführt werden. Zudem sollen Erkenntnisse aus der Covid-19-Pandemie und der Vorbereitung auf eine mögliche Energiemangellage in der Verordnung berücksichtigt werden. Der Regierungsrat begrüsst das vorliegende Konzept einer Koordinationsorganisation zur Bewältigung von Ausnahmesituationen im Grundsatz. Insgesamt handelt es sich um eine sinnvolle Weiterentwicklung der bisherigen Rechtsgrundlagen.

Die relevanten Akteure werden in der Verordnung grossmehrheitlich genannt. Wichtig erscheint jedoch, dass auch das Fachwissen der Kantone im Bereich des öffentlichen Verkehrs zum Gesamtangebot frühzeitig abgefragt und berücksichtigt wird.

Der Regierungsrat beantragt, offene Fragen betreffend Entschädigungen von Mindereinnahmen während Ausnahmesituationen insbesondere beim Regionalen Personenverkehr in der Verordnung zu regeln. Das Beispiel der Covid-19-Pandemie hat gezeigt, dass Entscheidungen im Sinne der Pandemie oftmals zu einschneidend tieferen Einnahmen bei praktisch gleichbleibenden Betriebskosten (Personal, Energie, etc.) geführt haben.

Der Regierungsrat ist zudem der Ansicht, dass der Bund die Finanzlast und die ungedeckten Kosten mitzutragen hat, wenn er in einer Krise Vorgaben erlässt, welche für die Kantone einschneidende finanzielle Auswirkungen – beispielsweise in Form höherer Abgeltungen oder Gewährung von Darlehen gegenüber Transportunternehmen – haben. Der Bund hat sich nach Auf-

fassung des Regierungsrats namhaft an solchen Zusatzkosten der Kantone zu beteiligen. Entsprechend ist – bspw. in Artikel 24 VKOVA – nicht nur zu regeln, wer besondere Zusatzleistungen zu vergüten hat, sondern auch, wer für Mindereinnahmen der Transportunternehmen aufkommt.

Schliesslich sind die (finanziellen) Auswirkungen auf die Kantone im erläuternden Bericht noch nicht enthalten. Wir bitten Sie, ein entsprechendes Kapitel aufzunehmen.

Für den Regierungsrat ist es ferner nachvollziehbar, dass in Ausnahmesituationen teilweise in-
nert kürzester Frist Entscheidungen zu treffen und Massnahmen umzusetzen sind. Diesbezüg-
lich scheint die Festlegung der Federführung bei den Systemführern SBB und Postauto sinnvoll,
wie dies in Artikel 18 der Vorlage geregelt werden soll. Problematisch ist die Entscheidungs-
kompetenz möglicherweise beim Ortsverkehr, wo Postauto keine umfassenden Erfahrungen
aufweist. Allerdings gibt es auch Entscheidungen, die nicht dringlich sind aber eine übergeord-
nete Entscheidung dennoch möglich und auch sinnvoll ist. Es ist deshalb zu prüfen, ob das BAV
auch hier bei Uneinigkeiten innerhalb der Transportbranche weitergehende Entscheidungskom-
petenzen erhalten sollte.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Philippe Müller
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
(DATEC)
3003 Berna

e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali (OCTSE): procedura di consultazione

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci dato l'opportunità di esprimere la nostra opinione in merito alla summenzionata procedura di consultazione.

Visto quanto risposto nel questionario allegato, il Consiglio di Stato sostiene le proposte di modifica dell'Ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali (OCTSE).

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, i più distinti saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegato:

- questionario

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Sezione del militare e della protezione della popolazione (di-smpp@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Marzo 2023

Questionario relativo al progetto posto in consultazione dell'ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali

N. registrazione/dossier: BAV-042.53-1/20/3/3/11

Pratica:

- 1. Per attori nel settore dei trasporti s'intendono tutte le organizzazioni, gli enti e le imprese di trasporto che adempiono un compito nella preparazione o durante una situazione eccezionale.**
 - a) Nell'ordinanza sono nominati tutti gli attori rilevanti del settore dei trasporti?
Sì, l'art. 2 cpv. 1 copre l'intera paletta degli attori interessati anche se non vengono elencati dettagliatamente. Riteniamo giudiziosa pure l'aggiunta del trasporto aereo e di quello merci commerciali su strada che vanno a completare il tutto.
 - b) Se no, quali altri attori dovrebbero essere inseriti?
Nessuna osservazione.
 - c) I compiti degli attori nei trasporti sono descritti chiaramente o sono necessarie precisazioni? Se sono necessarie precisazioni, a quale articolo dell'ordinanza se ne dovrebbero aggiungere?
Nessuna osservazione.

- 2. L'organo direttivo CTS è costituito da rappresentanti di tutti gli attori rilevanti nel settore dei trasporti in Svizzera. Si riunisce semestralmente e tratta questioni strategiche concernenti la gestione degli eventi nei trasporti.**
 - a) Nell'organo direttivo sono rappresentati tutti gli attori/enti rilevanti nel settore dei trasporti o manca un attore/ente?
Sì, non abbiamo identificato ulteriori attori da aggiungere.
 - b) I compiti dell'organo direttivo sono adeguati o mancano elementi o compiti importanti? I compiti dell'organo direttivo sono adeguati.

- 3. Nell'OCTSE sono stati ridefiniti i compiti degli enti federali nel settore dei trasporti in una situazione eccezionale.**
 - a) Sono nominati tutti i servizi rilevanti in seno all'Amministrazione federale o se ne dovrebbero nominare altri in quest'ordinanza?
Sono nominati tutti i Servizi rilevanti.
 - b) Sono descritti tutti i compiti dei singoli enti della Confederazione sia nella preparazione per le situazioni eccezionali sia durante le stesse?
Sono descritti tutti i compiti dei singoli enti della Confederazione.

- 4. Altre osservazioni**
 - a) Altre osservazioni sul progetto in consultazione?
Nessuna ulteriore osservazione da formulare.



BAV-D-728A3401/124



Le Conseil d'Etat

5460-2023

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE) – consultation fédérale

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à votre courrier du 23 mars 2023 concernant le sujet cité sous rubrique et vous remercions de nous avoir consultés.

La pandémie de Covid-19 ayant montré l'importance que revêt une préparation structurée pour faire face aux crises, le Conseil d'Etat estime que cette ordonnance répond de manière appropriée aux défis structurels, auxquels doit faire face la collectivité dans le contexte de situations exceptionnelles, et qu'elle couvre tous les aspects pertinents de la coordination des transports, en prenant bien en compte les acteurs, les responsabilités et les procédures.

Pour de plus amples détails, vous trouverez, en annexe, les réponses au catalogue de questions relatif au projet de consultation concernant cette ordonnance.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :


Antonio Hodgers

Annexe mentionnée

Copie (aux formats Word et PDF) à : konsultationen@bav.admin.ch



Mars 2023

Catalogue de questions relatif au projet de consultation concernant l'ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles

Référence : BAV-042.53-1/20/3/3/11 Événement administratif :

1. Les acteurs des transports sont toutes les organisations, services et entreprises de transport qui accomplissent une tâche lors de la préparation aux situations exceptionnelles ou en cas de situation exceptionnelle.

a) L'ordonnance énumère-t-elle les acteurs déterminants dans le domaine des transports ?

Oui, l'ordonnance inclut de nouveaux acteurs et le champ des transports nous paraît exhaustif avec l'intégration du fret routier et du transport aérien. Les autres entreprises et acteurs de transports (chemins de fer, tramways, trolley, bus, transports par câbles, bateaux, navettes lacustres), les gestionnaires d'infrastructures responsables de l'entretien de l'exploitation et de la sécurité des réseaux sont également mentionnés.

b) Si ce n'est pas le cas, quels acteurs faut-il mentionner en sus ?

c) Les tâches des acteurs dans le domaine des transports sont-elles clairement désignées ou faut-il les préciser ? si oui, quels articles faut-il préciser ?

Cette ordonnance désigne clairement les tâches des acteurs (services fédéraux, centrales de gestion du trafic, des Chemins de fer fédéraux (CFF) et de CarPostal, entreprises gestionnaires d'infrastructures et entreprises de transport ferroviaire) selon leurs fonctions et responsabilités.

2. L'organe directeur CTE se compose de représentants de tous les acteurs des transports déterminants en Suisse. Il se réunit deux fois par an et traite des questions stratégiques liées à la maîtrise des événements dans les transports.

a) Tous les acteurs / services des transports déterminants sont-ils représentés au sein de l'organe directeur ou manque-t-il un acteur ou un service ?

L'intégration dans l'organe directeur de la Conférence des responsables cantonaux des affaires militaires, de la population et de la protection civile (CRMPPCi) et de l'office fédéral des routes (OFROU), représenté par la centrale de la gestion du trafic et par un membre de la direction, complète de façon adéquate l'organe directeur.

b) Les tâches de l'organe directeur sont-elles appropriées ou manque-t-il certaines tâches ou éléments importants ?

Les tâches de l'organe directeur sont appropriées.

3. Les tâches des services fédéraux compétents pour les transports dans les situations exceptionnelles sont désormais fixées dans l'OCTSE.

- a) Tous les services concernés au sein de l'administration fédérale sont-ils mentionnés ou y a-t-il d'autres services qui doivent être mentionnés dans cette ordonnance ?

Cette ordonnance fait mention non seulement de tous les services fédéraux pertinents pour la coordination des transports en situation exceptionnelle, mais également de ceux qui ont des responsabilités spécifiques et un rôle dans la gestion des situations exceptionnelles. Ainsi sont mentionnés l'office fédéral des douanes, l'office fédéral des transports (OFT), l'office fédéral des routes (OFROU), l'office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'office fédéral de la santé publique (OFSP), le secrétariat d'Etat aux migrations (SEM), les cantons et les gestionnaires de système.

- b) Les tâches des différents services fédéraux, tant pendant la préparation à une situation exceptionnelle qu'en cas de situation exceptionnelle, sont-elles décrites ?

Oui, les tâches des différents services fédéraux sont décrites.

4. Autres remarques sur l'OCTSE

- a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

L'ordonnance est rédigée de manière claire et compréhensible, ce qui favorise sa bonne interprétation et application. Des leçons ont été tirées de la situation exceptionnelle liée à la pandémie de COVID-19. Il nous semble que cette nouvelle ordonnance couvre tous les aspects pertinents de la coordination des transports en situation exceptionnelle, en prenant bien en compte les acteurs, les responsabilités et les procédures.



Bau- und Justizdepartement
Departementssekretariat

Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 43
kanzlei@bd.so.ch
bjd.so.ch

Cédric Möri
Controlling und Projekte
Telefon 032 627 24 75
cedric.moeri@bd.so.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Per E-Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

3. Juli 2023 CM

Vernehmlassung zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 23. März 2023 betreffend der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) und danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Bei der vorgeschlagenen Verordnung handelt es sich im Wesentlichen um die Zusammenführung der Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (VKOVE) und der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VVTA). Die Kantone sind über verschiedene kantonale Konferenzen, so auch über die KVMBZ, in das Lenkungsorgan integriert. Die Kantone haben auch das Recht, in gewissen Fällen vorrangige Gütertransporte anzuordnen. Die Abstimmung und die Koordination der Akteure in solchen Fällen (und allenfalls auch das Feststellen des Vorliegens einer Ausnahmesituation) dürften herausfordernd sein.

Im weiteren haben wir keine Anmerkungen und begrüßen die vorgeschlagene Zusammenführung der bestehenden Verordnungen in die neue Verordnung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Cédric Möri
Leiter Controlling und Projekte

Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

konsultationen@bav.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 11
roman.wuelser@zg.ch
Zug, 3. Juli 2023 RW/las 
Laufnummer: 54780

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK in der obgenannten Angelegenheit das Vernehmlassungsverfahren eröffnet und die Kantonsregierungen zur Stellungnahme eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Baudirektion mit der direkten Erledigung dieses Geschäfts beauftragt. Wir äussern uns dazu gerne wie folgt:

Die Vorbereitungsmaßnahmen des Führungsstabs des Kantons Zug und der kantonalen Verwaltung für die Bewältigung einer länger andauernden Energiemangellage verdeutlichen uns, dass beim Eintreffen einer Mangellage mit vielfältigen Auswirkungen und gravierenden Folgen zu rechnen wäre. Die Massnahmen des Bundes zur Vermeidung von Energiemangellagen sowie die Vorkehrungen zur Bewältigung von verschiedensten Ereignissen sind deswegen grundsätzlich zu begrüssen. Die Notwendigkeit von organisatorischen, koordinativen und reglementarischen Massnahmen, um Ausnahmesituationen begegnen zu können, ist unbestritten. Wir bedanken uns deshalb bei Ihnen für das Engagement.

Gerne beantworten wir Ihren Fragenkatalog wie folgt:

- 1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.**

a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Nein, unserer Meinung nach sind weitere Akteure zu nennen.

b) *Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?*

Gemäss Art. 3 VKOVA gelten als Akteure des Verkehrs unter anderem die Unternehmen nach Art. 2 Abs. 1 VKOVA. Unseres Erachtens ist Art. 2 VKOVA (Geltungsbereich) um diejenigen Unternehmen zu ergänzen, die in den Sachgebieten der Lufttransportmittel und der Frachtschiffahrt tätig sind. Während der letzten Jahre zeigte sich bei verschiedenen Ereignissen (Covid 19-Pandemie, Güterengpässe usw.), dass die Lufttransportmittel und die Frachtschiffahrt auf nationaler und internationaler Ebene von grosser Bedeutung für die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern waren. Diese beiden Sachgebiete sollen daher in die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen eingebunden, die entsprechenden Unternehmen vom Geltungsbereich erfasst und damit als Akteure des Verkehrs genannt werden.

c) *Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?*

Dem Gütertransport auf Strassen und dem Luftweg kommt bereits in einer normalen Lage eine sehr grosse Bedeutung zu. Je nach Ereignis kann ein Verkehrsträger partiell oder generell stärker betroffen sein. So dürfte bei einer Energiemangellage der Verkehrsträger Bahn stärker beeinträchtigt werden, da Betrieb, Infrastruktur sowie Sicherheitsanlagen stromabhängig sind und dezentral mit Energie versorgt werden. Deswegen muss die Resilienz sämtlicher Verkehrsträger zur Bewältigung einer Ausnahmesituation erhöht werden. Nach Art. 19 VKOVA können in Ausnahmesituationen jedoch lediglich konzessionierte Unternehmen nach Personenbeförderungsgesetz und Eisenbahngesetz verpflichtet werden, notwendige Transporte vorrangig durchzuführen. Den Behörden fehlt somit beim strassengebundenen Güterverkehr und Luftverkehr eine Grundlage, notwendige Transporte anzuordnen. Artikel 19 sollte dahingehend erweitert werden, dass auch strassengebundene Gütertransportbetriebe sowie Luftfahrtsbetriebe und ebenso Unternehmen im Bereich Frachtschiffahrt in Ausnahmesituationen verpflichtet werden können, notwendige Transporte durchzuführen.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

a) *Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?*

Die systemverantwortlichen Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs sind im Leitungsorgan enthalten. Obschon das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung vertreten ist, fehlen die Vertretungen der Transportunternehmungen im strassen- und luftgebundenen Güterverkehr und der Frachtschiffahrt.

- b) *Sind die Aufgaben des Leitungsorgan zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?*

Neben der Koordination des Verkehrs sollten Vorbereitungsmaßnahmen betreffend Verteilung von Treibstoffen und Betriebsmitteln vertieft werden. Es ist beispielsweise sicherzustellen, dass private oder öffentliche Betriebe, welche für die Aufrechterhaltung von kritischen Infrastrukturen beauftragt sind, ausreichend mit Treibstoff und Betriebsmitteln versorgt werden. Hierzu gehören einerseits Transporte aber auch Verkehr zu Unterhalts- und Betriebszwecken. Hierzu ist es zielführend, wenn die Kantone die Betriebe bezeichnen, welche für die Aufrechterhaltung der kritischen Infrastruktur notwendig sind und übergeordnet die Treibstoffversorgung und -verteilung an die kantonalen Führungsorgane organisiert wird.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

- a) *Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?*

Es scheinen alle Stellen vertreten zu sein.

- b) *Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?*

Die VMZ übernimmt die Koordinationsaufgaben für die Nationalstrassen. Die VMZ sollte auch koordinierende Aufgaben bei Kantonsstrassen zwischen verschiedenen Kantonen wahrnehmen.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Im Erläuternden Bericht zu «Art. 20 Anordnung Zweck» auf Seite 21 ist beschrieben, dass kantonale Führungsorgane einen Auftrag zur Durchführung eines Transports über die Vertreter der Systemführerinnen (SBB, PostAuto AG) an ein konzessioniertes Personenbeförderungsunternehmen erteilen. Im kantonalen Führungsstab des Kantons Zug ist das marktverantwortliche Personenbeförderungsunternehmen vertreten. Eine Auftragserteilung via PostAuto AG erschwert die Kommunikation bei räumlich begrenzten Ereignissen unnötig. Der Erläuternde Bericht ist dahingehend zu präzisieren, dass kantonale Führungsstäbe Aufträge über die Vertreter der Systemführerinnen erteilen, wenn der Transportauftrag über das Kantonsgebiet hinaus geht.

Wir beantragen, in Art. 11 VKOVA zusätzlich je eine weitere beauftragte Organisation für den Lufttransport und für die Frachtschifffahrt zu benennen. Zudem ist darauf zu achten, dass diesen Organisationen ebenfalls Aufgaben im Rahmen von Vorbereitungsmaßnahmen (im Sinne von Art. 12 bis 14 VKOVA) übertragen werden.

Zudem sei Art. 18 VKOVA dahingehend zu ergänzen, dass die beiden genannten Organisationen vor der Ausübung ihrer Weisungsbefugnis mit den Kantonen bzw. den kantonalen Führungsorganen Rücksprache nehmen müssen. Die kantonalen Führungsorgane bereiten bei einem Ereignis die Kommunikation in ihrem Zuständigkeitsbereich auf, weshalb eine vorgängige Abstimmung notwendig ist.

