



20.081

Unterirdischer Gütertransport. Bundesgesetz

Transport souterrain de marchandises. Loi fédérale

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll ein weiterer Meilenstein in der Verkehrsgeschichte unseres Landes gesetzt werden. Mit dem unterirdischen Gütertransportsystem, welches künftig wichtige Zentren des Mittellandes verbinden wird, konnte ein innovativer Ansatz entwickelt werden, um den Gütertransport in unserem Land zu optimieren. Es ist eine Innovation, die zudem zur rechten Zeit kommt, denn der Güterverkehr wird in den nächsten Jahrzehnten voraussichtlich markant zunehmen. Das führt zu einem starken Druck auf Schiene und Strasse. Sie finden in der Botschaft des Bundesrates die entsprechenden Prognosen, deren Grundlagen vom Bundesamt für Raumentwicklung erarbeitet wurden. Demgemäss werden die Transportmengen im Jahr 2030 voraussichtlich um 25 Prozent höher liegen als noch 2010, dies als Folge der zunehmenden Bevölkerungsgrösse und des Wirtschaftswachstums.

Parallel dazu verändert sich auch die Struktur des Gütertransports, d. h. die Struktur innerhalb der Branche. Einerseits sorgt die Abwanderung der Schwerindustrie für eine Abnahme der Grosstransporte, die zudem oft auf der Schiene erfolgten, während andererseits im Binnengüterverkehr der Transport der Stück- und Sammelgüter zunimmt. Gesamthaft werden also die Transportlose tendenziell kleiner, was den Druck zusätzlich verstärkt. Auch in diesem Punkt kommt das Konzept von Cargo sous terrain den Bedürfnissen sowohl der Wirtschaft wie auch der Gesellschaft entgegen, denn das unterirdische Gütertransportsystem soll automatisiert sein und die Beförderung von Paletten und Behältern für Pakete, Stückgüter und Schüttgut inklusive Zwischenlagerung ermöglichen.

Damit passt das Konzept auch ideal zum laufenden Strukturwandel in der Branche. Es liegt daher klar auch im wirtschaftlichen Interesse unseres Landes, neben Schiene und Strasse einen dritten Landverkehrsträger zu ermöglichen.

Vorliegend geht es nun darum, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für das unterirdische Gütertransportsystem zu schaffen. Die Ausführung wird privat organisiert und finanziert. Dieser Punkt ist von besonderer Bedeutung. Es ist also ein Vorhaben der Privatwirtschaft, seitens des Bundes ist keine Mitfinanzierung enthalten; eine solche wird auch explizit nicht beabsichtigt.

Hinsichtlich der Rolle des Bundes wird hingegen der bewährte Grundsatz beherzigt, wonach der Staat die rechtlichen Rahmenbedingungen schafft, damit sich die Wirtschaft darin entfalten kann und damit insbesondere Innovationen nicht verhindert werden. Der vorliegende Gesetzentwurf erfüllt diese Anforderungen. Wir stehen damit in einer langen Tradition unserer Gesetzgebung, die vom ersten eidgenössischen Eisenbahngesetz von 1852 bis in die Gegenwart reicht, denn die Ermöglichung von Wettbewerbsfreiheit für die Privatwirtschaft, gepaart mit einem angemessenen gesetzlichen Rahmen, ist der stärkste Garant für eine innovative Weiterentwicklung unserer Transporttechnik.

AB 2021 S 381 / BO 2021 E 381

Ausgangspunkt für die rechtliche Regelung bildet das Eisenbahngesetz, inklusive des bewährten Instruments des Plangenehmigungsverfahrens, welches wir neben den Eisenbahnen auch etwa bei den Seilbahnen kennen. Entsprechend sind die Verfahren und Abläufe bereits bekannt, was die Umsetzung vereinfacht und der Rechtssicherheit dient. Zugleich wird damit die bisherige Kompetenzteilung zwischen Bund und Kantonen im Grundsatz aufrechterhalten, denn für den Untergrund sind grundsätzlich die Kantone zuständig. Der Bund regelt allerdings die weitgehend unterirdisch verlaufenden, kantonsübergreifenden Transportanlagen sowie die darauf fahrenden Fahrzeuge. Somit übernimmt der Bund die Koordinationsfunktion und erteilt die Plangeneh-





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zweite Sitzung • 01.06.21 • 08h15 • 20.081
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Deuxième séance • 01.06.21 • 08h15 • 20.081



mitung.

Wie der Bundesrat in seiner Botschaft festhält, werden die unterirdischen Gütertransportanlagen zudem als eigenständiger Bereich im Sachplan Verkehr des Bundes geführt. Der Bund legt darin die Planungsräume und die Planungskorridore fest. Für die konkrete Festlegung der Hub-Standorte und Linienführungen sind dann im Rahmen der Richtpläne die Kantone zuständig. So weit zum Rahmen.

