



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Juni 2024

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

Aktenzeichen: BAV-042.53-1/20/3/3/5
Geschäftsfall:



BAV-D-BDB33401/1344

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage	3
1.2	Ablauf und Adressaten	3
1.3	Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden	3
2	Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragenkatalogs	4
2.1	Ergebnis der Vernehmlassung	4
2.2	Akteure im Verkehr	4
2.3	Leitungsorgan KOVE	5
3	Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren, nach Anspruchsgruppen gegliedert	7
4	Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage betreffend die Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen	9

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage

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* (VKOVE) und der *Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen* (VVTA).

Erkenntnisse aus der Covid-19-Pandemie haben die Bedeutung einer strukturierten Krisenvorsorge im Verkehr, wie sie die beiden Verordnungen VVTA als auch die VKOVE vorsehen, aufgezeigt. Der systemische Ansatz mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und der PostAuto, während der Ausnahmesituation, hat sich bewährt.

Die bisherige VKOVE bezieht sich vorwiegend auf die Vorbereitung des Verkehrs auf Ereignisfälle. Sie designiert die beauftragten Organisationen (Systemführerinnen) und legt die Organisationsstruktur des Leitungsorgans KOVE fest. Die VVTA befasst sich mit den vorrangigen Transporten in Ausnahmesituationen. Da sich beide bisherigen Verordnungen auf Ausnahmesituationen und den Verkehr im Allgemeinen beziehen, wird es als sinnvoll erachtet die VVTA sowie die VKOVE zu einer Verordnung zusammenzuführen. Eine solche Zusammenführung beider Verordnungen hat zum Ziel, alle Bestimmungen für die Vorbereitung im Hinblick auf Ausnahmesituationen sowie für die Bewältigung von Ausnahmesituationen im Verkehr in einer Verordnung festzulegen.

1.2 Ablauf und Adressaten

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eröffnete am 23. März 2023 die Vernehmlassung zur Verordnung über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA). Dabei wurden 226 Adressatinnen und Adressaten zur Teilnahme eingeladen. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 10. Juli 2023. Insgesamt sind in dieser Zeit 53 Stellungnahmen eingetroffen. Dieser Bericht fasst die zentralen Punkte der Stellungnahmen zusammen; dabei erhebt er keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Zu den Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung zählten u. a. die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände der Wirtschaft, diverse nach Personenbeförderungsgesetz abgegoltene Transportunternehmen (TU) sowie eine Vielzahl weiterer Organisationen (Verbände, Verkehrsunternehmen, interessierte Kreise).

1.3 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

Insgesamt sind 53 Stellungnahmen eingegangen.

Teilnehmende nach Kategorie	Adressatinnen Adressaten	Stellung bezogen
Kantone und Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)	27	26
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	11	2
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	1
Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen	115	7
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	3
Organisationen	42	14
Konzessionierte Schifffahrtsgesellschaften	20	0
Stellungnahmen insgesamt	226	53

2 Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragenkatalogs

2.1 Ergebnis der Vernehmlassung

Die Ergebnisse der Vernehmlassung zeigen, dass alle befragten Akteure mit der Zusammenführung der beiden Verordnungen VVTA sowie VKOVE zu einer einzigen Verordnung einverstanden sind. Auch die Organisationsstruktur mit Systemführerinnen SBB AG, PostAuto sowie der VMZ-CH des ASTRA erhält breite Zustimmung und ist insbesondere aufgrund der Erfahrungen aus der COVID-19 Pandemie etabliert. Einzig die Frage der Vertretung bspw. der Meterspurbahnen sowie der städtischen Verkehrsbetriebe innerhalb dieser Krisenorganisation wurde in mehreren Stellungnahmen aufgebracht.

Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen vier Fragen umfassenden Katalog. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens.

2.2 Akteure im Verkehr

Frage 1: Akteure im Verkehr sind sämtliche Organisationen, Stellen und Transportunternehmen, welche in der Vorbereitung oder während Ausnahmesituationen eine Aufgabe wahrnehmen. Sind alle Akteure und deren Aufgaben in der Verordnung benannt?