Wir hoffen, Ihnen mit unserer Stellungnahme zu dienen.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Florian Weber
Regierungsrat

Kopie an:

- Sicherheitsdirektion, info.sd@zg.ch
- Gesundheitsdirektion, info.gd@zg.ch
- Volkswirtschaftsdirektion, info.vds@zg.ch
- Tiefbauamt, info.tba@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Basel, 27. Juni 2023

Regierungsratsbeschluss vom 27. Juni 2023
Vernehmlassung zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von
Ausnahmesituationen (VKOVA);
Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März 2023 hat Bundesrat Albert Rösti, Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK das Vernehmlassungsverfahren zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) eröffnet und unter anderen die Kantonsregierungen zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt ist der Entwurf der VKOVA zielführend und zweckmässig. Dies zum einen, weil eine Zusammenlegung bzw. Erweiterung zweier bestehender Verordnungen sinnvoll erscheint. Zum anderen, weil mit der VKOVA primär das Verfahren in Ausnahmesituationen auf Bundesebene geregelt wird.

Der Kanton Basel-Stadt regt zwei Anpassungen an: Einerseits, dass die proaktive Kommunikation in der Zusammenarbeit über Landesgrenzen gestärkt wird, andererseits, dass für den Nachweis zur Pflichtbefreiung von Unternehmen klare Richtlinien erlassen werden. Im Folgenden werden diese beiden Anregungen ausgeführt:

1. Betreffend Artikel 5 Abs. 1 (Zusammenarbeit über Landesgrenzen): Für einen Grenzkanton wie Basel-Stadt ist diese Bestimmung essentiell. Die Erfahrungen aus der COVID-19-Pandemie haben gezeigt, dass die länderübergreifende Zusammenarbeit unmittelbar nach dem Ausbruch der Pandemie eine Herausforderung darstellte. Die Information der deutschen und schweizerischen Grenz- und Zollbehörden (Bundespolizei und die früherer Eidg. Zollverwaltung, heute BAZG) über verhängte Massnahmen erfolgte verzögert. Davon war vor allem der grenzüberschreitende Bahnverkehr in den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen massiv betroffen, was temporär zu erheblichen betrieblichen Einschränkungen führte. Um diesem Umstand künftig entgegenzuwirken, ist die proaktive Kommunikation zwischen den Grenz- und Zollbehörden und den Akteuren im Verkehr wichtig. **Aus diesem Grund beantragt der Kanton Basel-Stadt, dass in die Verordnung aufgenommen wird, dass die zuständigen Grenz- und Zollbehörden die Akteure im Verkehr zu jeder Zeit über die geplanten Massnahmen zu informieren haben.**

2. Betreffend Artikel 21 (Nachweis zur Pflichtbefreiung von Unternehmen): Damit ein Unternehmen von der Pflicht zur Durchführung vorrangiger Transporte befreit werden kann, muss ein Gesuch an das UVEK gerichtet werden. Dazu muss das Unternehmen neben einem entsprechenden Antrag auch den Nachweis von den kantonalen Behörden und Organisationen für Bevölkerungsschutz, Innere Sicherheit und Volkswirtschaft vorlegen. Zu diesem kantonalen Nachweis bestehen aktuell keine klaren Vorgaben. So ist etwa unklar, was dieser Nachweis genau enthalten muss und welche Kriterien zu berücksichtigen sind. **Aus diesem Grund wird beantragt, dass das zuständige Bundesamt für Verkehr BAV mit Inkrafttreten der VKOVA separat in einer Richtlinie diejenigen Punkte und Kriterien aufzeigt, die für einen Nachweis durch die kantonalen Behörden zur Befreiung einer Unternehmung von der Pflicht zur Durchführung vorrangiger Transporte erforderlich sind.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

GS/UEVK
23. Juni 2023
Nr.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date **21 JUIN 2023**

Consultation sur l'ordonnance sur la coordination des transports et vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 23 mars 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une consultation sur le projet cité en référence. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et après analyse des différents documents à sa disposition répond de la manière suivante aux questions du catalogue :

1. Les acteurs des transports sont toutes les organisations, services et entreprises de transport qui accomplissent une tâche lors de la préparation aux situations exceptionnelles ou en cas de situation exceptionnelle.
 - a) L'ordonnance énumère-t-elle les acteurs déterminants dans le domaine des transports ?
Oui, les acteurs déterminants sont énumérés.
 - b) Les tâches des acteurs dans le domaine des transports sont-elles clairement désignées ou faut-il les préciser ?
Les tâches et les acteurs sont clairement désignés et des précisions ne semblent pas nécessaires.
2. L'organe directeur CTE se compose de représentants de tous les acteurs des transports déterminants en Suisse. Il se réunit deux fois par an et traite des questions stratégiques liées à la maîtrise des événements dans les transports.
 - a) Tous les acteurs / services des transports déterminants sont-ils représentés au sein de l'organe directeur ou manque-t-il un acteur ou un service ?
Tous les acteurs et services des transports déterminants sont représentés.
 - b) Les tâches de l'organe directeur sont-elles appropriées ou manque-t-il certaines tâches ou éléments importants ?
Les tâches sont à nos yeux appropriées.
3. Les tâches des services fédéraux compétents pour les transports dans les situations exceptionnelles sont désormais fixées dans l'OCTSE.
 - a) Tous les services concernés au sein de l'administration fédérale sont-ils mentionnés ou y a-t-il d'autres services qui doivent être mentionnés dans cette ordonnance ?
Tous les services concernés sont mentionnés.
 - b) Les tâches des différents services fédéraux, tant pendant la préparation à une situation exceptionnelle qu'en cas de situation exceptionnelle, sont-elles décrites ?
L'ensemble des tâches est suffisamment décrit.

En outre Le Conseil d'Etat du canton du Valais n'a pas d'autres remarques à formuler sur le projet mis en consultation et n'identifie pas non plus d'éléments bloquants.

Nous vous remercions encore de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Christophe Darbellay



La chancelière

Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : konsultationen@bav.admin.ch



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Fribourg, le 30 mai 2023

2023-447

Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE) - Consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 23 mars 2023 vous nous avez soumis, pour consultation, le projet d'ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE) et nous vous en remercions. Ce projet, qui fusionne l'ordonnance sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE) et l'ordonnance sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE), porte sur deux objets : la coordination des transports pour faire face aux situations exceptionnelles et l'injonction d'effectuer des transports.

Le Conseil d'Etat de Fribourg trouve opportun de fusionner l'OCTE et l'OTPE tout en tenant compte de l'expérience acquise durant la pandémie de COVID-19. Le projet d'OCTSE nous paraît clair et complet. Il émet toutefois deux remarques, mentionnées également dans le catalogue de questions de la consultation que vous trouverez en annexe :

1. Il pourrait être approprié d'insérer dans l'OCTSE le principe d'un soutien financier aux entreprises de transports publics en cas de baisses de recettes dues aux mesures prises par les pouvoirs publics lors d'une situation exceptionnelle.
2. Il convient d'ajouter dans l'OCTSE la possibilité d'une indemnisation des entreprises de transports publics concessionnaires et des gestionnaires de l'infrastructure pour les tâches préparatoires qu'elles doivent effectuer en vertu de l'OCTSE.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Sophie Perrier, Vice-chancelière

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

Catalogue de questions

Copie

la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Catalogue de questions relatif au projet d'ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)

Réponses du Canton de Fribourg

1. Les acteurs des transports sont toutes les organisations, services et entreprises de transport qui accomplissent une tâche lors de la préparation aux situations exceptionnelles ou en cas de situation exceptionnelle.

- a. L'ordonnance énumère-t-elle les acteurs déterminants dans le domaine des transports ?
Oui
- b. Si ce n'est pas le cas, quels acteurs faut-il mentionner en sus ?
-
- c. Les tâches des acteurs dans le domaine des transports sont-elles clairement désignées ou faut-il les préciser ? si oui, quels articles faut-il préciser ?
Les tâches sont suffisamment précisées

2. L'organe directeur CTE se compose de représentants de tous les acteurs des transports déterminants en Suisse. Il se réunit deux fois par an et traite des questions stratégiques liées à la maîtrise des événements dans les transports.

- a. Tous les acteurs / services des transports déterminants sont-ils représentés au sein de l'organe directeur ou manque-t-il un acteur ou un service ?
Oui
Les tâches de l'organe directeur sont-elles appropriées ou manque-t-il certaines tâches ou éléments importants ?
Les tâches sont suffisamment précisées

3. Les tâches des services fédéraux compétents pour les transports dans les situations exceptionnelles sont désormais fixées dans l'OCTSE.

- a. Tous les services concernés au sein de l'administration fédérale sont-ils mentionnés ou y a-t-il d'autres services qui doivent être mentionnés dans cette ordonnance ?
Oui, la liste des services et organisations compétents semble complète
- b. Les tâches des différents services fédéraux, tant pendant la préparation à une situation exceptionnelle qu'en cas de situation exceptionnelle, sont-elles décrites ?
Oui

4. Autres remarques sur l'OCTSE

- a. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?
> *Les mesures prises pour faire face à la pandémie de Covid-19 ont entraîné une forte diminution de la fréquentation des transports publics et donc des recettes des entreprises de transports publics ; un soutien financier des commanditaires du trafic régional de voyageurs et*



du trafic local a dû leur être accordé. Il pourrait être opportun d'insérer dans l'OCTSE le principe d'un tel soutien.

- > Le projet d'OCTSE part du principe que les tâches attribuées aux entreprises de transports publics et aux gestionnaires de l'infrastructure font partie des processus réguliers et des standards d'une gestion responsable et qu'il n'entraîne par conséquent aucun coût supplémentaire. Cela nous paraît quelque peu péremptoire et nous demandons que l'ordonnance mentionne la possibilité d'une indemnisation si le travail que les entreprises de transports publics doivent effectuer dans le cadre de l'OCTSE dépasse le cadre des processus réguliers.*



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

GS/UVEK
- 5. Juli 2023
Nr.

28. Juni 2023 (RRB Nr. 805/2023)

**Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung
von Ausnahmesituationen (Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 23. März 2023 haben Sie uns eingeladen, zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die vorgesehene Stossrichtung der Vorlage sowie die Zusammenführung der Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (SR 520.16) und der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (SR 531.40). Unseres Erachtens findet jedoch die Absicht, die privaten Strassentransportunternehmen neu stärker in die Koordination einzubeziehen, in der VKOVA nicht ausreichend Niederschlag.

Den privaten Transportunternehmen kommt bei der Auslieferung bestimmter lebenswichtiger Güter eine bedeutende Rolle zu, insbesondere auf der «letzten Meile». Sollen Problemstellungen in ihrer Ganzheit erfasst und möglichst effiziente und wirkungsvolle Massnahmen abgeleitet werden, müssen diese Akteure über eine geeignete Vertretung stärker in die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen einbezogen werden: Für die Bewältigung von Ausnahmesituationen braucht es Gremien und Prozesse, in denen die Vertreterinnen und Vertreter des privaten und öffentlichen Verkehrs gleichzeitig Einsitz haben. Ihre Aufgaben und Pflichten in der Vorbereitung und der Bewältigung einer Ausnahmesituation müssen aufeinander abgestimmt sein und sich grundsätzlich aus derselben rechtlichen Grundlage ableiten.



Zu Themenbereich 1 (Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.):

Frage a): Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Ja, der Kanton Zürich erachtet es als zentral, dass sich der Begriff «Akteure des Verkehrs» nicht nur auf Transportunternehmen, die Menschen und Güter befördern, beschränkt. Auch die Infrastrukturbetreiber auf der Schiene sowie der Strasse, der Luftverkehr, die Seilbahnen und die Binnenschifffahrt spielen in Ausnahmesituationen eine entscheidende Rolle.

Frage b): Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

Siehe Antwort zu Frage a).

Frage c): Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Aus Sicht des Kantons Zürich ist zu erwägen, ob Strassentransportunternehmen gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. d VKOVA nicht auch in das Leitungsorgan gemäss Art. 6 VKOVA einbezogen werden könnten. Während der öffentliche Verkehr direkt über die Schweizerischen Bundesbahnen und Postauto AG vertreten ist, erfolgt der Einbezug der Strassentransportunternehmen nur mittelbar über die Wirtschaftliche Landesversorgung (WL). Im Fall einer Ausnahmesituation ist es jedoch wichtig, dass alle relevanten Akteure am Tisch sitzen. In diesem Sinne sollten sie auch wie die anderen in Art. 2 Abs. 1 VKOVA genannten Unternehmen zu bestimmten Vorbereitungsarbeiten verpflichtet werden können (vgl. Art. 14 VKOVA).

Zu Themenbereich 2 (Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.):

Frage a): Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Nein, in Art. 6 und 11 VKOVA fehlen die Strassentransportunternehmen. Diese sind je nach Ausnahmesituation unerlässlich für eine effiziente Koordination des Verkehrs und damit für die Bewältigung von Ausnahmesituationen wie beispielsweise einer Mangellage. Konsequenterweise müssten die privaten Strassentransportunternehmen auch zu vorrangigen Transporten verpflichtet werden können, was eine Aufnahme in Art. 19 VKOVA bedingen würde.

Frage b): Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Die von der Verordnung vorgesehenen Aufgaben des Leitungsorgans bei der Vorbereitung auf Ausnahmesituationen (Art. 7 VKOVA) und in Ausnahmesituationen (Art. 8 VKOVA) erscheinen zielführend.



Zu Themenbereich 3: (Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.):

Frage a): Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Die relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung sind nach Einschätzung des Kantons Zürich genannt.

Frage b): Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während Ausnahmesituationen, beschrieben?

Nein, der WL kommt bei den Vorbereitungsaufgaben gemäss Art. 12 VKOVA die Aufgabe der Regelung des Gütertransports zu. Konsequenterweise müsste dies auch in Art. 16 VKOVA Eingang finden. Es wird gemäss Art. 16 VKOVA (vgl. auch die dazugehörigen Erläuterungen) davon ausgegangen, dass für die operative Bewältigung einer Ausnahmesituation u. a. hauptsächlich die Kantone zuständig seien. Diese Feststellung ist zumindest in Bezug auf die Bewältigung von schweren Mangellagen in dieser Form nicht für jedes Szenario zutreffend.

Zu Themenbereich 4 (Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.):

Frage a): Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Bei der Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen sind die privaten Transportunternehmen stärker einzubinden (vgl. obige Ausführungen).

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Mario Fehr

Die Staatsschreiberin:

Dr. Kathrin Arioli





Kanton Zürich
Staatskanzlei
 Neumühlequai 10
 8090 Zürich

EINSCHREIBEN

Falls refüsiert oder nicht
 abgeholt, als taxpflichtige
B-Post zurücksenden!

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
 Verkehr, Energie und Kommunikation
 3003 Bern

04.07.23

CH - 8090
 Zürich
 2090118
 30002033

5.30

R Suisse



R

DIE POST
 LA POSTE
 LA POSTA

8090 Zürich



98.42.115762.03684256

Recommandé Suisse



Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Par courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Réf. : 23_COU_3128

Lausanne, le 21 juin 2023

Procédure de consultation fédérale
Consultation fédérale (CE) ordonnance sur la coordination des transports en vue
de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de loi fédérale concernant l'ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE).

Le Canton de Vaud approuve globalement les grandes lignes du projet d'ordonnance mis en consultation.

Cela étant, il émet les remarques suivantes :

- Concernant l'article 23, alinéa 3 OCTSE (*Priorités*), il serait opportun d'y faire également mention de la Protection civile en cas d'engagement, car celle-ci est un acteur essentiel dans la protection de la population en cas de situations exceptionnelles ; ses missions sont aussi importantes que celles de l'armée ou de l'Approvisionnement économique du pays.
- Concernant la question du transport, notamment ce qui touche au transport de marchandises, le projet d'ordonnance devrait également déterminer qui est en charge, en cas de situation exceptionnelle, de régler des thématiques concrètes comme la mise en place des ponts aériens ou la facilitation des passages en douane. En effet, ce sont là des points qui engendrent des délais importants.
- La formulation de l'article 24 OCTSE (*Indemnisation de prestations*) mérite d'être développée, voire clarifiée. A cet égard, le rapport explicatif doit être complété afin de notamment expliciter la portée de la notion de « *principes généralement admis dans le commerce* ». D'ailleurs, dès lors qu'il s'agit d'indemniser les prestations commandées, il y a également lieu de tenir compte des prestations usuelles commandées qui n'auront pas pu être exécutées en raison de la situation exceptionnelle. Aussi, le rapport explicatif doit préciser que les prestations

particulières font l'objet d'un décompte qui tient compte des prestations usuelles non réalisées.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LA VICE-CHANCELIERE



Sandra Nicollier

Copies

- DGMR
- OAE



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr BAV

per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch
[PDF- und Wordversion]

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 23. Juni 2023

Eidg. Vernehmlassung; Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA); Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März 2023 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) zur Vernehmlassung bis zum 10. Juli 2023.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er unterstützt die neue Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen. Die Argumentation für die Vereinigung der zwei heutigen Verordnungen ist schlüssig und nachvollziehbar. Begrüsst wird insbesondere, dass die Konferenz der kantonalen Verantwortlichen für Militär, Bevölkerungsschutz und Zivilschutz neu im Leitungsorgan vertreten ist. Sie fungiert innerkantonal als Schnittstelle zu den kantonalen Führungsstäben.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



CH-6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SSD

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Mail an:

konsultationen@bav.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4638

Unser Zeichen: ks

Sarnen, 19. Juni 2023

**Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA);
Stellungnahme.**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Vernehmlassung über die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) danken wir Ihnen. Den dazugehörigen Fragenkatalog beantworten wir wie folgt:

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Ja, die relevanten Akteure sind genannt.

b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

-

c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Es ist keine Präzisierung notwendig.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

- a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Es sind alle relevanten Akteure und Stellen vertreten.

- b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Die Aufgaben sind vollständig.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

- a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Es sind alle relevanten Stellen genannt.

- b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Die Aufgaben sind vollständig beschrieben.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse


Christoph Amstad
Landammann

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Kantonspolizei
- VSZ
- Staatskanzlei (Kommunikation)

Kanton Schaffhausen
Baudepartement
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Bundesamt für Verkehr BAV

per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Schaffhausen, 21. Juni 2023

**Vernehmlassung UVEK betreffend Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur
Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA): Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März 2023 haben Sie uns zur Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken. Wir haben den Fragenkatalog und die Verordnung geprüft und möchten einzig darauf hinweisen, dass unseres Erachtens die grenzüberschreitende Abstimmung etwas zu kurz kommt.

