



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 Anordnungskompetenz zukommt. Deshalb müsste die VKOVA um konkretere Bestimmungen erweitert werden, falls die privaten Güter- und Personentransportdienstleister enger in die Vorbereitungsbehandlungen 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 Vorbereitungsmaßnahmen 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