Der **Einbezug der Meterspurbahnen sowie des Orts- und Stadtverkehrs in die Krisenvorbereitung** wurde in mehreren Stellungnahmen aufgebracht. Der öffentliche Verkehr zeichnet sich durch eine starke Heterogenität aus. Die beiden Systemführerinnen SBB und PostAuto müssen daher unterschiedliche Interessen und Ansprüche vertreten. Mehrere Stellungnahmen verlangten zukünftig eine Vertretung der Meterspurbahnen sowie städtischer Verkehrsbetriebe innerhalb der Organisation der Systemführerschaft. Die Krisenstruktur der Systemführerinnen soll zukünftig dieser Heterogenität Rechnung tragen. So soll in der Systemführerschaft Schiene (SBB) auch ein Vertreter einer Meterspurbahn Einsitz nehmen, während bei der Systemführerin PostAuto eine Vertretung eines städtischen Verkehrsbetriebs in die Krisenstruktur mit einbezogen werden. Die Erläuterungen wurden entsprechend angepasst, die konkrete Umsetzung wird im Pflichtenheft der Systemführerinnen festgehalten.

Diverse Stellungnahmen bezogen sich auf den **Geltungsbereich der Verordnung**. Die zwei wichtigsten Themen betrafen die Gütertransportunternehmen auf der Strasse sowie die Beschränkung des Geltungsbereichs auf diejenigen Personentransportunternehmen mit einer Erschliessungsfunktion.

Die **Gütertransportunternehmen auf der Strasse** wurden neu in den Geltungsbereich der VKOVA aufgenommen. Der Vorschlag eines Einbezugs dieser Branche stiess auf eine grosse Resonanz. Dabei wurden diametral entgegengesetzte Argumente für oder gegen die vorgeschlagene Integration dieser Branche geäussert. Mehrere Stellungnahmen sprachen sich explizit für den Einbezug der Branche, als wichtiger Teil der Logistikketten, aus. Die Befürworter des Einbezugs argumentierten, dass die Versorgung des Landes mit Gütern auf der Strasse, als zentraler Faktor der Landesversorgung, ebenfalls in die Vorbereitung miteinbezogen werden müsse. Die Gegner sprachen sich deutlich für eine Streichung der Gütertransportunternehmen auf der Strasse aus der Verordnung aus. Sie argumentierten, dass es auch während der Pandemie ohne Vorbereitung in dieser Branche keine Probleme gegeben hätte. Weiter wurde bemängelt, dass im Artikel 14 die Transportunternehmen auf der Schiene gewisse Vorbereitungsaufgaben zugewiesen erhielten, während für die Gütertransportunternehmen auf der Strasse keine konkreten Vorbereitungsmaßnahmen beschrieben seien.

Im Rahmen von Gesprächen mit der ASTAG und dem BWL wurde entschieden, den Geltungsbereich anzupassen sowie einen neuen Artikel zu formulieren, um die Aufgaben der Gütertransportunternehmen auf der Strasse festzulegen. Neu umfasst der Geltungsbereich der VKOVA Gütertransportunternehmen auf der Strasse mit mehr als 20 Sachtransportfahrzeugen ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sowie Firmen mit 20 Sachtransportfahrzeuge ab 3,5 Tonnen welche Güter für eigene Zwecke transportieren. Damit wird sichergestellt, dass nur die grösseren Transportunternehmen sowie der Werkverkehr im Geltungsbereich der Verordnung bezeichnet werden.

Weiter führt neu Artikel 12 der Verordnung aus, dass sich Gütertransportunternehmen auf der Strasse im Rahmen ihres schon vorhandenen Krisen- und Notfallmanagements auch mit den Themen der KOVE auseinandersetzen sollen. Von einer Verpflichtung dieser Unternehmen zu Vorsorgemassnahmen oder gar Vorhaltungen wird jedoch abgesehen. Es sollen auch keine Audits durch Bundesstellen zur Umsetzung von Vorsorgemassnahmen bei diesen Transportunternehmen durchgeführt werden. Vielmehr geht es darum, dass sich diejenigen Unternehmen, welche für die Landesversorgung zentrale Akteure sind, im Rahmen der Vorsorge in die entsprechenden Themen eingebunden sind.

Einige Kantone haben die Einschränkung des Geltungsbereichs auf **Personentransportunternehmen mit Erschliessungsfunktion** kritisiert. Sie schlagen vor, alle Transportunternehmen ob mit oder ohne Erschliessungsfunktion in die VKOVA zu integrieren, insbesondere um den Kantonen die Möglichkeit zu geben, in Ausnahmesituation auch kleinere Bahnen (bspw. Seilbahnen) in das Krisenmanagement zu integrieren. Artikel 2 Absatz 1 wird unverändert beibehalten. Die zur Vorbereitung verpflichteten Unternehmen müssen präzise festgelegt werden. Nur so ist der Einbezug aller relevanter Transportunternehmen möglich, da bspw. eine Adressdatenbank sowie entsprechende Ausbildungen durch die Systemführerinnen zu organisieren sind. Würde Absatz 1 wegfallen, wäre auch eine klar definierte Anzahl an Transportunternehmen nicht vorhanden und damit eine strukturierte Krisenvorbereitung nicht mehr möglich. Es steht den Kantonen jedoch frei, in ihrer eigenen Krisenorganisation spezifische Transportunternehmen ohne Erschliessungsfunktion mit in die Vorbereitung einzubeziehen.