Im Übrigen haben wir weder Ergänzungsvorschläge noch Anpassungsanträge, weshalb wir auf ein Ausfüllen des Fragenkatalogs verzichten.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER

Martin Kessler, Regierungsrat

Kopie an:

- Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
- Tiefbau Schaffhausen

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

konsultationen@bav.admin.ch

Glarus, 27. Juni 2023

Vernehmlassung zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. **Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.**
 - a. *Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?*
Für den RPV sind grundsätzlich alle Akteure genannt.
 - b. *Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?*
Uns erschliesst sich nicht, wieso die Verordnung für Linien ohne Erschliessungsfunktion nicht gelten soll (Art. 2 Abs. 2 VKOVA). Die Covid-Pandemie hat im Kanton Glarus gezeigt, dass auch Unternehmen in das Krisenmanagement einbezogen werden müssen, die Linien ohne Erschliessungsfunktionen anbieten. So erschliessen z.B. die Luftseilbahnen Matt – Weissenberge sowie Niederurnen – Morgenholz Siedlungsgebiete mit weniger als 100 Einwohner. Im Krisenfall sind solche Unternehmen ebenbürtig zu behandeln, unabhängig der Anzahl erschlossener Personen.
 - c. *Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es Präzisierung?*
Die Aufgaben sind klar bezeichnet.

2. **Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.**
- a. *Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?*
Es sind alle relevanten Akteure und Stellen vertreten.
- b. *Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?*
Die Aufgaben sind zielführend.
3. **Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.**
- a. *Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?*
Die relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung sind genannt.
- b. *Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?*
Ja.
4. **Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.**
- a. *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*
Nein.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Benjamin Mühleemann
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
konsultationen@bav.admin.ch

Appenzell, 9. Juni 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und unterstützt die Vorlage.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



März 2023

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage betreffend der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewäl- tigung von Ausnahmesituationen

Aktenzeichen: BAV-042.53-1/20/3/3/11
Geschäftsfall:

Kanton Nidwalden

Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

- a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?
Ja
- b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?
- c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung?
Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?
Ja, es braucht keine weiteren Präzisierungen.

1. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

- a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?
Ja, aktuell sind uns keine zusätzlichen, relevanten Akteure bekannt.
- b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?
Ja, die Aufgaben sind vollständig.

2. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

- a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?
Ja. Es gibt keine weiteren Stellen.
- b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?
Ja.

3. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?
Keine Bemerkungen.



Regierungsrat BL, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

konsultationen@bav.admin.ch

Liestal, 20. Juni 2023

Vernehmlassung

zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir unterstützen die Vorlage zur Umsetzung der Erkenntnisse aus der Covid-Pandemie im Verkehrsbereich. Wir befürworten ausdrücklich, dass die Systemführerinnen SBB, PostAuto AG sowie die Verkehrsmanagementzentrale des ASTRA in der Verordnung als beauftragte Organisationen (Systemführerinnen) zur Koordination von Massnahmen zur Bewältigung von Ausnahmesituationen bestimmt werden.

Zum zugestellten Fragenkatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

1. **Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.**
 - a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

JA.
 - b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

-
 - c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Die Strassen und die Schienen haben verschiedene Eigentümer. Die SBB verfügt sowohl über die Infrastruktur als auch über die Betriebsmittel. Es ist deshalb zu überlegen, ob eine Präzisierung notwendig ist, um zwischen Infrastruktur und Betrieb unterscheiden zu können. Bei der Strasse wird diese Unterscheidung (ASTRA/PostAuto) gemacht. Aus den Unterlagen geht

nicht hervor, ob die Systemführerschaft bei Vorortsbahnen und Tramlinien bei der PostAuto AG oder bei den Schweizerischen Bundesbahnen SBB liegt.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

- a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Wir sind der Meinung, dass alle relevanten Stellen genannt sind.

- b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Wir sind der Meinung, dass die Aufgaben hinreichend beschrieben sind.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

- a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Wir können nicht beurteilen, ob die Bundesverwaltung angemessen vertreten ist. Wir verzichten auf eine Stellungnahme.

- b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Wir können nicht beurteilen, ob die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes hinreichend beschrieben sind. Wir verzichten daher auf eine Stellungnahme.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Hochachtungsvoll


Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin


Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail:

konsultationen@bav.admin.ch

Luzern, 4. Juli 2023

Protokoll-Nr.: 793

Vernehmlassung: Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März 2023 haben Sie die Kantone eingeladen, zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass der Kanton Luzern die neue Verordnung unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bemerkungen unterstützt.

Aus unserer Sicht sind die relevanten Akteure im Leitungsorgan vertreten. Insbesondere begrüßen wir die Vertretungen des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz (BABS) und der Konferenz der kantonalen Verantwortlichen für Militär, Bevölkerungsschutz und Zivilschutz (KVMBZ). Wir erachten es als wichtig, dass die Zusammenarbeit der Akteure des Verkehrs und anderen Organisationen gefördert wird und die Erkenntnisse aus der COVID-19-Pandemie umgesetzt werden. Die dazu geplanten wiederkehrenden Übungen sowie die Sicherstellung des Informationsaustausches erachten wir als sehr sinnvoll.

Noch klarer darzulegen bzw. ersichtlich zu machen sind die Auswirkungen auf die Kantone und die Gemeinden. Gemäss den Erläuterungen zu Art. 14 Abs. 1 VKOVA rechnen die Unternehmen allfällige Kosten von Aufwendungen für die organisatorischen Vorbereitungsmaßnahmen in ihre Offerten ein. Dies hätte zur Folge, dass in Luzern der Verkehrsverbund Luzern (VVL) eine höhere Entschädigung an die betreffenden Unternehmen ausrichten müsste. Solange der VVL dies innerhalb der zur Verfügung stehenden Mittel tragen kann und keine Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge erforderlich ist, stehen keine Einwände diesem entgegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized flourish at the end.

Fabian Peter
Regierungsrat

Kopie:

– Verkehrsverbund Luzern (info@vl.ch)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
konsultationen@2bav.admin.ch

Bern, 5. Juli 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA): Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP begrüsst grundsätzlich die Stärkung des Krisenmanagements im Bereich Verkehr und Landesversorgung. Die Aufrechterhaltung der Mobilität und die optimale Versorgung der Bevölkerung in Krisensituationen wie Pandemien oder Naturkatastrophen ist eine staatliche Pflicht. Für die SVP stellt sich jedoch auch die Frage nach der Definition von Krisen und wie stark der Staat in die Handlungsfreiheit von Privatpersonen und Unternehmen überhaupt eingreifen darf.

Der Geltungsbereich für die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen wird neu auch **auf Strassentransportunternehmen ausgeweitet**. Zur besseren Koordination zwischen Infrastrukturbetreibern, namentlich dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), aber auch den übrigen Verkehrsträgern wie Bahn und Bus, kann der Einbezug der Strasse sicherlich sinnvoll sein. Anders als im öffentlichen Verkehr sind im Strassentransport fast ausschliesslich private Unternehmen betroffen.

Das Leitungsorgan besteht hingegen aus Bundesämtern, Bundesstellen, kantonalen Konferenzen sowie der SBB und der Postauto AG. Einen stärkeren Einbezug der Privatwirtschaft wäre wünschenswert. Die SVP möchte wissen, wie dieses Leitungsorgan den Kontakt zu den Strassentransportunternehmen und dem privaten Gewerbe sicherstellt. Darüber hinaus ist auch zu wenig klar, wie das Leitungsorgan den motorisierten Individualverkehr einschränken oder auch unterstützen kann.

Schliesslich ist die Deutungshoheit über den Krisenbegriff zentral. Insbesondere bei unüberblickbaren Situationen, wie unlängst bei der Corona-Pandemie erlebt, ist mit dem Krisenbegriff zurückhaltend umzugehen. Das Leitungsorgan darf die private Mobilität nicht unnötig einschränken. Beim Thema Klimawandel ist zudem zu befürchten, dass der Krisenbegriff für politische Zwecke missbraucht wird. Die Kompetenzen des Leitungsorgans müssen deshalb noch klarer eingegrenzt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

Par e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Berne, 7 juillet 2023

Consultation : Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

L'objet soumis à consultation présente la nouvelle ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE). Elle est le fruit de la fusion entre l'ordonnance sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE) et de l'ordonnance sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE) et inclut, entre autres nouveautés, la clarification de différentes dispositions touchant notamment à des questions juridiques, à la demande de dérogations aux prescriptions légales ainsi que l'application de mesures. Ce projet est en partie inspiré par les principales conclusions tirées de la pandémie de Covid-19 et d'une potentielle pénurie d'électricité.

Le Centre salue la consolidation des dispositions en cas de situation d'exception pour le domaine des transports

La situation inédite imposée par la pandémie de Covid-19 a contraint notre pays à procéder à de nombreuses prises de conscience. Parmi elles se trouve l'importance de préparer au mieux nos infrastructures ainsi que toutes les personnes et organisations impliquées face aux situations exceptionnelles. Les graves événements récents, à l'instar de la pandémie mais également du retour de la guerre en Europe, soulignent qu'il convient de préparer même à l'improbable. Face à ce constat, le Centre estime qu'il est indispensable de mettre à profit les enseignements tirés de la pandémie de Covid-19. Notre parti attend en particulier des acteurs et actrices en charge d'infrastructures critiques qu'ils prennent leurs responsabilités dans la perspective éventuelle d'une nouvelle situation d'exception. Pour ce faire, il est essentiel d'œuvrer en amont à renforcer la capacité de réaction et de gestion de notre pays. C'est pourquoi, le Centre salue les travaux menés par le DETEC afin de consolider la préparation et maîtrise de ce genre de situation dans le domaine des transports. La fusion des ordonnances OCTE et OTPE semble indiquée. Réunies au sein de l'OCTSE, les dispositions gagnent en clarté. Cette ordonnance est par ailleurs complétée par diverses précisions portant entre autres sur la coordination avec les services étrangers dans le domaine du transport transfrontalier ou encore sur des questions juridiques et l'élaboration de conditions cadres. Finalement, la pandémie de Covid-19 a également mis en exergue le haut degré de globalisation qui caractérise notre société dépendant grandement des flux internationaux pour assurer son approvisionnement économique. Ainsi, l'absence de mention du fret routier professionnel et du transport aérien dans les ordonnances actuelles est une lacune qu'il faut effectivement combler afin d'obtenir un aperçu aussi exhaustif que possible des entreprises de transports pertinentes en cas de situation d'exception.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures,

Allianza
dal Center)

Alleanza
del Centro)

Le
Centre)

Die
Mitte)

Le Centre

Sig. Gerhard Pfister
Président Le Centre Suisse

Sig. Gianna Luzio
Secrétaire générale Le Centre Suisse



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch



Bern, 7. Juli 2023 sgv-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Die Covid-19-Pandemie sowie die drohende Energiemangellage im vergangenen Winter haben gezeigt, dass im Hinblick auf die Verkehrsführung in Ausnahmesituationen ein ganzheitlicheres Bild vonnöten ist. Daher werden in der Vorlage die Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Hinblick auf Ereignisse (VKOVE) sowie die Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VVTA) in einer neuen «Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen» (VKOVA) zusammengefasst. Dabei werden unter anderem der gewerblichen Gütertransport auf der Strasse sowie der Luftverkehr stärker einbezogen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv begrüsst die Anerkennung der Systemrelevanz des Strassentransports sowie der Luftfracht im Rahmen der neuen VKOVA. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrs in Ausnahmesituationen sind die privaten Transportunternehmen jedoch zwingend auch im koordinierenden Leitungsorgan einzubeziehen.

Private Transportunternehmen leisten einen bedeutenden Beitrag zur Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern. Daher ist es wichtig und richtig, dass diese privatwirtschaftlichen Akteure auch im Verkehr in Ausnahmesituationen einbezogen, und daher in der neuen VKOVA integriert werden. Im Zuge einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrs in Ausnahmesituationen, welche von der Verordnung angestrebt wird, sind jedoch zwingend alle Verkehrsträger zu betrachten. Dazu gehört nebst dem Strassen-transport und der Luftfracht auch die Binnenschifffahrt.

Da die Unternehmen über beschränkte Ressourcen verfügen, ist es zentral, dass die ihnen durch die Unterstellung unter die VKOVA entstehende zusätzliche Regulierung auf ein Minimum reduziert wird. Den Unternehmen dürfen dadurch auf keinen Fall Mehrkosten entstehen, da dies ihre Wettbewerbsfähigkeit schwächen, und ihre Innovationsfähigkeit behindern würde.

Ausserdem beurteilt der sgv die Zusammensetzung des neuen Leitungsorgans als ungenügend. Den Unternehmen werden durch die Unterstellung unter die VKOVA zusätzliche Aufgaben in Form von Vorbereitungsmaßnahmen auf eine Ausnahmesituation vorgeschrieben (Art. 14). Konsequenterweise muss die Privatwirtschaft daher auch im Leitungsorgan vertreten sein.

Im Weiteren nimmt der sgv zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

1.a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Nein.

1.b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

Nebst den Verkehrsträgern Strasse, Schiene und Luft, welche in der Vorlage bereits vorgesehen sind, muss auch die Binnenschifffahrt einbezogen werden, um eine ganzheitliche Sicht über die Verkehrssituation zu ermöglichen.

1.c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Gemäss Vorlage sind die Aufgaben allgemein gehalten. Dies ist zu begrüessen, da den Akteuren dadurch der nötige Handlungsspielraum gegeben wird, um in einer Ausnahmesituation schnell und flexibel zu reagieren. Grundsätzlich muss darauf geachtet werden, übermässige Regulierungen zu vermeiden.

2.a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Die Unternehmen, welche für die Vorbereitungsmassnahmen und deren Umsetzung verantwortlich sind, sind im Leitungsorgan nicht vertreten. Dies gilt es anzupassen und die Privatwirtschaft in diesem Gremium angemessen zu repräsentieren.

2.b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Keine Bemerkungen.

3.a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Keine Bemerkungen.

3.b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Wichtig ist, dass die Koordination und Kommunikation auch departementsübergreifend, sowie über die Landesgrenzen hinaus sichergestellt ist. Dies sollte in der Vorlage noch konkreter festgehalten werden.

4.a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine Bemerkungen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Henrique Schneider
Stv. Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 5. Juli 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Der SGB begrüsst die mit dieser Vernehmlassung vorgeschlagene Zusammenführung der Verordnungen über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (VKOVE) sowie über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VUTA) zu einer neuen und erweiterten Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA). Damit werden neu alle Bestimmungen zur Vorbereitung und Bewältigung von Ausnahmesituationen im Verkehr in einer einzigen Verordnung festgehalten, während in deren erweiterten Bestimmungen zusätzlich zentrale organisatorische und materielle Erkenntnisse aus der Covid-19-Pandemie sowie der Vorbereitung auf eine mögliche Energiemangellage mitaufgenommen werden.

Die Festschreibung der als organisatorische Basis dienenden dreigliedrigen Systemführerschaft SBB (Schienenverkehr), PostAuto (RPV und Ortsverkehr Bus/Tram/Schiff/Seilbahn) und ASTRA (Nationalstrassen) erscheint uns sehr sinnvoll, da sich diese während der Covid-Pandemie bereits sehr bewährt hat.

Besonders unterstreichen möchten wir die Bedeutung der folgenden, aus Arbeitnehmendensicht sehr wichtigen Bestimmung in Art. 14 Abs. 2: *"Die Vorbereitungsmaßnahmen sind insbesondere zur Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals und zur Bereitstellung der betriebsnotwendigen Mittel zu treffen. Dabei sind die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie des Arbeitnehmerschutzes angemessen zu berücksichtigen."* Wie der Erläuternde Bericht dazu richtigerweise festhält, werden allfällige Abweichungen von den Bestimmungen im AZG beziehungsweise ARG in der AZGV beziehungsweise ARV1 geregelt und gelten damit explizit auch für die von der E-VKOVA abgedeckten Ausnahmesituationen. **Sollte dies ausnahmsweise nicht der Fall sein und**

müssten Beschlüsse für zusätzliche Abweichungen getroffen werden, ist der Einbezug der Arbeitnehmenden beziehungsweise der Gewerkschaften absolut zwingend. Letzteres wird so im Erläuternden Bericht zwar erwähnt, es müsste unseres Erachtens aber auch direkt Eingang in die Verordnung finden. Im Folgenden unser Vorschlag dazu:

Art. 14 Abs. 2: [...] *Dabei sind die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie des Arbeitnehmerschutzes angemessen zu berücksichtigen und die Vertretung der Arbeitnehmenden gebührend in den Prozess einzubeziehen.*

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Par e-mail : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 5 juillet 2023

Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise de situations exceptionnelles (OCTSE)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur cet avant-projet d'«Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise de situations exceptionnelles (OCTSE)». L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Ces dernières années, la crise du Covid-19 et les craintes de pénurie énergétique ont mis en évidence l'importance de disposer de structures de crise pouvant être opérationnelles rapidement, dans le domaine des transports comme ailleurs. L'UVS salue les enseignements tirés par la Confédération et la proposition de fusionner les deux ordonnances ayant servi de base pour les situations exceptionnelles jusqu'à maintenant (Ordonnance sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles OTPE et Ordonnance sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements OCTE). La nouvelle ordonnance devrait constituer une base appropriée pour la réglementation de la coordination des transports en vue de maîtriser les situations exceptionnelles.

Parmi les déficits mis en lumière ces dernières années figure le champ d'application de l'OCTE, limité aux seuls transports prioritaires : le fret routier professionnel et le transport aérien n'y étaient en effet pas inclus. Il est opportun de corriger cela. Il est particulièrement important qu'à l'avenir les entreprises de transport de fret routier, comme les entreprises de transport de personnes titulaires d'une concession ainsi que les entreprises de transport de marchandises par rail, soient également tenues de prendre des mesures de préparation pour faire face aux situations d'urgence.

Si l'UVS salue le renforcement de la direction de l'organe directeur en plaçant à sa tête le plus haut niveau de l'administration fédérale (Directeur ou Directrice de l'Office fédéral des transports), elle



demande que les villes y soient également représentées, au même titre que les cantons et les acteurs du secteur des transports.

Demande concernant les différentes dispositions

- Art. 6, al. 2 : intégration des villes dans l'organe directeur pour la coordination des transports.
[...]
Let. p. Union des villes suisses

Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

10. Juli 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA): Stellungnahme economiessuisse

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. März haben Sie uns gebeten, zur Zusammenführung der Verordnungen VKOVE und VVTA in eine neue Verordnung VKOVA Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Sämtliche dieser Mitglieder sind an einem resilienten Verkehrssystem und an einer effizienten Krisenvorsorge interessiert.

economiesuisse begrüsst die Zusammenführung der beiden geltenden Verordnungen in eine neue Verordnung. Wir sehen jedoch noch an einigen Stellen Nachbesserungsbedarf:

1. **Einbezug der Rheinschifffahrt:** Diese ist als Akteurin bisher nicht im Entwurf der VKOVA vorgesehen. Der Gütertransport über den Rhein ist jedoch versorgungsrelevant (rund 10% der Gesamtimporte und etwa ein Drittel der Mineralölimporte in die Schweiz) und sollte unbedingt in den Vorbereitungen einer Ausnahmesituation berücksichtigt werden.
2. **Koordination mit dem Ausland sicherstellen:** Der Entwurf der VKOVA schafft keine Voraussetzungen für eine Koordination mit den Nachbarstaaten der Schweiz. Gerade für die Güterversorgung wäre das jedoch entscheidend. Die zuständigen Bundesstellen und die Systemführer müssen angehalten sein, den grenzüberschreitenden Warenaustausch in einer Krise aufrecht zu erhalten.
3. **So flexibel wie möglich, so detailliert wie nötig:** Lehren aus vergangenen Krisen sind wichtig, aber auch nur begrenzt auf künftige Krisen übertragbar. Die VKOVA sollte daher prinzipienbasiert

und resultatorientiert ausgestaltet sein. Ein Fokus der Verordnung auf Prozessregulierung wäre falsch und würde die Anpassungsfähigkeit in verschiedenen Szenarien einschränken.

4. **Freiräume maximieren, Bürokratie minimieren:** Gleiches gilt für die Anforderungen an die versorgungskritischen Unternehmen gem. Art. 2 Abs. 1 Bst. d E-VKOVA. Gerade die Pandemie hat gezeigt, dass es für Resilienz Agilität braucht und für Agilität Freiräume. Die Regulierung sollte in Ausnahmesituationen auf pauschale Ausnahmen vom geltenden Recht setzen, anstatt durch aufwändige Bewilligungsprozesse Flaschenhälse zu schaffen.¹ Auch die Vollzugskosten vor dem Eintreten eines Ernstfalls müssen tief bleiben. Den privatwirtschaftlichen Transportunternehmen soll kein substanzieller Mehraufwand entstehen. Sie sind nicht vom Staat konzessioniert, sondern stehen im Wettbewerb. Dort darf ihnen durch die Krisenvorsorge kein Nachteil erwachsen.

Weitere Ausführungen können Sie dem dieser Stellungnahme beiliegenden Fragebogen entnehmen.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen bei Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung,
Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Beilage erwähnt

¹ In diesem Zusammenhang sei beispielsweise erwähnt, dass gewisse Transportunternehmen während der Pandemie relativ aufwändige Sonderbewilligungen des BWL einholen mussten, bevor u.a. die Arbeitszeiten flexibilisieren konnten, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

BLS AG

Genfergasse 11
3001 Bern

bls.ch

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 21. Juni 2023

**Vernehmlassung zum Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA);
Stellungnahme der BLS AG**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Die nachfolgenden Bemerkungen sind nach Verordnungsartikeln gegliedert und geben die konsolidierte Haltung der BLS AG, BLS Netz und BLS Cargo AG wieder.

Artikel / Thema	Input BLS AG
Art. 6 Organisation des Leitungsorgans	<p>Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen müssen in dem Leitungsgremium u.E. auch vertreten sein. Andernfalls ist zu definieren, wie die Informations- und Abstimmflüsse aus dem Leitungsgremium mit den Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen konkret umzusetzen ist. Art. 7d ist hier zu wenig präzise. («Das Leitungsorgan sorgt für den kontinuierlichen Austausch fachspezifischer Informationen zwischen den Akteuren des Verkehrs»)</p> <p>Gemäss erläuterndem Bericht zu Art. 6 / Bst. b (Seite 8 unten) diskutiert und verabschiedet das Leitungsorgan eine Liste mit Gefahren und Bedrohungen mit den Akteuren des Verkehrs. Die entsprechende Liste soll den "zuständigen Stellen zur Verfügung gestellt werden". Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen Liste müssen nicht nur informiert, sondern aktiv und vorgängig in die Erarbeitung der Gefahrenliste einbezogen werden.</p>

Art. 9 Präsidium / Bst. b (Seite 9 im erläuternden Bericht)	Der Tätigkeitsbericht des Leitungsorgan zuhanden des UVEK sollte auch der BLS und auf deren Wunsch auch den anderen Akteuren des Verkehrs verteilt werden, da diese unmittelbar davon betroffen sind
Art. 13	Der Einbezug der Akteure des Verkehrs ist auch in Art. 13, Abs. 1-3 (S. 13/14 im erläuternden Bericht) unzureichend sichergestellt: Die unter a) erwähnte "systematische Auseinandersetzung mit den durch das Leitungsorgan definierten Gefahren und Bedrohungen" muss auch mit den Akteuren der Verkehrs erfolgen.
Art. 15 Aufsicht über die Vorbereitungsmaßnahmen	Gemäss erläuterndem Bericht (S. 18) überprüft das BAV die Vorbereitungsmaßnahmen nur stichprobenartig mit Kernfragen ohne inhaltliche Beurteilung. Die Überprüfung sollte wenn, dann auch inhaltlich erfolgen, damit daraus Verbesserungen ableitbar sind. Mit einer verbindlicheren Überprüfung muss auch die Übernahme entsprechender Verantwortlichkeiten einhergehen. Andernfalls sollte u.E. aus Effizienzgründen besser ganz darauf verzichtet werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

BLS AG

Olivier Bayard
 Fachspezialist Public Affairs



PostAuto AG
Engehaldenstrasse 39
3030 Bern

www.postauto.ch

PostAuto, Engehaldenstrasse 39, 3030 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Datum 6. Juli 2023
Kontaktperson Philipp Schwander
E-Mail philipp.schwander@post.ch
Direktwahl +41 (0)58 341 59 74

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrter Herr Zimmerli, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Entwurf der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellung nehmen zu können.

PostAuto ist als Systemführerin Strasse sehr direkt von der neuen Verordnung betroffen. Die Covid-19-Pandemie aber auch die Energiemangellage letzten Winter haben deutlich gezeigt, wie wichtig die Krisenvorsorge auch für den Verkehr ist. Wir teilen Ihre Einschätzung, dass sich der systemische Ansatz mit der Systemführung in solchen Ausnahmesituationen bewährt hat. Wir bedanken uns für die konstruktive Zusammenarbeit im Vorfeld der Vernehmlassung und haben erfreut zur Kenntnis genommen, dass unsere Erkenntnisse, die wir als Systemführerin in den letzten Jahren sammeln konnten, weitgehend in die neue Verordnung eingeflossen sind.

Dass die bisherigen Verordnungen zusammengeführt werden sollen, scheint uns geeignet, alle Bestimmungen für die Vorbereitung auf sowie für die Bewältigung von Ausnahmesituationen im Verkehr übersichtlich in einer Verordnung festzulegen. Positiv erachten wir zudem, dass mit der VKOVA die Rollen und Aufgaben von Behörden, Systemführerinnen und den Transportunternehmen klar benannt werden. Speziell begrüsst PostAuto, dass mit dem Entwurf Fragen der Entschädigung von Vorleistungen sowie die Haftungsfrage geklärt werden.

Gerne weisen wir darauf hin, dass die Dekarbonisierung des Strassen-öV in den kommenden Jahren neue Herausforderungen auch in Ausnahmesituationen mit sich bringen wird – etwa bei der Ladeinfrastruktur, den Netzbetreiber- oder Stromproduzentinnen. Der Einbezug dieser Akteure wird in Zukunft wichtig sein. Wir empfehlen, diese sich verändernde Ausgangslage bereits heute in der Verordnung VKOVA zu adressieren. Darüber hinaus haben wir zusätzliche Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen:

Bemerkung Artikel 5

In Abstimmung mit den SBB als Systemführerin Schiene soll die Verpflichtung für Transportunternehmen eingeführt werden, einen «Single Point Of Contact» zu bestimmen, der für die Ausnahmesituationen eine entsprechende Verantwortung trägt. Dies im Sinne der Vereinfachung der Zusammenarbeit.

Zudem sollen die Unternehmen auch in der ordentlichen Lage zur Zusammenarbeit mit den Systemführerinnen verpflichtet werden. So müssen Anfragen der Systemführerinnen zeitnah beantwortet werden, etwa Lieferung von Kontaktdaten oder Fahrzeugkapazitäten. Dies ist insbesondere in Vor-
krisen-Lagen wichtig, wenn die Vorbereitungen hochgefahren werden müssen (vgl. auch Art. 13 und Art. 14, Abs.4).

Bemerkung Artikel 11 und 12

In der Verordnung soll zusätzlich festgehalten werden, dass die Entschädigungen zwischen dem BAV und den beauftragten Organisationen vereinbart und nicht einseitig durch das BAV festgelegt werden. Die finanzielle Vergütung muss angemessen sein und sämtliche Aufwände, Auslagen sowie weitere, durch die Ausnahmesituation verursachte Kosten vollständig decken.

Bemerkung Art. 13, Abs. 1-3

Es scheint uns zentral, dass durch diese Verordnung keine Doppelspurigkeiten geschaffen werden. Es existieren bereits verschiedene Instrumente wie etwa das Fahrplaninformationssystem FIS, das alle aktuellen Betriebszustände abbildet. Diese Instrumente sollen auch in Ausnahmesituationen zur Anwendung kommen und Informationsbasis für die verschiedenen Organisatoren und Akteure wie die NAZ sein. Dies sollte in der Verordnung präzisiert werden.

Bemerkung Art. 13, Abs. 2

In der Aufzählung der Aufgaben gibt es eine Diskrepanz zwischen erläuterndem Bericht und Vorlage: Die Aufgaben «Unterstützung der Behörden und Organisationen» und «Übungen» sind in der Vorlage nicht aufgeführt. Das sollte aus unserer Sicht bereinigt werden. Ebenfalls ist damit zu rechnen, dass in Zukunft weitere Aufgaben notwendig werden. In diesem Fall wäre eine erneute Anpassung auf Stufe Verordnung angezeigt.

Bemerkung Art. 13, Abs. 3

Unseres Erachtens gibt es keine Massnahmen, die in *jeder* Ausnahmesituation den Transport sicherstellen können, wir regen daher an, diese Formulierung anzupassen: «Die Massnahmen müssen geeignet sein, in jeder Ausnahmesituationen sowohl den Güter-, als auch den Personenverkehr sicherstellen zu können.»

Für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen danken wir Ihnen. Bei Rückfragen können Sie sich gerne an Philipp Schwander (philipp.schwander@post.ch) wenden.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG
Markt und Kunden

Christa Hostettler,
Leiterin Markt und Kunden

PostAuto AG
Digitalisierung und Services

Andreas Biedermann,
Leiter Digitalisierung und Services

Bemerkungen der ISB BEV/DICH sowie der vom Beauftragten für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet vertretenen EVU des DB-Konzerns zur Vernehmlassung des UVEK bzgl. der neuen „Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen“ (VKOVA)

1. Bemerkungen zum Fragenkatalog Fragen 1-3 zur Vernehmlassungsvorlage:

zu Frage 1. c)

1. Wer initiiert bzw. veranlasst die Durchführung der Aufgaben gem. Art. 5 a) bis c)?

2. Bemerkungen zu einzelnen Regelungen des Verordnungsentwurfs (Frage 4):

zu Art. 13:

Wie bzw. wann (schon bei der Vorbereitung, oder erst in einer konkreten Ausnahmesituation) wird eine Kontaktaufnahme der SBB AG als Systemführerin mit den ISB/TU hergestellt – dies ist im Verordnungsentwurf unregelt (lediglich von einem Kontaktverzeichnis ist die Rede).

zu Art. 13 (2):

Im Erläuterungsbericht zu Art 13 (1) bis (3) werden bei den Vorbereitungsmaßnahmen unter f) und g) „Unterstützung der Behörden und Organisationen“ sowie „Übungen“ erwähnt. Diese finden sich aber im Verordnungstext im Abs. 2 nicht. Eventuell könnte man diese beiden nachtragen.

zu Art. 14 (1):

Gem. ihrem SMS lässt die ISB BEV die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet durch die DB Netz AG im Auftrag des BEV und grundsätzlich unter Anwendung des deutschen Regelwerks betreiben. Darunter fällt auch die Verfügbarhaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Vorbereitung und Durchführung von Transportdienstleistungen in Ausnahmesituationen. Grundlage hierfür bildet die entsprechende deutsche Gesetzgebung, welche die Umsetzung eines Business Continuity Management System (BCMS) verlangt. Die Umsetzung des BCMS erfolgt seitens der DB Netz AG entsprechend ihren Rahmenrichtlinien und unter Berücksichtigung der ISO 22301. Spezifische Erweiterungen dieser Konzepte aufgrund zusätzlicher bzw. anders gelagerter Anforderungen aus der Schweizer Gesetzgebung und hier insbes. der künftigen VKOVA bedürfen daher entsprechend umfangreicher und zeitintensiver Abstimmungen zwischen der ISB BEV und der DB Netz AG einerseits sowie den beteiligten Schweizer Stellen andererseits. Ggf. sich als notwendig erweisende Sonderlösungen müssen zusätzlich erarbeitet werden. Insofern wird hierfür eine ausreichend bemessene Frist zur Erledigung dieser Aufgaben benötigt.

zu Art. 21:

Die EVU DB Fernverkehr AG und DB Regio AG schlagen folgende Ergänzung zu Artikel 21 vor: Unternehmen, welche ausschließlich eine Sicherheitsbescheinigung für die Deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet besitzen, sind von der Durchführung von vorrangigen Transporten befreit.

Begründung zu Ergänzungsvorschlag Art.21: : Bei den genannten Strecken handelt es sich um die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet; die Fahrzeuge, welche dort verkehren, haben meist nur eine deutsche Zulassung nach EBO und können im Schweizer Binnennetz der SBB nicht verkehren. Außerdem grenzen alle Strecken an die Bundesrepublik Deutschland an, d.h. wenige Kilometer nach Verlassen eines Bahnhofs auf Schweizer Hoheitsgebiet, wird unmittelbar Deutsches Hoheitsgebiet erreicht. Somit ist der Nutzen bei einer Ausnahmesituation auf diesen Strecken nicht gegeben, da nach Erreichen des Deutschen Hoheitsgebiets, die Anforderungen der VKOVA nicht mehr gelten.

BERNMOBIL

Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14
Tel. 031 321 88 88
bernmobil.ch

BERNMOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS

Auswahl

konsultationen@bav.admin.ch
Eidgenössische Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Herr Jonathan Zimmerli

Bern, 10. Juli 2023

Sicherheit, QM, UM

Reto Würigler, +41 31 321 82 12, reto.wuerigler@bernmobil.ch

Rückmeldung zu Vernehmlassung VKOVA

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, zum vorliegenden Entwurf der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellung nehmen zu können.

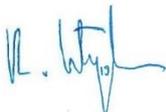
Die Zusammenführung der VKOVE und der VVTA ist aus unserer Sicht ein wichtiger und richtiger Schritt. Aus Sicht einer KTU des Orts- und Regionalverkehrs ist es evident, die Möglichkeiten und Grenzen der Systemführerin Strasse kritisch zu betrachten. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Kenntnisse insbesondere betreffend Anforderungen und Prozesse des Ortsverkehrs nur ungenügend in die Problemerkennung und Beschlussfassung der beiden Systemführerinnen einfließen.

Wir haben, wie gewünscht, auf Ihre konkreten Fragen geantwortet. Zudem haben wir tabellarisch auf einzelne Abschnitte der Verordnung den aus unserer Sicht notwendigen Anpassungsbedarf aufgelistet und begründet.

Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BERNMOBIL



Reto Würigler
Leiter Sicherheit, Qualität, Umwelt, Risk

Antworten auf die konkreten Fragen in der Vernehmlassung

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

- a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?
Ja, es besteht der Eindruck, dass eher zu viele Akteure aufgeführt sind.
- b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?
Das ASTRA fokussiert nur auf die Nationalstrassen. Für den Ortsverkehr sind aber die Kantons- und Gemeindestrassen relevant. Die Vertretung dieser Disziplinen ist nicht geregelt und fehlt damit.
- c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung?
Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?
Die Begriffe wie "koordiniert" "unterstützen" (Art 16) sind schwammig und sollten konkretisiert werden.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

- a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?
Die Postauto AG kennt die spezifischen Prozesse für den Ortsverkehr in den grösseren Städten nicht in dem Ausmass, dass sie ihrem Auftrag gemässe der VKOVA gerecht werden kann. Richtig wäre – dies hat auch die Pandemie gezeigt – ein Kernteam mit Vertretungen aus den Ortsverkehren der Städte Genf, Bern, Basel, Zürich zu formieren, welche auf die Informationsbeschaffung, Lagebeurteilung, Entschlussfassung, Massnahmenplanung angemessen Einfluss nimmt.
- b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?
Siehe Antworten 1c), die Aufgaben sind mit Verben beschrieben, welche einen grossen Interpretationsspielraum ermöglichen.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

- a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?
keine Aussage, da nicht direkt betroffen.
- b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?
Siehe dazu Tabelle auf der nächste Seite.

Aus unserer Sicht ist kein einheitliches Verständnis in der Bundesverwaltung zum Terminus kritische Infrastruktur vorhanden. Es ist wünschenswert, dass der Terminus kritische Infrastruktur definiert und diese Definition gut begründet wird. Aus der Sicht der SVB sind wir keine kritische Infrastruktur und sehen keinen Vorteil für die Gemeinschaft, den Ortsverkehr als kritische Infrastruktur zu definieren.