Verschiedene Stellungnahmen betonten die Bedeutung eines **Single Point of Contact (SPOC)** für jedes Transportunternehmen und jeden Infrastrukturbetreiber. Aus diesem Grund wurde Artikel 14 mit einem Absatz ergänzt. Dieser hält fest, dass jedes Transportunternehmen zukünftig eine verantwortliche Person designieren muss. Diese Person ist für sämtliche Themen der Vorbereitung auf Ausnahmesituationen gemäss Artikel 2 VKOVA verantwortlich. Die Person wird den Systemführerinnen gemeldet und erhält Zugang auf eine Informationsplattform. Die Systemführerinnen bilden die verantwortlichen Personen aus (bspw. E-Learning) und stellen die Kommunikation zur entsprechenden Person im Unternehmen sicher. Bei Personalwechseln ist das Unternehmen verpflichtet eine neue Person zu nominieren und diese den Systemführerinnen zu melden.

2.3 Leitungsorgan KOVE

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. Sind alle relevanten Stellen im Leitungsorgan vertreten und sind die Aufgaben des Leitungsorgans zielführend.

Das Leitungsorgan KOVE ist ein Gremium welches sich mit strategischen Fragen des Verkehrs in Ausnahmesituationen befasst. Das Gremium tagt zwei Mal jährlich und besteht aus verschiedenen Bundesämtern, Vertretern der kantonalen Konferenzen sowie den Systemführerinnen SBB und PostAuto.

Vereinzelt wurde gewünscht ein spezifischer Vertreter für die Rhein- und Binnenschifffahrt als auch für die Luftfahrt zu nominieren. Die Binnenschifffahrt wird durch die Systemführerin PostAuto vertreten, was sich bewährt hat, da auch diese Branche Teil des öffentlichen Verkehrs ist. Die Rheinschifffahrt ist im Rahmen von Ausnahmesituationen insbesondere bei Mangellagen zentraler Verkehrsträger. In diesem Sinne zeichnet sich das BWL verantwortlich und stellt auch die notwendigen Verbindungen zu den einzelnen Akteuren der Rheinschifffahrt sicher. Auch einen einzelnen Vertreter für die äusserst heterogene Luftfahrtbranche zu bestimmen wäre praktisch unmöglich. Daher scheint, wie bisher, das BAZL als geeigneter Vertreter aller Interessen der Luftfahrt im Leitungsorgan am zielführendsten.

Frage 3: Die Aufgaben der Bundesstellen im Bereich Verkehr in einer Ausnahmesituation wurden neu in der VKOVA festgelegt. Sind alle relevanten Stellen genannt und deren Aufgaben beschrieben?

Die Aufgaben der **wirtschaftlichen Landesversorgung (WL)** im Rahmen von vorrangigen Transporten wurden in mehreren Stellungnahmen als zu wenige präzise und unklar bezeichnet. Daher wurde Artikel 20 Bst. a präzisiert. Dieser legt nun fest, dass der Fachbereich Logistik der WL die Durchführung von vorrangigen Transporten anordnet und sich dabei insbesondere auf die Priorisierung von Güterkategorien konzentriert.

Auch die **Aufgaben der Systemführerinnen, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber** wurden präzisiert. Es wurde erkannt, dass die Transportunternehmen insbesondere in der VVTA zwar den Auftrag erhielten sich auf die durch das Leitungsorgan formulierten Gefahren und Bedrohungen vorzubereiten, jedoch ohne genauere Angaben in welcher Form oder mit welchen Massnahmen dies zu geschehen hat. In der VKOVA ist nun präzisiert, dass es die Systemführerinnen sind welche übergeordneten, strategischen Planungen für alle Gefahren und Bedrohungen vornehmen und den TU/ISB die entsprechenden Dokumentationen zur Verfügung stellen. Ein erstes Mal wurde dies im Rahmen der Vorbereitungen auf eine Strommangellage bereits praktiziert. So publizierten die Systemführerinnen im Herbst 2023 die Branchendokumentation des Bewirtschaftungsmodelles öV. Eine umfangreiche Dokumentation, welche das strategische Vorgehen in einer Strommangellage für die TU/ISB beschreibt. Anhand dieser Dokumentation können sich die TU/ISB konkret, mittels betrieblicher und operativer Massnahmen auf eine mögliche Strommangellage vorbereiten.