Betreffend die Rolle der Postauto AG könnte sie Teil der Lösung für Probleme der Vollbahn sein, indem Nebenlinien durch Postauto AG abgewickelt werden, sodass die Vollbahn zusätzliche Kapazitäten für starkfrequentierte Linien frei werden. Es macht wenig Sinn, dass sich die Vollbahn einschränkt (kontingentiert), während Postauto AG Normalbetrieb fährt. Ein übergeordneter, übergreifend koordinierter Einsatz aller Ressourcen muss das Ziel sein.

BERNMOBIL

Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14
Tel. 031 321 88 88
bernmobil.ch

**Kommentare SVB, Vernehmlassung VKOVA, (Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen)**

Input von	Dokument	Kapitel	Anpassungsbedarf	Begründung
SVB	Erläuternder Bericht	Art 18, Abs 1	Weisungsbefugt in den Teilbereichen bezüglich Betrieb	Die Postauto AG ist mangels Kenntnis der Besonderheiten der Ortsverkehre kaum in der Lage, zielführende Weisungen zum Betrieb auszusprechen.
SVB	Erläuternder Bericht	Art 14, Abs 2	... müssen z.B Gesundheitsschutz und die Arbeitssicherheit sichergestellt werden	Bei z.B. einem Reaktorunfall können die KTU unmöglich über das notwendige Fachwissen und Material verfügen. Solcher Vorgaben müssen übergeordnet definiert und alle nicht im Handel erhältlichen persönlichen Schutzausrüstungen durch Bundstellen ausgegeben werden.
SVB	Erläuternder Bericht	Art 20	Die Strassenfahrzeuge des öV dürfen nur auf die Strecken verkehren, für welche eine Konzession besteht.	Die Fahrzeuge haben Stehplätze und keine Sicherheitsgurte. Sie müssen per Verordnung befugt werden, ausserhalb der gültigen Konzession zu fahren, damit bei einem Verkehrsunfall der Fahrdienstangestellte nicht in Haftung kommt.

Gemeinsame Stellungnahme/ position commune RAILplus VKOVA – OCTSE

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen. / Les acteurs des transports sont toutes les organisations, services et entreprises de transport qui accomplissent une tâche lors de la préparation aux situations exceptionnelles ou en cas de situation exceptionnelle.

a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt? / a) L'ordonnance énumère-t-elle les acteurs déterminants dans le domaine des transports ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
Keine Bemerkungen	

b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden? / b) Si ce n'est pas le cas, quels acteurs faut-il mentionner en sus ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
Keine Bemerkungen	

c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen? / c) Les tâches des acteurs dans le domaine des transports sont-elles clairement désignées ou faut-il les préciser ? si oui, quels articles faut-il préciser ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
Keine Bemerkungen	

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr. / 2. L'organe directeur CTE se compose de représentants de tous les acteurs des transports déterminants en Suisse. Il se réunit deux fois par an et traite des questions stratégiques liées à la maîtrise des événements dans les transports.

a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle? / a) Tous les acteurs / services des transports déterminants sont-ils représentés au sein de l'organe directeur ou manque-t-il un acteur ou un service ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
Keine Bemerkungen	

b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen? / b) Les tâches de l'organe directeur sont-elles appropriées ou manque-t-il certaines tâches ou éléments importants ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
Keine Bemerkungen	

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt. / 3. Les tâches des services fédéraux compétents pour les transports dans les situations exceptionnelles sont désormais fixées dans l'OCTSE.

a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen? / a) Tous les services concernés au sein de l'administration fédérale sont-ils mentionnés ou y a-t-il d'autres services qui doivent être mentionnés dans cette ordonnance ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
Keine Bemerkungen	

b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben? / b) Les tâches des différents services fédéraux, tant pendant la préparation d'une situation exceptionnelle qu'en cas de situation exceptionnelle, sont-elles décrites ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
Keine Bemerkungen	

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA. / 4. Autres remarques sur l'OCTSE

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage / a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Bemerkungen / Remarques	Unternehmung / Entreprise
<p>Art. 14 – Eine gesetzliche Verpflichtung von Personal wird im Ereignisfall nicht umsetzbar sein. Der Betrieb muss mit dem vor Ort vorhandenen Personal betrieben werden. Somit können Kapazitäten vorab nicht bestimmt werden.</p> <p>Für ein AKW-Ereignis ist es nicht realistisch, dass wir alle betriebsnotwendigen Personen mit den nötigen Schutzausrüstungen ausrüsten können. Weiter ist dieses Personal regelmässig auszubilden. Wer trägt die Kosten dafür?</p>	AVA

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Per Email an:
konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 19. Juni 2023/US/bk

Vernehmlassung "Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)"

Geschätzte Damen und Herren

Wir begrüßen die gesetzten Ziele der VKOVA, namentlich die Zusammenführung der bisherigen KOVE und VVTA sowie die Ergänzung mit den Verkehrsarten Gütertransport und Luftfrachtverkehr.

Gerne geben wir folgende Stellungnahme zur VKOVA ab, basierend auf Ihrem Fragenkatalog BAV-042.53-1/20/3/3/11.

Frage 1:

- a) Nein.
- b) In Bezug auf Luftverkehr wird zwar das BAZL erwähnt, eine Systemführerschaft im Luftverkehr (evtl. Skyguide/BAZL) ist jedoch nicht benannt.
- c) Bezüglich Luftverkehr scheint uns die Aufgabenverteilung lückenhaft zu sein. Das BAZL wird zwar in der VKOVA erwähnt, neben einer definierten Systemführerschaft mangelt es aber an der Umsetzung. Konkret fehlt die Erwähnung des BAZL resp. Systemführerschaft Luftverkehr z.B. in folgenden Artikeln der VKOVA:

- Art. 11 Abs. 2
- Art. 13
- Art. 15
- Art. 16
- Art. 17
- Art. 18
- Art. 22

Frage 2:

a) Ja.

b) Aufgrund der Komplexität sollte die Durchführung/Planung von Übungen dem Leitungsorgan zugeteilt werden anstelle der Systemführerschaften oder gar der Transportunternehmen (Art. 7, Art. 13 Abs. 1-3, Art. 14 VKOVA).

Die Organisation von nationalen/kantonalen oder regionalen Übungen (siehe Bemerkung g) zu Art. 13 Abs. 1-3 VKOVA im Erläuternden Bericht) sollte aufgrund der Komplexität dieses Auftrages beim Leitungsorgan angesiedelt werden. Damit wird sichergestellt, dass Übungsanlagen gemäss gewähltem Bedrohungsszenario erstellt werden können. Demgegenüber besteht bei einer Erstellung durch die Systemführerschaft das Risiko einer beengten Sicht auf die jeweils eigenen Kompetenzen. Nicht zuletzt sind nötige Ressourcen für die Erfüllung dieses Auftrages nicht zu unterschätzen, ein Mehrwert im Sinne des Bevölkerungsschutzes ist insgesamt somit wünschenswert.

Frage 3:

a) Speziell in Bezug auf KKW-Ereignisse fehlt uns eine Fachstelle Strahlenschutz im Fall einer VKOVA, aktuell wird von den TU erwartet, dass sie Vorbereitungen treffen inkl. Arbeitssicherheit/Gesundheitsschutz der Mitarbeitenden. Jedoch ist unklar, was genau vorzuhalten/vorzubereiten ist oder welche Materialbeschaffungen zu tätigen sind (Geigerzähler, Dosimeter, Schutzbekleidung, Dekontaminationsstellen etc.). Hier fehlt eine entsprechende Fachstelle in der VKOVA (evtl. ENSI, BABS, Militär?). Zudem kann die Aufgabenverantwortung für Vorbereitungen nicht bei einzelnen TU liegen, sondern muss innerhalb der fachlich kompetenten Fachstelle bearbeitet werden.

b) Wie oben erwähnt, scheint uns der Aufgabenbereich des BAZL unzureichend beschrieben. Zudem wird unseres Erachtens der gesamte Bereich Strahlenschutz/KKW zu wenig berücksichtigt.

Frage 4:

- Artikel 14 Abs. 1-3 VKOVA: Gemäss Verordnungstext bereiten die Unternehmen ihre Massnahmen zusammen mit zuständigen Behörden für Bevölkerungsschutz etc. vor. Im Ereignisfall jedoch werden Massnahmen via Systemführerschaft angeordnet/koordiniert. Wäre es daher nicht sinnvoller, die Ausarbeitung von Massnahmen durch die Systemführerschaft machen zu lassen, was gleichzeitig den Infolluss und den Aufbau eines Informationsnetzwerkes begünstigen würde? Folglich gehören Art. 14 Abs. 2 und 3 aus unserer Sicht in den Aufgabenbereich der Systemführerschaft in Art. 13.
- Im Sinne einer Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Systemführerschaft und Transportunternehmen sowie als Folge der umfangreichen Aufgabengebiete der Systemführerschaft wäre es wünschenswert, die Aufsicht über die Unternehmen der Systemführerschaft zu übertragen. Dem BAV verbleibt die Aufsicht ihrer direkten Ansprechpartner PA AG und SBB (hier fehlen uns VMZ, BAZL → Systemführerschaft Luftverkehr).
- Ganz generell beinhaltet der Erläuternde Bericht viele Details, welche sich aus dem Verordnungstext nicht ergeben. Als Beispiel sei Art. 13 Abs. 3 VKOVA mit der Auflistung der Vorbereitungsmaßnahmen genannt. Es stellt sich daher die Frage, ob die VKOVA im Detaillierungsgrad nicht zu grob/oberflächlich gefasst ist.
- Erläuternder Bericht zu Art. 23 VKOVA: Hier wird unter anderem erwähnt, dass Art. 23 VKOVA auch in einer Energiemangellage anwendbar sei, z.B. um den Schienenverkehr auszudünnen, um Strom zu sparen. Parallel zur VKOVA ist eine Verordnung zum Umgang mit Stromsparaufgaben der Branche ÖV am Entstehen (ursprünglich war eine Freigabe durch den Bundesrat per März 2023 geplant, der aktuelle Stand ist uns nicht bekannt). Widerspricht diese Zusatzbemerkung nicht der neuen Stromsparverordnung des ÖV? Konkret wird darin die Systemführerschaft mit der Koordination der Massnahmen zur Erreichung eines definierten Stromsparzieles beauftragt. Eine zusätzliche Massnahmenquelle in Form des BAV scheint uns hier die Situation eher zu verwirren oder das Erreichen eines Sparziels gar zu verunmöglichen.
- Erläuternder Bericht zu Art. 14 VKOVA (Vorbereitungsmaßnahmen): Der Aufbau eines BCM (explizit erwähnt wird die Norm ISO 22301) selbst für kleinste TU erscheint uns zu ambitiös. Für ein kleines TU mit eingeschränkter Streckennetz- und/oder Rollmaterialkapazität ist dieser Aufwand kaum zu rechtfertigen, als Beispiel sei die Dolderbahn in Zürich genannt. Aus unserer Sicht ist auf ein BCM im Stil der Norm zu verzichten, vielmehr ist "eine Notfallplanung zu betreiben". In der VKOVA wie auch den Begleitdokumentationen soll BCM durch Notfallplanung ersetzt werden.

Ebenfalls wird unter diesem Titel erwähnt, dass Unternehmen keine Transportmittel oder Infrastrukturen vorhalten sollen. Im Laufe der schnell zunehmenden Dekarbonisierung im

Verkehr wird es in Kürze zu einer faktischen Stilllegung der ÖV-Unternehmen kommen im Falle eines Blackouts, in allen anderen Szenarien sind Bevölkerungsschutzfahrten aufgrund der geringen Reichweite der E-Busse kaum mehr zu leisten. Wir stellen uns die Frage, ob nicht eine klar definierte Vorgabe seitens Bund bezüglich Vorhaltung einer stromunabhängigen Transportflotte (e-Fuel, Wasserstoff, Gas, Diesel etc.) zielführender wäre – inkl. den Zusatzleistungen die dazu zwingend notwendig wären, z.B. Notstromanlagen für die Tankbefüllung, Unterhalt der Fahrzeuge etc. Solche Vorhalteleistungen wären durch den Bund zu tragen.

- Im Entwurf "Nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen (SKI)" wird der öffentliche Verkehr Strasse dem ASTRA/BWL untergeordnet, der Schienenverkehr dem BAV. Das birgt aus unserer Sicht eine grosse Gefahr von unabgestimmten Massnahmen und Vorgaben, es könnte zu Überlagerungen und Zuständigkeitsfragen betreffend VKOVA und SKI kommen.

Sinnvoll unseres Erachtens wäre eine Anpassung der nationalen Strategie, so dass der öffentliche Verkehr (Schiene oder Strasse) gemeinsam als eine Branche behandelt wird, um koordinierte Massnahmen umsetzen zu können. Dies hat sich während der Corona-Pandemie bestens bewährt, ist auch in der Vorbereitung für eine Energiemangellage hilfreich bzw. erlaubt uns als ÖV-Branche, schweizweit abgestimmte Massnahmenpakete zu entwickeln.

Verkehr	Luftverkehr	Personen- und Gütertransport in der Luft	BAZL, BWL
	Schieneverkehr	Personen- und Gütertransport auf der Schiene	BAV, BWL
2023-...			
Sektor	Teilsektor	Aus SKI-Perspektive besonders relevante Leistungen (nicht abschliessend)	Zuständige Bundesstellen (nicht abschliessend)*
	Schiffsverkehr	Gütertransport auf dem Wasserweg (insb. Anbindung an Meereshäfen)	BAV, BWL
	Strassenverkehr	Personen- und Gütertransport auf der Strasse (motorisierter Individualverkehr und <u>öffentlicher Verkehr</u>)	ASTRA, BWL

Freundliche Grüsse

Björn Kaiser
 Leiter Sicherheit/Qualität/Umwelt

Public Affairs und Regulation - Hilfigerstrasse 1 - CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 12. Juni 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA).

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur VKOVA Stellung nehmen zu können. Die SBB unterstützt den Ansatz des BAV, die zwei bestehenden Verordnungen zum Umgang mit Krisensituationen in einem Erlass zusammenzuführen. Wir begrüßen zudem, dass die Vorlage die Zuständigkeiten und Aufgaben der unterschiedlichen Akteure klar regelt. Die VKOVA wird den Behörden und Systemführerinnen in der Zukunft eine solide Grundlage bieten, um Ausnahmesituationen zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund haben wir nur wenige Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln, die wir gern nachfolgend erläutern.

Art. 5 VKOVA (Zusammenarbeit)

Die Transportunternehmen sollen verpflichtet werden, einen "Single Point Of Contact" zu bestimmen, welcher für die Ausnahmesituationen eine entsprechende Verantwortung trägt. Dies im Sinne der Vereinfachung der Zusammenarbeit bzw. der Ausbildung.

Antrag

Art. 5 VKOVA wird wie folgt ergänzt:

Die Zusammenarbeit umfasst insbesondere:

...

b. die Umschreibung und Zuweisung der Funktionen zur Bewältigung von Ausnahmesituationen, unter anderem die Ernennung eines Single Point of Contact (SPOC) durch jeden Akteur des Verkehrs. ...

SBB AG

Public Affairs und Regulation
Hilfigerstrasse 1 3000 Bern 65 · Schweiz
luca.arnold@sbb.ch / www.sbb.ch

Art. 11 Abs. 3 und 4 (Beauftragte Organisationen) sowie Art. 12 Abs. 1 VKOVA (Aufgaben von Bundesstellen)

Wir begrüssen, dass die Systemführerinnen für die Erfüllung ihrer Aufgaben entschädigt werden. Die Entschädigungen sollen zwischen dem BAV und den beauftragten Organisationen vereinbart und nicht einseitig durch das BAV festgelegt werden. Dies um sicherzustellen, dass die finanzielle Vergütung sachgerecht ist und Aufwände, Auslagen sowie weitere, durch die Ausnahmesituation verursachten Kosten deckt.

Antrag

Art. 11 Abs. 3 wird wie folgt ergänzt:

³ entschädigt. Die Entschädigung deckt die Kosten, die für die beauftragten Organisationen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben entstehen.

Art. 18 VKOVA (Weisungsbefugnis der SBB AG)

Unser Verständnis ist, dass die Weisungsbefugnis einen Verwaltungsverordnungscharakter und vorliegend eine Verbindlichkeit gegenüber den anderen Unternehmen hat, welche im entsprechenden Sektor- oder Zuständigkeitsbereich tätig sind. Die Weisungsbefugnis gemäss Art. 18 Abs. 1 gibt der SBB die Möglichkeit, Leistungen und Aufträge anzuweisen und ausführen zu lassen. Art. 18 Abs. 2 legt weiter fest, dass das BAV bei Uneinigkeiten zwischen der SBB und PostAuto entscheidet. Dieses Konstrukt ist sachgerecht und angebracht.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Fabien Liechti (fabian.liechti@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Heidrun Buttler
Leiterin Sicherheit und Produktionsqualität



Luca Arnold
Leiter Regulation und Internationales

Kopie an: Guido Vasella, Generalsekretariat UVEK, Leiter Direktionsstab Bundesnahe Betriebe

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 06. Juli 2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA): Stellungnahme der Migros

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Migros bedankt sich für die Gelegenheit, zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellung nehmen zu können. Im beigelegten Fragebogen finden Sie unsere Rückmeldung.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Migros-Genossenschafts-Bund



Rainer Deutschmann
Leiter Direktion Sicherheit & Verkehr



Markus Neukom
Leiter Direktion Wirtschaftspolitik

Fragebogen zur Vernehmlassung – Stellungnahme Migros

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Ja, die relevanten Akteure sind genannt.

b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

--

c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Keine Präzisierungen notwendig.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Ja, die relevanten Akteure und Stellen sind vertreten.

b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Die Aufgaben sind zielführend.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Alle relevanten Stellen sind genannt.

b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Ja

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Gemäss Artikel 19 könnten Unternehmen verpflichtet werden, Transporte zu bestimmten Zwecken vorrangig durchzuführen. Bei der Verteilung der vorrangigen Transporte muss hierbei zwingend Rücksicht auf die Kernkompetenzen der Unternehmen genommen werden: So macht es Sinn, wenn bspw. auf Lebensmittel spezialisierte Bahnen sich auch in Ausnahmesituationen primär auf die Transporte von Lebensmitteln konzentrieren können. Dadurch könnten auch allfällige Wettbewerbsverzerrungen im Lebensmitteldetailhandel verhindert werden, welche auftreten könnten,

wenn Händler mit eigenem Transportunternehmen vorrangige Transporte ausserhalb ihrer Kernkompetenzen durchführen müssten.

Generelle Anmerkungen zur Bewältigung von Ausnahmesituationen

Es hat sich während der Covid-Pandemie gezeigt, dass in Ausnahmesituationen klare Verantwortlichkeiten von grosser Bedeutung sind für (system-)relevante Unternehmen: Es muss für die Akteure klar sein, wo und wie die Entscheidungen auf Bundesebene getroffen werden und wo und wie die Unternehmen sich und ihre Expertise einbringen können. Dieses Verständnis des Krisenmanagements des Bundes ist elementar für die Bewältigung von Krisen. Ein bundesrätlicher Krisenstab hat sich dabei als zielführendes und effizientes Gremium erwiesen. Ein direktes Einbinden der grossen Detailhandelsunternehmungen in diesen Krisenstab wäre wünschenswert.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 10.07.2023

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA): Stellungnahme der IG Detailhandel

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bedankt sich für die Gelegenheit, zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Im beigelegten Fragebogen finden Sie unsere Rückmeldung.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Präsident AG Güterverkehr
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft

Fragebogen zur Vernehmlassung – Stellungnahme IG Detailhandel

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

- a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?
Ja, die relevanten Akteure sind genannt.
- b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?
--
- c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?
Keine Präzisierungen notwendig.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

- a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?
Ja, die relevanten Akteure und Stellen sind vertreten.
- b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?
Die Aufgaben sind zielführend.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

- a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?
Alle relevanten Stellen sind genannt.
- b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?
Ja

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Gemäss Artikel 19 könnten Unternehmen verpflichtet werden, Transporte zu bestimmten Zwecken vorrangig durchzuführen. Bei der Verteilung der vorrangigen Transporte muss hierbei zwingend Rücksicht auf die Kernkompetenzen der Unternehmen genommen werden: So macht es Sinn, wenn bspw. auf Lebensmittel spezialisierte Bahnen sich auch in Ausnahmesituationen primär auf die Transporte von Lebensmitteln konzentrieren können. Dadurch könnten auch allfällige Wettbewerbsverzerrungen im Lebensmitteldetailhandel verhindert werden, welche

aufreten könnten, wenn Händler mit eigenem Transportunternehmen vorrangige Transporte ausserhalb ihrer Kernkompetenzen durchführen müssten.

Generelle Anmerkungen zur Bewältigung von Ausnahmesituationen

Es hat sich während der Covid-Pandemie gezeigt, dass in Ausnahmesituationen klare Verantwortlichkeiten von grosser Bedeutung sind für (system-)relevante Unternehmen: Es muss für die Akteure klar sein, wo und wie die Entscheidungen auf Bundesebene getroffen werden und wo und wie die Unternehmen sich und ihre Expertise einbringen können. Dieses Verständnis des Krisenmanagements des Bundes ist elementar für die Bewältigung von Krisen. Ein bundesrätlicher Krisenstab hat sich dabei als zielführendes und effizientes Gremium erwiesen. Ein direktes Einbinden der grossen Detailhandelsunternehmen in diesen Krisenstab wäre wünschenswert.



10. Juli 2023

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage betreffend der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen

Stellungnahme Coop und railCare

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Ja, die relevanten Akteure sind genannt.

b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

--

c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Grundsätzlich sind die Akteure klar bezeichnet. Bezüglich der verlangten Vorbereitungsmaßnahmen besteht jedoch Präzisierungsbedarf. So bezieht sich Art. 14 auf Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a – c der Verordnung und somit nicht auf Unternehmen mit einer Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen nach Artikel 3 STUG. Im erläuternden Bericht auf S. 5 jedoch wird darauf hingewiesen, dass «auch die Strassengütertransportunternehmen, wie die konzessionierten Personentransportunternehmen auf Schiene und Strasse sowie die Schienengütertransportunternehmen, Vorbereitungsmaßnahmen zur Bewältigung von Ausnahmesituationen» treffen müssen. Dies führt für Unternehmen mit einer Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen nach Artikel 3 STUG zu Unklarheiten bezüglich ihrer Pflichten.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Ja, die relevanten Akteure und Stellen sind vertreten.

b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Die Aufgaben sind zielführend.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

- a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Alle relevanten Stellen sind genannt.

- b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Ja

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Gemäss Art. 19 können Unternehmen dazu verpflichtet werden, Transporte zu bestimmten Zwecken vorrangig durchzuführen.

Gemäss Artikel 19 könnten Unternehmen verpflichtet werden, Transporte zu bestimmten Zwecken vorrangig durchzuführen. Bei der Verteilung der vorrangigen Transporte muss hierbei zwingend Rücksicht auf die Kernkompetenzen der Unternehmen genommen werden: So macht es Sinn, wenn die railCare AG als 100-prozentige Tochter von Coop sich auch in Ausnahmesituationen primär auf die Transporte von Lebensmitteln konzentrieren kann. Dadurch könnten auch allfällige Wettbewerbsverzerrungen im Lebensmitteldetailhandel verhindert werden, welche auftreten könnten, wenn Händler mit eigenem Transportunternehmen vorrangige Transporte ausserhalb ihrer Kernkompetenzen durchführen müssten.

Generelle Anmerkungen zur Bewältigung von Ausnahmesituationen

Es hat sich während der Covid-Pandemie gezeigt, dass in Ausnahmesituationen klare Verantwortlichkeiten von grosser Bedeutung sind für (system-)relevante Unternehmen: Es muss für die Akteure klar sein, wo und wie die Entscheidungen auf Bundesebene getroffen werden und wo und wie die Unternehmen sich und ihre Expertise einbringen können. Dieses Verständnis des Krisenmanagements des Bundes ist elementar für die Bewältigung von Krisen. Ein bundesrätlicher Krisenstab hat sich dabei als zielführendes und effizientes Gremium erwiesen. Ein direktes Einbinden der grossen Detailhandelsunternehmungen in diesen Krisenstab wäre wünschenswert.

Besten Dank für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Rückmeldungen.

Freundliche Grüsse



Daniel Hintermann
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft



Philipp Wegmüller
Leiter railCare AG

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 05.07.2023

Stellungnahme VöV zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur VKOVA Stellung nehmen zu können. Der VöV unterstützt den Ansatz des BAV, die zwei bestehenden Verordnungen zum Umgang mit Krisensituationen in einem Erlass zusammenzuführen. Wir begrüssen zudem, dass die Vorlage die Zuständigkeiten und Aufgaben der unterschiedlichen Akteure klar regelt. Die VKOVA wird den Behörden und Systemführerinnen Schiene und Strasse in der Zukunft eine solide Grundlage bieten, um Ausnahmesituationen zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund haben wir nur wenige Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln, die wir gern nachfolgend erläutern.

Art. 5 VKOVA (Zusammenarbeit)

Die Transportunternehmen sollen verpflichtet werden, einen "Single Point Of Contact" zu bestimmen, welcher für die Ausnahmesituationen eine entsprechende Verantwortung trägt. Dies im Sinne der Vereinfachung der Zusammenarbeit bzw. der Ausbildung.

Antrag

Art. 5 VKOVA wird wie folgt ergänzt:

Die Zusammenarbeit umfasst insbesondere:

...

b. die Umschreibung und Zuweisung der Funktionen zur Bewältigung von Ausnahmesituationen, unter anderem die Ernennung eines Single Point of Contact (SPOC) durch jeden Akteur des Verkehrs. ...

Wir stellen fest, dass die Bedürfnisse bzw. die Herausforderungen sowohl im Schienen- als auch im öffentlichen Strassenverkehr je nach Verkehrssegment erheblich variieren können. Aus diesem Grund regen wir an, dass in der Zusammenarbeit der Systemführerinnen Schiene und Strasse ein enger Einbezug eines Meterspurunternehmens (Schiene) bzw. eines städtischen Transportunternehmens des öffentlichen Strassenverkehrs (mit Trambahnen) vorgesehen wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Brugg, 6. Juli 2023

Zuständig: Katja Riem
Sekretariat: Jeannette Saurer
Dokument: 230607_SN_VKOVA.pdf

Per E-Mail an:

konsultationen@bav.admin.ch

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) - Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 23. März 2023 laden Sie uns ein, zur obengenannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Sicherstellen des Transportes von lebenswichtigen Gütern

In Ausnahmesituationen ist die Landesversorgung mit Lebensmittel eine der wichtigsten Aufgaben. Es ist deshalb essenziell, dass in solchen Situationen die Landwirtschaft weiterhin ihren Tätigkeiten nachgehen kann, die Tiere versorgt werden können und die Produktion aufrechterhalten wird. Der Schweizer Bauernverband begrüsst dementsprechend, dass im Art. 2 Abs. 1 Bst. d auch die gewerblichen Gütertransportunternehmen in den Gültigkeitsbereich der Verordnung aufgenommen werden. Wie im erläuternden Bericht beschrieben, können diese entsprechend für die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern beigezogen und verpflichtet werden. Basierend auf der Definition im Art. 4 Abs. 2 des Landesversorgungsgesetzes (LVG) sind somit die flüssigen Treib- und Brennstoffe, Nahrungs- und Futtermittel, Saat- und Pflanzgut und die Roh- und Hilfsstoffe für die Landwirtschaft eingeschlossen. Damit können die systemrelevanten landwirtschaftlichen Tätigkeiten und die Produktion von Lebensmittel auch in Ausnahmesituationen bestmöglich sichergestellt werden.

Der Schweizer Bauernverband unterstützt dementsprechend die Vorlage und insbesondere die genannte Definition und klare Regelung.

Wir bedanken uns nochmals für das Berücksichtigen der landwirtschaftlichen Anliegen und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizer Bauernverband



Markus Ritter
Präsident



Martin Rufer
Direktor

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Zürich, 06.07.2023

Per E-Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zum vorliegenden Entwurf der VKOVA Stellung zu nehmen. Die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft benötigen täglich rund 16 Millionen Liter Treibstoff für die Mobilität auf der Strasse sowie 7.5 Millionen Liter Heizöl für Wärmemarkt und Industrie. An die Tankstellen und zu den Endkonsumentinnen und -konsumenten gelangen diese Mengen auf der letzten Meile hauptsächlich bis ausschliesslich auf der Strasse. Eine Flotte von rund 1'200 Tankfahrzeugen mit einem Gesamtladevolumen von rund 27 Millionen Liter erledigt diese Versorgungsaufgabe Tag für Tag zuverlässig.

In Anbetracht der Wichtigkeit von Logistikdienstleistungen für die Landesversorgung, begrüssen wir das Vorhaben des Bundesrates mit der VKOVA eine einheitliche Grundlage für die Koordination des Verkehrs während Krisenlagen zu schaffen. Nachfolgend konzentrieren wir uns in unserer Stellungnahme auf die Aspekte des Strassengüterverkehrs. Wir erlauben uns, zu Beginn einige allgemeine Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf zu machen, bevor wir auf die Fragen des Katalogs eingehen.

Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage

Ist das Vorhaben, den Strassengüterverkehr in den Geltungsbereich der VKOVA aufzunehmen aus unserer Sicht sinnvoll, so erachten wir doch die Umsetzung als ungenügend. Der vorliegende Entwurf lässt zu viele Fragen in Bezug auf Aufgaben und Zuständigkeiten der Akteure des Strassengüterverkehrs offen und schafft damit eher mehr als weniger Unsicherheiten.

Dass man den Unternehmen im Strassengüterverkehr in der Normallage keine zusätzlichen Aufgaben übertragen will, begrüssen wir. Die Logistik auf der Strasse hat sich auch während der Corona-Pandemie als äusserst resilient und zuverlässig erwiesen. Was jedoch die Aufgaben in Ausnahmesituationen angeht, so müsste für die Unternehmen, in die eine oder andere Richtung, Klarheit geschaffen werden: entweder man sichert den Unternehmen zu, auch in

Ausnahmesituationen keine zusätzlichen Aufgaben übernehmen zu müssen, oder man definiert zu übernehmende Aufgaben genauer. Der jetzige Zustand ist unbefriedigend.

Unabhängig davon sind wir der Ansicht, dass zumindest die wichtigsten Branchenorganisationen des Strassengüterverkehrs wie beispielsweise ASTAG oder strasseschweiz, analog der Rolle der Systemführer, in die Organe der VKOVA mit aufzunehmen sind und sei dies nur in begleitender Rolle, um den Informationsfluss zu den transportierenden Unternehmen zu gewährleisten. Sollen den Unternehmen des Strassengüterverkehrs in Ausnahmesituationen Aufgaben zukommen, so sind wir der Ansicht, dass ein Systemführer Strassengüterverkehr zu definieren ist.

Ebenfalls noch sehr unscharf ist an verschiedenen Stellen die Rolle der wirtschaftlichen Landesversorgung (WL) definiert. Auch die Unterscheidung zwischen WL und Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) scheint uns teilweise noch nicht ganz klar zu sein. Wir sind der Ansicht, dass, insbesondere in Bezug auf die WL, Rollen und Aufgaben konkreter zu beschreiben sind.

Antworten auf die Fragen des Fragenkatalogs

1a) *Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?*

Nein.

1b) *Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?*

Vertreter der Unternehmen des Strassengüterverkehrs wie beispielsweise ASTAG oder strasseschweiz. Nach unserem derzeitigen Verständnis fällt auch der Werkverkehr (insb. der Detailhändler) nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung.

1c) *Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?*

Siehe dazu die Ausführungen in den allgemeinen Bemerkungen. Insbesondere für den Strassengüterverkehr sind Präzisierungen notwendig.

2a) *Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?*

Nein. Vertreter der Unternehmen des Strassengüterverkehrs wie beispielsweise ASTAG oder strasseschweiz fehlen.

2b) *Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?*

Aus unserer Sicht sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend.

- 3a) *Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?*

Die relevanten Stellen sind genannt, es Bedarf unserer Meinung nach jedoch noch an Präzisierungen insbesondere in Bezug auf die Organe der WL.

- 3b) *Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?*

Wie in den allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, sind die Aufgaben des ASTRA und der WL noch nicht genügend definiert und beschrieben.

- 4a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.

Wir möchten abschliessend festhalten, dass wir der Ansicht sind, dass die VKOVA in ihrer jetzigen Form im Bereich des Strassengüterverkehrs zu zusätzlichen Unsicherheiten führen wird. Auf Basis unserer Ausführungen in dieser Stellungnahme regen wir an, mit den Akteuren des Strassengüterverkehrs in einem vertieften Austausch dem vorliegenden Entwurf zu mehr Detailtiefe zu verhelfen. Sollte dies nicht möglich sein, so glauben wir ist es besser, auf die Aufnahme des Strassengüterverkehrs in den Geltungsbereich der Verordnung zu verzichten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen für Fragen und die weitere Zusammenarbeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Avenergy Suisse



Dr. Roland Bilang
Geschäftsführer



Fabian Bilger
Stellvertretender Geschäftsführer



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 07.07.2023
11 jäg

Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Der Vorstand KKJPD hat in seiner Sitzung vom 30. Juni 2023 beschlossen, auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten und es den einzelnen Kantonen zu überlassen, sich zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Florian Düblin
Generalsekretär

Lorenzo Stoll
Head of SWISS World Cargo



Swiss International Air Lines AG
Postfach ZRHS/L/LSTO
CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. +41 44 564 50 40
Mobile +41 79 668 41 41
lorenzo.stoll@swiss.com

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Versand via E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich-Flughafen, 10. Juli 2023

**Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)
– Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, uns zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) äussern zu dürfen. Gerne übermitteln wir Ihnen die nachfolgenden Gedanken.

Die Erfahrungen in der Covid-19-Pandemie haben gezeigt, welche wichtige Aufgabe die einzelnen Verkehrsträger in einem Krisenfall zu erfüllen haben. Swiss International Air Lines AG (SWISS) und SWISS World Cargo (SWC) haben während der Pandemie wesentlich zur Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern beigetragen, die auf dem Landweg nicht innert nützlicher Frist erhältlich waren. Im Speziellen hat SWC diverses dringend notwendiges Schutzmaterial eingeflogen. Dazu wurden innert kurzer Zeit bei drei Langstreckenflugzeugen auf dem Passagierdeck Sitzreihen entfernt, um die Kapazität für Luftfracht zu erhöhen.

Hinzu kam die Weiterführung der Minimalanbindung der Schweiz an die wichtigsten Ziele in Europa und der Welt, um die notwendigsten Wirtschaftsbeziehungen aufrecht erhalten zu können. Zu erwähnen sind schliesslich auch die zahlreichen Repatriierungsflüge, die SWISS in Zusammenarbeit mit Edelweiss Air AG im Auftrag des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten (EDA) durchgeführt haben.

Entsprechend begrüsst es SWISS sehr, dass die VKOVA künftig die Luftfahrt einbezieht und standardisierte Verfahren und Kommunikationskanäle entwickeln möchte, um Abläufe in einer Ausnahmesituation einfacher und effizienter zu gestalten. Eine Koordination der Aufgaben und Vorbereitung auf eine Ausnahmesituation über das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) halten wir für einen angemessenen Weg. SWISS verfügt über etablierte Kommunikationskanäle mit dem BAZL und befindet sich in einem stetigen, engen Austausch.

Wir danken für die wohlwollende Prüfung unserer Eingabe.

Freundliche Grüsse

Swiss International Air Lines AG

Lorenzo Stoll
Head of SWISS World Cargo

Ron Abegglen
Public Affairs SWISS
Advisor to the CEO



Badenerstrasse 47 Telefon 044 217 41 11
Postfach Telefax 044 217 41 10
8021 Zürich Postcheck 80-21080-8
www.carbura.ch MWST-Nr. CHE-105.841.616 MWST

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK, 3003 Bern

Per E-Mail:

- konsultationen@bav.admin.ch
- jonathan.zimmerli@bav.admin.ch

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben 23. März 2023

Zürich 4. Juli 2023
Bearbeiter/in Martin Rahn / Matthias Rufer
Direktwahl 044 217 41 69 / 044 217 41 48
E-Mail matthias.rufer@carbura.ch

Vernehmlassung zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung der VKOVA teilzunehmen, danken wir Ihnen bestens. CARBURA ist die Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe. Unsere Hauptaufgabe ist die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit diesen wichtigen Energieträgern, die wir mit unseren Mitgliedern, den Importeuren flüssiger Treib- und Brennstoffe, umsetzen. Die Versorgungssicherheit der Bevölkerung ist ein Auftrag aus der Verfassung und dem Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung (Landesversorgungsgesetz, LVG).