Frage 4: Weitere Bemerkungen zur Verordnung VKOVA.

Diverse Stellungnahmen führten weitere Anmerkungen und Änderungsvorschläge aus. Auf die wichtigsten soll hier eingegangen werden:

Kostentragung: Von verschiedenen Akteuren wurde gefordert, dass die finanzielle Abgeltung bei Ertragsausfällen aufgrund von Vorgaben des Bundes im Falle einer Ausnahmesituation gemäss VKOVA auch in dieser Verordnung festgelegt wird. Die VKOVA ist eine Verordnung zur Krisenvorsorge. Es geht dabei um die Vorbereitung auf Ausnahmesituationen sowie um die Bewältigung derselben im Rahmen eines strukturierten Krisenmanagements. Die Frage der Kostentragung im Falle von Einnahmeausfällen kann nicht über die VKOVA behandelt werden. Einzig die Vergütung der Systemführerinnen für besondere Aufgaben sind geregelt, da diese direkt das Krisenmanagement betreffen.

Vorhalteleistungen wurden insbesondere im Rahmen der Dekarbonisierung gefordert. Der Bund sollte zukünftig Vorhalteleistungen beispielsweise für regionale Transportkapazitäten finanzieren. Die VKOVA bietet dafür keinen rechtlichen Rahmen. Es wird sogar explizit von Vorhalteleistungen abgesehen. Ziel der VKOVA ist es nicht, für jede definierte Ausnahmesituation Vorhalteleistungen zu ermöglichen, sondern dass sich die Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit den entsprechenden Szenarien auseinandersetzen.

Mehrere Stellungnahmen sprachen die Vorbereitungsmaßnahmen der Transportunternehmen auf mögliche **Ereignisse im Rahmen eines Kernkraftwerksunfalls** an. Sie bemängelten die fehlende Präzision und Klarheit betreffend den im Rahmen der Vorbereitung auf KKW Ereignisse vorgesehenen Arbeiten. Insbesondere die Themen Strahlenschutz sowie die verpflichteten Personen sind in der konkreten Umsetzung noch immer unklar. Gespräche mit dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz haben gezeigt, dass hier die entsprechenden Grundlagenarbeiten noch nicht einem Stand entsprechen, wo eine Vorbereitung der Transportunternehmen mögliche wäre. Aus diesem Grund wurde der Text in den Erläuterungen entsprechend angepasst.

3 Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren, nach Anspruchsgruppen gegliedert

Kantone / Cantons / Cantoni	
Abkürzung	voller Name
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GR	Staatskanzlei des Kantons Graubünden
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
Abkürzung	voller Name
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
Die Mitte	Die Mitte / Le Centre / Aleanza del Centro
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna	
SSV	Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses / Unione delle città svizzere
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	
Abkürzung	voller Name

SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
economiesuisse	Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
Organisationen / organisations / organizzazioni	
Abkürzung	voller Name
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
CARBURA	Pflichtlagerorganisation der schweizerischen Mineralölwirtschaft
Migros	Migros-Genossenschafts-Bund
strasseschweiz	Verband des Strassenverkehrs FRS
IG Detailhandel	Geschäftsstelle IG Detailhandel Schweiz
Coop und railCare	Coop Genossenschaft und railCare AG
Swiss Int. Airlines	Swiss International Air Lines AG
sbv	Schweizer Bauernverband (sbv) / Union Suisse des Paysans (usp) / Unione Svizzera dei Contadini (usc)
Avenergy Suisse	Avenergy Suisse
VöV	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) / Union des transports publics (UTP) / Unione dei trasporti pubblici (UTP)
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
KÖV	Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Transportunternehmen / entreprises de transport / Imprese di trasporto	
BLS AG	BLS AG
PostAuto AG	PostAuto AG
DB AG	Deutsche Bahn AG / Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet
BERNMOBIL	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
RAILplus	RAILplus
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
SBB AG	Schweizerische Bundesbahnen SBB AG

4 Anhang 2: 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?
- 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?

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

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?
- 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.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?