1. Mineralölversorgung und -logistik

Der Verbrauch an Erdölprodukten nimmt laufend ab, dennoch sind sie **noch immer der wichtigste Energieträger** im Energiemix der Schweiz und sichern Mobilität, heizen Gebäude und stellen Prozessenergie zur Verfügung. Die VKOVA ist für unsere Branche von grosser Relevanz. Rund 30% der Mineralölprodukte werden mit der Bahn in die Schweiz eingeführt. Zusätzliche Transporte per Bahn erfolgen zwischen Inlandlagern in der Schweiz, z.B. ab den Rheinhäfen oder ab Raffinerie Cressier. Die Belieferung der Endkunden wiederum erfolgt fast ausschliesslich auf der Strasse.

2. Generelle Würdigung des Verordnungsentwurfs

Die CARBURA **begrüss**t daher das **Zusammenführen** der zwei Verordnungen VKOVE¹ und VVTA² in die VKOVA, das **Fortbestehen** der Möglichkeit zur Priorisierung von Schienen- und anderen Transporten in Ausnahmesituationen und die **Ergänzung um den Strassengüterverkehr**. Wir halten fest, dass der **Schienengüterverkehr sowie der Personenverkehr** unserer Meinung nach in der VKOVA **adäquat behandelt** sind.

¹ Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (SR 520.16)

² Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (SR 531.40)

Aber **wir bedauern**, dass mit Ausnahme der Art. 2 (Abs. 1 lit d. - Unterstellung Strassentransportunternehmen unter die Verordnung) und Art. 12 (die "WL" regelt für Strassengütertransporte die Vorbereitung im Hinblick auf schwere Mangellagen) **keine konkreten Aussagen zu Strassengütertransporten erfolgen**. Dies im Gegensatz zu den anderen unterstellten Unternehmen und Stellen aus Schienen- und Personenverkehr. **Die Behandlung des Strassengüterverkehrs im Verordnungsentwurf bleibt vage und stiefmütterlich**. Der selbstgestellte Anspruch der Integration des Strassengüterverkehrs kann mit dieser viele Fragen offenlassenden Ausgestaltung nicht eingelöst werden. Es braucht **eine Nachbesserung und Konkretisierung** und damit eine **gleichwertige und gleichberechtigte Behandlung** der verschiedenen in der Verordnung behandelten Verkehrsarten. Stand heute handelt es sich bei der Verordnung bzgl. Strassengüterverkehr sowohl für erlassende und ausführende Behörde wie unterstellte Unternehmen um eine **Blackbox**, die bzgl. Vorbereitung und Vollzug keine Hinweise gibt. Auf dieser Basis muss bezweifelt werden, dass im Bedarfsfall eine die Versorgung unterstützende Koordination des Strassengüterverkehrs erfolgen kann.

Wir erachten den **Verordnungsentwurf** in der vorliegenden Form **für den Bereich Strassengüterverkehr als nicht tauglich**. Die Behandlung des Bereichs Strassengüterverkehr ist so vage und unklar, dass eine **Überarbeitung** der Verordnung in diesem Bereich, unter Einbezug der relevanten Akteure des Fachbereichs Logistik der WL, des ASTAG sowie strasseschweiz, und unter Berücksichtigung der Bemerkungen in Abschnitt 3 unseres Schreibens, zwingend nötig ist.

Eventualiter.

Sollte der Bund auf eine Überarbeitung und Konkretisierung der VKOVA mit Bezug auf die Strassengütertransporte im Sinne unserer nachstehenden Bemerkungen verzichten, soll auf eine Integration des Strassengüterverkehrs in die VKOVA gänzlich verzichtet werden. Art. 2 Abs. 1, lit. d sowie alle Passagen mit Bezug zu Strassengütertransporten sind aus der Verordnung zu streichen.

Zu den einzelnen Artikeln des VKOVA-Entwurfs haben wir folgende Bemerkungen:

3. Hinweise und Anträge zu einzelnen Artikeln

Art. 2, Abs. 1, lit. d

Ist es sinnvoll, alle Strassentransportunternehmen der Verordnung zu unterstellen oder wäre allenfalls eine Beschränkung auf gewisse Branchen (z.B. Lebensmittel, Treib- und Brennstoffe, etc.) bzw. Zwecke angezeigt?

Art. 4, lit. a

Unklar, ob unter diesem Punkt auch Blackouts im Sinne der BABS-Gefährdungsanalyse eingeschlossen sind?

Art. 6. Abs. 2

Ein Leitungsorgan ist sinnvoll und ist bereits in der heutigen VKOVE vorgesehen. Allerdings erscheint uns dieses einerseits **zu verwaltungslastig und zu gross**, andererseits **fehlen** für den Bereich Strassengüterverkehr **wichtige Akteure** (z.B. ASTAG, strasseschweiz). Zu guter Letzt ist der Einbezug der Wirtschaftlichen Landesversorgung (WL) zwingend nötig, es sollte aber präzisiert werden, wer damit gemeint ist (DWL, Fachbereich Logistik, BWL, oder...).

Art. 9, lit. b

Da die VKOVA auch bei Mangellagen (bzw. zu deren Vermeidung) eingesetzt werden kann, erscheint uns eine Berichterstattung an das WBF (→ WL) ebenfalls sinnvoll. Dafür kann der gleiche Bericht wie ans UVEK verwendet werden.

Art. 11, Abs. 2

Wieso wird kein Systemführer für den Strassengüterverkehr definiert? Ohne eine solche Festlegung ist eine krisentaugliche Vorbereitung dieses Sektors nicht möglich. Mögliche Systemführer wären unserer Meinung nach in der WL oder auch bei Strassenverkehrsverbänden zu finden. (Vgl. aber auch Bemerkung zu Art. 12, Abs. 3.)

Art. 11, Abs. 2, lit. a

Für die Strassenlogistik und insbesondere die Verteilung in die Fläche braucht es nicht nur Nationalstrassen. Unserer Meinung nach sollte auch das untergeordnete Strassennetz in die VKOVA einbezogen werden, z.B. durch die Definition eines Systemführers.

Art. 12, Abs. 3 bzw. Art. 13

Die WL ist **keine Bundesstelle** (dies wäre das BWL), sondern eine insbesondere von Experten der Wirtschaft getragene Public Private Partnership. Es sollte konkreter spezifiziert werden, welche WL-Stelle diese Vorbereitungen regeln soll.

Es scheint, dass "die WL" als "**Quasi-Systemführer**" für den Strassengüterverkehr festgelegt wird. Unabhängig davon, ob die WL als Systemführer Strassentransporte zu verstehen ist, sollten die **Aufgaben der WL konkreter** benannt werden. "Regeln" ist viel zu allgemein. Man könnte sich dabei an Art. 13 orientieren.

Art. 14

Mit Erstaunen nehmen wir zur Kenntnis, dass die in Art. 2 Abs. 1, lit. d der Verordnung unterstellten **Strassenverkehrsunternehmen keine Vorbereitungsaufgaben** haben. Wie soll so eine Priorisierung von Strassengütertransporten erfolgen und gelingen können?

Dadurch reduziert sich die Tauglichkeit der Verordnung und wird für diesen Bereich zum leeren Versprechen, der Anspruch, den Strassengüterverkehr in die Verordnung zu integrieren wird nicht erfüllt. Dies gilt sinngemäss für die Art. 15 - 24.

In Zusammenarbeit mit den entsprechenden Verbänden und Unternehmungen sind auch für den Strassengüterverkehr **angemessene Vorbereitungs- und Vollzugsaufgaben zu definieren** und in die Verordnung zu integrieren.

Art. 14, Abs. 3

Art. 14 bezieht sich aus einer reinen Angebotssicht auf den Personentransport und den Bahngüterverkehr. Unserer Meinung nach sollte via WL auch die Nachfrageseite (der Transportdienstleistungen) einbezogen werden. Personen- wie Bahngüterverkehr sind beide auch für die WL relevant. Entsprechend ist je nach Massnahme neben den genannten Stellen **auch die WL einzubeziehen**.

Art. 19

Vgl. unsere Bemerkungen zu Art. 14. Auch hier sind die Strassentransportunternehmen ausgenommen. Was soll die Verordnung im Strassengüterverkehrsbereich bewirken, wenn die entsprechenden Unternehmungen zu nichts verpflichtet werden können? Im Sinne unseres Inputs zu Art. 14 wäre auch **Art. 19ff um konkrete Aufgaben der Strassentransportunternehmen** zu ergänzen.

Art. 20, lit. a

Ist die Formulierung bewusst vage gehalten, damit unterschiedliche WL-Abteilungen vorrangige Transporte anordnen können (z.B. die Abteilung Mineralölprodukte für flüssige Treib- und Brennstoffe oder die Abteilung Arzneimittel für Medikamente)? Selbst wenn dies beabsichtigt ist, wäre es unserer Meinung nach besser, **eine konkrete Stelle** zu benennen. Dies insbesondere auch, um Wildwuchs zu verhindern: Sollen die diversen WL-Abteilungen und Fachbereiche unkoordiniert bei SBB und Camioneuren Transporte anfordern können?

Welche Unternehmen gelten als "mit Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung" betraut? Sind damit z.B. Pflichtlagerorganisationen gemeint? Oder die Importeure der entsprechenden Güter? Falls ja droht ebenfalls die Gefahr unkoordinierter Anfragen. Auch wenn aus operativer Sicht Entscheidungen auf tiefem administrativem Niveau zu begrüssen sind, sollten **klare Zuständigkeiten** herrschen. Es sollte präzisiert werden, welche WL-Stelle(n) vorrangige Transporte anordnen kann bzw. können.

Art. 20, lit. b

Das zu Art. 20, lit. a Gesagte gilt mutatis mutandis genauso für die Kantone. Es kann nicht sein, dass 26 Kantone bzw. deren Krisenstäbe individuell und unkoordiniert ihre Transporte anordnen.

Auch wenn die mit Aufgaben des Bevölkerungsschutzes beauftragten Organisationen bei Ereignissen in ihrem Zuständigkeitsbereich Transporte anordnen können, müssen sie sich bewusst sein, dass auch die entsprechenden Güter beschafft werden müssen. Konkret: Ein Krisenstab müsste vor Anordnung eines Warentransports zuerst diese Ware (z.B. Dieselöl) kaufen. Damit sollte klar werden, dass **die VKOVA nicht das Business Continuity Management und die Krisenvorbereitung** dieser Behörden in Normalzeiten **ersetzen kann**.

Art. 23, Abs. 1

Wie kann nachgewiesen werden, dass Trassen, Transportmittel oder Personal fehlen? Wer muss diesen Nachweis erbringen? Das Wort "**nachweislich**" könnte unserer Meinung nach **ohne Verlust gestrichen** werden.

Sind mit Transportmittel sowohl Lokomotiven (Traktion) wie übriges Rollmaterial (z.B. Kesselwagen) gemeint? Falls nein wäre das Fehlende zu ergänzen.

Wir fragen uns, ob das BAV in jedem Fall die richtige Stelle für die Priorisierung ist. Sofern die WL in der Formulierung "das BAV nach Rücksprache mit allen Beteiligten" eingeschlossen ist, genügt die Formulierung, ansonsten wäre für Massnahmen zur Verhinderung bzw. Bewältigung schwerer Mangellagen **die WL zwingend vom BAV einzubeziehen** und sollte explizit erwähnt werden.

Art. 24, Art. 1

Es ist gut und richtig, klar festzuhalten, dass vorrangige Transporte entschädigt werden müssen. Es ist dabei zu beachten, dass z.B. die WL mit Ausnahme des BWL kein Budget bzw. keine Mittel hat und auch diejenigen des BWL extrem limitiert sind. Es wäre zu prüfen, **ob der Nutzniessende des vorrangigen Transports die Kosten tragen muss**; oder dass dies in Ergänzung zur Kostenübernahme durch die anordnende Stelle möglich wäre. Beispiel: Importeur A will Ware mit der Bahn von Lagerort 1 zu Lagerort 2 transportiert haben - da erscheint es angemessen, dass er die Kosten dafür trägt, selbst wenn vorgängig die SBB als Systemführer den Transport angeordnet hat.

Die Regelung bzgl. Vergütung der Leistungen ist zu überprüfen und zumindest so anzupassen, dass auch der Nutzniesser eines vorrangigen Transports die Kosten tragen kann. Wichtig ist, dass die Kostentragung vor Durchführung des Transports einvernehmlich und verbindlich geregelt wird.

4. Antworten zum Fragebogen der Vernehmlassung

Die nachstehenden Fragen lassen nur ein unvollständiges Feedback zu. Wir bitten Sie die in Abschnitt 3 gemachten Kommentare in Ihre Auswertung einfließen zu lassen.

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.
 - a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?
Nein.
 - b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?
Vertreter der Strassentransportunternehmen, z.B. ASTAG oder strasseschweiz als Mitglieder des Leitungsorgans.
 - c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?
**Es braucht Präzisierungen für den Strassengüterverkehr. Diesem sind keinerlei Vorbereitungs- oder Vollzugsaufgaben zugewiesen, entsprechend ist der Anspruch, den Strassengüterverkehr in die VKOVA zu integrieren nicht umgesetzt.
Weitere Präzisierungen sind nötig bzgl. der Rolle und Aufgaben der WL (welche Stellen), insbesondere bzgl. Einbezug in Entscheidungsverfahren und wer Vorrangtransporte anordnen darf (gilt auch für Kantone).**

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.
 - a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?
Vertreter der Strassentransportunternehmen, z.B. ASTAG oder strasseschweiz, fehlen im Leitungsorgan.
 - b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?
Keine Bemerkung.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.
 - a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?
Kein Bedarf, weitere Bundesstellen zu nennen, aber bzgl. der WL (obwohl keine Bundesstelle) braucht es Präzisierungen.
 - b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?
Die Aufgaben von ASTRA und WL sind nur vage und nicht angemessen definiert.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.
 - a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?
Ja, vgl. Bemerkungen in Abschnitt 3.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen jederzeit für Rückfragen zu zur Verfügung. Ebenso sind wir, wie bis anhin, jederzeit bereit, mit Ihren Experten spezifische Fragestellungen zu besprechen.

Freundliche Grüsse



Martin B. Rahn-Hirni



Matthias Rufer



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 7. Juli 2023 sgv-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Die Covid-19-Pandemie sowie die drohende Energiemangellage im vergangenen Winter haben gezeigt, dass im Hinblick auf die Verkehrsführung in Ausnahmesituationen ein ganzheitlicheres Bild vonnöten ist. Daher werden in der Vorlage die Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Hinblick auf Ereignisse (VKOVE) sowie die Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VVTA) in einer neuen «Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen» (VKOVA) zusammengefasst. Dabei werden unter anderem der gewerblichen Gütertransport auf der Strasse sowie der Luftverkehr stärker einbezogen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv begrüsst die Anerkennung der Systemrelevanz des Strassentransports sowie der Luftfracht im Rahmen der neuen VKOVA. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrs in Ausnahmesituationen sind die privaten Transportunternehmen jedoch zwingend auch im koordinierenden Leitungsorgan einzubeziehen.

Private Transportunternehmen leisten einen bedeutenden Beitrag zur Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern. Daher ist es wichtig und richtig, dass diese privatwirtschaftlichen Akteure auch im Verkehr in Ausnahmesituationen einbezogen, und daher in der neuen VKOVA integriert werden. Im Zuge einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrs in Ausnahmesituationen, welche von der Verordnung angestrebt wird, sind jedoch zwingend alle Verkehrsträger zu betrachten. Dazu gehört nebst dem Strassen-transport und der Luftfracht auch die Binnenschifffahrt.

Da die Unternehmen über beschränkte Ressourcen verfügen, ist es zentral, dass die ihnen durch die Unterstellung unter die VKOVA entstehende zusätzliche Regulierung auf ein Minimum reduziert wird. Den Unternehmen dürfen dadurch auf keinen Fall Mehrkosten entstehen, da dies ihre Wettbewerbsfähigkeit schwächen, und ihre Innovationsfähigkeit behindern würde.

Ausserdem beurteilt der sgv die Zusammensetzung des neuen Leitungsorgans als ungenügend. Den Unternehmen werden durch die Unterstellung unter die VKOVA zusätzliche Aufgaben in Form von Vorbereitungs-massnahmen auf eine Ausnahmesituation vorgeschrieben (Art. 14). Konsequenterweise muss die Privatwirtschaft daher auch im Leitungsorgan vertreten sein.

Im Weiteren nimmt der sgv zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

1.a) Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?

Nein.

1.b) Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?

Nebst den Verkehrsträgern Strasse, Schiene und Luft, welche in der Vorlage bereits vorgesehen sind, muss auch die Binnenschifffahrt einbezogen werden, um eine ganzheitliche Sicht über die Verkehrssituation zu ermöglichen.

1.c) Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?

Gemäss Vorlage sind die Aufgaben allgemein gehalten. Dies ist zu begrüssen, da den Akteuren dadurch der nötige Handlungsspielraum gegeben wird, um in einer Ausnahmesituation schnell und flexibel zu reagieren. Grundsätzlich muss darauf geachtet werden, übermässige Regulierungen zu vermeiden.

2.a) Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?

Die Unternehmen, welche für die Vorbereitungsmassnahmen und deren Umsetzung verantwortlich sind, sind im Leitungsorgan nicht vertreten. Dies gilt es anzupassen und die Privatwirtschaft in diesem Gremium angemessen zu repräsentieren.

2.b) Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?

Keine Bemerkungen.

3.a) Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?

Keine Bemerkungen.

3.b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Wichtig ist, dass die Koordination und Kommunikation auch departementsübergreifend, sowie über die Landesgrenzen hinaus sichergestellt ist. Dies sollte in der Vorlage noch konkreter festgehalten werden.

4.a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine Bemerkungen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Henrique Schneider
Stv. Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Département fédéral de l'environnement,
de l'énergie, des transports et de la communication DETEC
3003 Bern

Envoi électronique : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 10 juillet 2023

Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles (OCTSE)

Prise de position de routesuisse

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames et Messieurs,

Le projet cité en titre a été mis en consultation et touche aux intérêts des membres de notre association. Aussi, nous vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position.

Remarques générales

Avec ce projet d'ordonnance le Conseil fédéral propose de fusionner deux ordonnances existantes et souhaite également intégrer les enseignements de la gestion de la crise liée au Covid-19. Jusqu'à présent, cette réglementation concernait uniquement les entreprises bénéficiant d'une concession de transport de voyageurs ou d'infrastructure ferroviaire, ainsi que les entreprises ayant une autorisation d'accès au réseau ferroviaire. Elle viserait désormais aussi les entreprises au bénéfice d'une licence pour le transport par route au sens de l'art. 3 LEnTR, sans toutefois définir un cahier des charges clair.

Durant la crise liée au COVID-19, le transport privé par route a rempli ses missions d'approvisionnement et d'élimination des déchets de manière fiable. Par conséquent, routesuisse ne voit pas la nécessité d'alourdir la réglementation sur ce sujet. Il convient dès lors de préciser que cette ordonnance ne s'applique qu'aux entreprises de transports publics.

Alternativement, si une nouvelle réglementation est tout de même souhaitée, routesuisse demande alors de définir clairement quelles sont les tâches à accomplir et d'en évaluer le coût, ainsi que de revoir la gouvernance de l'organe de gestion de crise – en attribuant un siège au moins en faveur des entreprises privées de transport par route.

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS



Olivier Fantino
Directeur

Annexe : Réponses au questionnaire



Mars 2023

Catalogue de questions relatif au projet de consultation concernant l'ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise des situations exceptionnelles

Référence : BAV-042.53-1/20/3/3/11
Événement administratif :

1. Les acteurs des transports sont toutes les organisations, services et entreprises de transport qui accomplissent une tâche lors de la préparation aux situations exceptionnelles ou en cas de situation exceptionnelle.

a) L'ordonnance énumère-t-elle les acteurs déterminants dans le domaine des transports ?

Non.

b) Si ce n'est pas le cas, quels acteurs faut-il mentionner en sus ?

Il manque les entreprises qui effectuent des transports pour elles-mêmes, comme les grandes chaînes de commerce de détail, ces transports sont cités au chiffre 4, annexe 4 du traité sur les transports terrestres

c) Les tâches des acteurs dans le domaine des transports sont-elles clairement désignées ou faut-il les préciser ? si oui, quels articles faut-il préciser ?

L'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays doit préciser quelles sont les tâches et travaux préparatoires à entreprendre.

2. L'organe directeur CTE se compose de représentants de tous les acteurs des transports déterminants en Suisse. Il se réunit deux fois par an et traite des questions stratégiques liées à la maîtrise des événements dans les transports.

a) Tous les acteurs / services des transports déterminants sont-ils représentés au sein de l'organe directeur ou manque-t-il un acteur ou un service ?

Si les transporteurs routiers privés sont soumis à cette ordonnance et reçoivent des obligations, alors ils doivent aussi être représentés au sein de l'organe directeur par souci d'efficacité et de bonne gouvernance.

b) Les tâches de l'organe directeur sont-elles appropriées ou manque-t-il certaines tâches ou éléments importants ?

Nous n'avons pas de proposition de complément.

3. Les tâches des services fédéraux compétents pour les transports dans les situations exceptionnelles sont désormais fixées dans l'OCTSE.

a) Tous les services concernés au sein de l'administration fédérale sont-ils mentionnés ou y a-t-il d'autres services qui doivent être mentionnés dans cette ordonnance ?

Nous n'avons pas de proposition de complément.

b) Les tâches des différents services fédéraux, tant pendant la préparation à une situation exceptionnelle qu'en cas de situation exceptionnelle, sont-elles décrites ?

Nous n'avons pas de proposition de complément.

4. Autres remarques sur l'OCTSE

a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Oui. Cette nouvelle réglementation ne doit en aucun cas générer de coûts supplémentaires pour les entreprises de transport privé.



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

per E-Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 26. Juni 2023

1 | 4 **Vernehmlassung zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)**

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die ASTAG lehnt den Verordnungsentwurf in der vorliegenden Form ab.

I. Grundsätzliches

Die Vorlage weist erhebliche Mängel und Unklarheiten auf. Offen bleibt vor allem, ob private Unternehmen im Güter- und Personentransport auf der Strasse in schweren Mangellagen ebenfalls unter die vorgesehenen Regelungen fallen oder nicht und, falls ja, welche Aufgaben sie zu erfüllen hätten.

Die ASTAG stellt mit Blick auf die COVID-19-Krisensituation ab Frühjahr 2020 fest, dass die Versorgung mit Gütern und Waren des täglichen Bedarfs wie auch die Entsorgung in der ganzen Schweiz durch das Schweizer Strassentransportgewerbe jederzeit zuverlässig, sicher und bedarfsgerecht gewährleistet wurden. Insofern erachten wir es als unnötig und ohne jede Wirkung, private Transportunternehmen in die zur Diskussion stehende Verordnung zu integrieren. Der Entwurf ist dahingehend zu präzisieren, dass er sich ausschliesslich auf Unternehmen des öffentlichen Verkehrs bezieht.

Eventualiter:

Für den Fall, dass der Bund an einem Einbezug der privaten Transportunternehmen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr festhält, müssten zwingend die folgenden Anpassungen vorgenommen werden:

- Festlegung der zu erfüllenden Aufgaben in Ausnahmesituationen
- Vertretung im Leitungsorgan

II. Detailbemerkungen

Im Einzelnen äussern wir uns zu den gestellten Fragen wie folgt:

1. Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen.

a) *Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?*

Nein.

b) *Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?*

Gemäss Anhang 4 des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU (SR 0.0740.72) sind bestimmte Beförderungen von allen Lizenzregelungen und sonstigen Genehmigungspflichten befreit, insbesondere der sog. Werkverkehr (Ziff. 4). Unter den Werkverkehr fallen beispielsweise die Transporte der grossen Detailhandelsunternehmen Migros, Coop, Lidl etc. Sie werden somit von der vorgeschlagenen Formulierung des E-Art. 2 Abs. 1 VKOVA nicht unmittelbar erfasst. Sollten aber auch im Werkverkehr tätige Unternehmen als Akteure im Verkehr gelten, müsste E-Art. 2 entsprechend angepasst werden.

c) *Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?*

Abhängig vom beabsichtigten Intensitätsgrad des Einbezugs privater Strassengüter- und Personentransportunternehmen erachten wir eine Präzisierung aus den folgenden Gründen als angezeigt:

Die Akteure des Verkehrs sind gemäss Entwurf – nebst SBB und Post/öV-Unternehmen – die lizenzierten Transportunternehmen des Güter- und Personenverkehrs sowie die für den Verkehr zuständigen Stellen von Bund und Kantonen (E-Art. 3). E-Art. 5 verpflichtet die Akteure des Verkehrs zur Zusammenarbeit. Sodann soll die Wirtschaftliche Landesversorgung (WL) spezifisch für die Strassengütertransporte regeln, welche Vorbereitungen in schweren Mangellagen hinsichtlich der Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern zu treffen sind (E-Art. 12 Abs. 3).

Abgesehen von den vorstehend erwähnten Bestimmungen werden die privaten Akteure des Strassentransportgewerbes nirgends aktiv in die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten miteinbezogen, sie erhalten «lediglich» die Unterstützung des Leitungsorgans (E-Art. 8 Bst. a), der Geschäftsstelle (E-Art. 10 Abs. 3) sowie die nicht näher bezeichneten Instruktionen der WL. Ansonsten zählen sie weder zu den beauftragten Organisationen (E-Art. 11 Abs. 2) noch haben sie bestimmte, namentlich genannte Aufgaben zu erfüllen, insbesondere müssen sie, weil in E-Art. 14 Abs. 1 nicht aufgeführt (aufgeführt sind nur die Unternehmen nach E-Art. 2 Abs. 1 Bst. a – c, sprich Unternehmen des öffentlichen Verkehrs), mit Blick auf mögliche Ausnahmesituationen keine aktiven Vorbereitungsmaßnahmen treffen. Folgerichtig werden die privaten Transporteure auch nicht verpflichtet, in Ausnahmesituationen Transporte zu bestimmten Zwecken vorrangig durchzuführen (E-Art. 19).

Wir schliessen aus diesen Bestimmungen, dass der Bund in Ausnahmesituationen auf eine möglichst geringe Inanspruchnahme der privaten Transportdienstleister abzielt und deshalb den Detaillierungsgrad und den Anforderungskatalog in der Verordnung tief halten will. Diese weitgehende Ausklammerung der Privatfirmen ist insofern richtig und nachvollziehbar, als die

3|4 Schweizer Güter- und Personentransportbranche sowohl in Normal- als auch in Ausnahmesituationen (Corona-Pandemie!) die Ver- und Entsorgung der Schweiz schon jetzt zuverlässig und bestmöglich sicherstellt und daher – anders als die öffentlichen, beauftragten Organisationen (Verkehrsmanagementzentrale/VMZ, SBB, Postauto) – nicht für zusätzliche, kurzfristige oder vorrangige Transportdienstleistungen herangezogen werden soll.

Daher unterstützen wir den Vorschlag (gemäss Wortlaut VKOVA), für die Privatwirtschaft keine unmittelbaren Verpflichtungen in der Verordnung vorzusehen.

Allerdings ist nicht von der Hand zu weisen, dass die weitgehende Ausklammerung der Privatfirmen zu Unklarheiten und Unsicherheiten führt, namentlich bleibt unklar, wofür und wie weit die Transporteure im Ausnahmefall trotzdem verpflichtend herangezogen werden könnten und welcher Stelle die jeweilige Anordnungs-kompetenz zukommt. Deshalb müsste die VKOVA um konkretere Bestimmungen erweitert werden, falls die privaten Güter- und Personentransportdienstleister enger in die Vorbereitungshandlungen miteinbezogen und ihnen direkte Verpflichtungen auferlegt werden sollen.

2. Das Leitungsorgan KOVE besteht aus Vertretern aller relevanten Akteure im Verkehr der Schweiz. Das Organ trifft sich zwei Mal jährlich und befasst sich mit strategischen Fragen der Ereignisbewältigung im Verkehr.

a) *Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?*

Bezugnehmend auf unsere Bemerkungen zur Frage 1: Nein, die Akteure des privaten Personen- und Gütertransports sind im Leitungsorgan nicht vertreten. Dagegen ist – wie bereits erwähnt – dann nichts einzuwenden, wenn die privaten Transportunternehmen keine Vorbereitungs-massnahmen treffen müssen und sie in Ausnahmesituationen auch nicht vorrangig für Transportdienstleistungen herangezogen werden können. Letzteres aber geht aus der zu unbestimmt abgefassten E-VKOVA eben nicht ausreichend klar hervor.

Andernfalls, sprich bei direkter Inanspruchnahme der Privatfirmen analog zur VMZ, SBB und Post/öV, wäre eine Vertretung der privaten Transportwirtschaft im Leitungsorgan unumgänglich bzw. zwingend notwendig, zumindest in beratender Funktion oder mit Gaststatus. Diese Vertretungsfunktion könnte die ASTAG als gesamtschweizerisch tätiger Verband unter der Voraussetzung wahrnehmen, dass die mit der Aufgabe zusammenhängenden Aufwände entschädigt werden (analog Entschädigung für VMZ, SBB und Post, vgl. E-Art. 11 Abs. 4). Zudem müssten die Aufgaben und Pflichten der privaten Firmen vor und während einer Ausnahmesituation eindeutiger festgelegt werden. Wie beispielsweise soll die Zusammenarbeit zwischen WL und Strassentransportwirtschaft inhaltlich und organisatorisch praktiziert werden?

b) *Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?*

Keine Bemerkungen.

3. Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt.

a) *Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?*

Ja, alle Stellen sind genannt.

4 | 4 b) Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?

Ja, vorbehaltlich unserer Bemerkungen zur Frage 1.

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir ziehen folgendes Fazit:

Wenn schon (Zitat aus dem erläuternden Bericht) "*der fehlende Einbezug des gewerblichen Gütertransports auf der Strasse als bedeutendes Defizit sowohl der VKOVE als auch der VVTS erkannt worden*" ist und die Vervollständigung der "*ganzheitlichen Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen*" als Zielsetzung der VKOVA ausgegeben wird, so müsste konsequenterweise auch den Akteuren des privaten Güter- und Personenverkehrs eine aktivere Rolle bei der Planung und Umsetzung zugedacht werden. Vor allem aber müssten aus Gründen der Planungssicherheit die Rechte und Pflichten der privaten Strassentransportunternehmen vor und in Ausnahmesituationen viel deutlicher aus dem Verordnungstext hervorgehen als dies im aktuellen Entwurf der Fall ist.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an:

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 7. Juli 2023

Vernehmlassung zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA): Gemeinsame Stellungnahme der BPUK und KöV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Die Vorstände der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) danken für die Gelegenheit, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Mit der Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA) sollen zwei bisherige Verordnungen im Zusammenhang mit Ausnahmesituationen im Verkehr aufgehoben und in einer einzigen Verordnung zusammengeführt werden. Zudem sollen Erkenntnisse aus der Covid-19-Pandemie und der Vorbereitung auf eine mögliche Energiemangellage in der Verordnung berücksichtigt werden. Die BPUK und KöV begrüssen den entsprechenden Verordnungsentwurf im Grundsatz. Insgesamt handelt es sich um eine sinnvolle Weiterentwicklung der bisherigen Rechtsgrundlagen. Unsere detaillierten Rückmeldungen entnehmen Sie bitte dem nachfolgenden Fragebogen.

1. Akteure im Verkehr

a) *Sind die relevanten Akteure im Verkehr in der Verordnung genannt?*

Grundsätzlich ja. Allerdings erschliesst sich uns nicht, wieso die neue Verordnung für Strecken ohne Erschliessungsfunktion nicht gelten soll (Art. 2 Abs. 2 VKOVA). Unserer Ansicht nach ist durchaus denkbar, dass fallweise auch Unternehmen in das Krisenmanagement einbezogen werden müssen, die konzessionierte Transporte auf Strecken ohne Erschliessungsfunktion anbieten (z.B. Siedlungsgebiete mit weniger als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern, die nur saisonal bewohnt sind). Wir beantragen deshalb, dass Art. 2 Abs. 2 VKOVA gestrichen wird, zumal Art. 21 VKOVA bereits eine Befreiung von Unternehmen vorsieht, wenn ihnen für die Bewältigung von Ausnahmesituationen nachweislich keine Bedeutung zukommt.

Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass auch Luft-/Seilbahnen und die Binnenschifffahrt zu den Akteuren im Verkehr gehören. Gemäss der VKOVA werden diese jedoch ausschliesslich über die verantwortlichen Stellen von Bund und Kantonen eingebunden. Ob dies ausreicht, um in Ausnahmesituationen auf die entsprechenden Akteure zurückzugreifen, können wir nicht abschätzen. Wir regen an, dass der Bund sich diesbezüglich nochmals Gedanken macht.

b) *Falls nein, welche Akteure müssten in der Verordnung zusätzlich genannt werden?*

Siehe Frage 1a).

c) *Sind die Aufgaben der Akteure im Verkehr klar bezeichnet oder benötigt es eine Präzisierung? Falls ja, in welchem Artikel der Verordnung müsste eine Präzisierung erfolgen?*

Die VKOVA überträgt der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) des ASTRA diverse Aufgaben. Wie die Abstimmung der entsprechenden Massnahmen mit dem nachgelagerten Strassennetz (Kantons- und Gemeindestrassen) erfolgt, geht aus der Verordnung jedoch nicht hervor. Wir haben diesbezüglich folgende Anpassungswünsche (rot):

- Art. 13 Abs. 5 VKOVA ist wie folgt anzupassen: «Die VMZ erstellt insbesondere Planungsgrundlagen wie Verkehrsmanagementpläne für den Verkehr auf den Nationalstrassen *und stellt deren Abstimmung mit dem nachgelagerten Strassennetz sicher*. Es koordiniert diese Massnahmen mit den zuständigen Stellen von Bund, Kantonen sowie der SBB AG und der Postauto AG.»
- Bei Art. 17 Abs. 1 ist im erläuternden Bericht auf Seite 19 ebenfalls zu präzisieren, dass die VMZ sicherstellt, dass allfällige Massnahmen mit dem nachgelagerten Strassennetz abgestimmt werden.

Gemäss dem erläuternden Bericht wurde der Gütertransport auf der Strasse in der VKOVE bisher nicht erwähnt. Wir begrüssen ausdrücklich, dass dieser Umstand mit der VKOVA korrigiert wird. Allerdings hält die neue Verordnung lediglich fest, dass das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung für Gütertransporte auf der Strasse die Vorbereitung für die Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern in schweren Mangellagen regelt. Wie weit die Weisungsbefugnis des Bundes gegenüber Transportunternehmen im Strassengüterverkehr geht, wird – anders als beim Güterverkehr auf der Schiene, wo eine explizite Transportpflicht besteht – indes nicht festgehalten. Somit bleibt unklar, wie der Bund allfällige Massnahmen zur Vorbereitung auf allfällige Mangellagen oder während einer auftretenden Ausnahmesituation durchsetzen will. Wir regen an, die VKOVA diesbezüglich zu präzisieren. Eine allgemeine Transportpflicht sollte auch im Strassengüterverkehr gelten.

2. Leitungsorgan KOVE

- a) *Sind alle relevanten Akteure/Stellen im Verkehr im Leitungsorgan vertreten oder fehlt ein Akteur oder eine Stelle?*

Ja, die relevanten Akteure sind vertreten.

- b) *Sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend oder gibt es wichtige Elemente oder Aufgaben, welche fehlen?*

Die Aufgaben des Leitorgans erscheinen uns zielführend.

3. Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation

- a) *Sind alle relevanten Stellen innerhalb der Bundesverwaltung genannt oder gibt es noch weitere Stellen, welche in dieser Verordnung genannt werden müssen?*

Soweit wir beurteilen können, werden alle relevanten Bundestellen in der VKOVA erwähnt.

- b) *Sind die Aufgaben der einzelnen Stellen des Bundes, sowohl in der Vorbereitung als auch während der Ausnahmesituation, beschrieben?*

Sie Frage 1c).

4. Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

- a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin von BPUK und KÖV



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK und KÖV