In Bezug auf das Vorgehen der Kommission ist zu sagen, dass wir uns im Rahmen der Beratung an der Botschaft orientiert haben, da es sich um ein neues Gesetz handelt. Vorgängig wurden Vertreter von Cargo sous terrain und der Verwaltung angehört. Die Zusatzabklärungen der Verwaltung flossen dann in die Diskussion der Kommission und auch in die Gesetzgebung ein.

Das Eintreten auf die Vorlage war in unserer Kommission unbestritten, zu den Anträgen der Kommission sowie der Minderheit werde ich mich im Rahmen der Detailberatung äussern.

Namens der einstimmigen Kommission empfehle ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten.

Engler Stefan (M-E, GR): Es kommt ja sehr selten vor, dass wir über so innovative Projekte eine parlamentarische Diskussion führen können. Deshalb liegt mir daran, etwas zu Verkehrsvisionen generell zu sagen, zumal sich ja die Realpolitik oft wie ein Schleier über die politische Landschaft legt und alles, was visionär ist, darin erstickt. Alles, was innovativ und visionär ist, kommt so nur selten nach oben.

Schon Napoleon Bonaparte wollte unter dem Ärmelkanal einen Tunnel graben. Das Vorhaben wäre wahrscheinlich mit den damaligen Mitteln nicht ausführbar gewesen. Die Projektidee lebte aber weiter, und heute, zwei Jahrhunderte und mehr später, fahren fahrplanmässig Züge durch den Eurotunnel. Dieser Werdegang ist durchaus typisch für Systeme und Infrastrukturbauwerke, die unser heutiges Verkehrswesen prägen. Am Anfang stand eine Idee, eine Vision, und die Realisierung erfolgte, als die Zeit dafür reif, die Umstände günstig und die Finanzierung zumindest für den Anfang gesichert war.

Wenn man verschiedene Verkehrsinfrastrukturprojekte europaweit anschaut, zeigt sich, dass der Trend an und für sich eindeutig ist: In Zukunft findet der Verkehr grösstenteils unter der Erdoberfläche statt. Als Folge davon, das ist eine durchaus positive Nebenerscheinung, wird das Bedürfnis nach schönen, erlebnisreichen Reisen in der Freizeit zunehmen, was unter anderem wiederum den Bergbahnen zugutekommen wird.

Ein weiteres gemeinsames Merkmal solcher Infrastrukturprojekte der Zukunft ist die Entflechtung der Verkehrsströme und der Verkehrsarten. Die Trennung von Personen- und Gütertransport, aber auch von Arbeits- und Freizeitverkehr bedingt verschiedene Systeme – jedes mit optimaler Effizienz für seine spezifische Aufgabe. Effizienz bedeutet auch, dass bei den meisten Projekten nicht die Geschwindigkeit im Vordergrund steht; es geht darum, spezifische Transportanforderungen nicht möglichst schnell, sondern logistisch, ökonomisch und ökologisch optimal zu erfüllen.

Was solchen technischen Visionen dann aber oftmals fehlt, ist der frühzeitige Einbezug ihrer ökologischen, raumplanerischen und gesellschaftlichen Auswirkungen. Diese umfassen die Folgen für das Mobilitätsverhalten von Menschen und Gütern und damit auch für die zukünftige Nutzung des Siedlungsraums. Genau mit diesen Fragen haben sich die Kommission und selbstverständlich auch der Bundesrat in der Botschaft beschäftigen müssen.

Ich stelle mich auf den Standpunkt, dass man sich bei jeder Idee eines visionären Verkehrs- bzw. Infrastrukturprojekts verschiedene Fragen stellen muss: Welche neuen, bisher nicht erfüllten Verkehrsbedürfnisse würde der Netzausbau erschliessen? Sind diese zusätzlichen künftigen Verkehrsströme volkswirtschaftlich prioritär und erwünscht? Selbstverständlich stellt sich auch zu einem frühen Zeitpunkt die Frage, ob das Projekt und das betriebene Geschäftsmodell wirtschaftlich sind und sich dann auch im Betrieb finanzieren. Wenn all diese Fragen positiv beantwortet werden können, dann stellt sich die Frage, ob man an die Realisierung gehen soll oder nicht, meiner Meinung nach nicht.

In unserem Fall übernehmen die Investoren das Risiko für Cargo sous terrain. Unsere politische Verantwortung ist es – Kollege Wicki hat es gesagt –, die Rahmenbedingungen darauf abzustimmen, dass daraus nicht Exklusivität oder Doppelinfrastrukturen entstehen. Zusätzlich müssen die Rahmenbedingungen in ökologischer und auch in raumplanerischer Hinsicht erfüllt sein, um die künftigen Bedürfnisse der Bevölkerung abzudecken. Ich gratuliere den Initianten für die Idee und bin klar der Meinung, dass wir auf diese Vorlage eintreten sollten.

Knecht Hansjörg (V, AG): Ich bin grundsätzlich bereit, die Weiterentwicklung dieses sehr innovativen Projektes auch mit geeigneten Rahmenbedingungen zu unterstützen. Aufgrund des Bevölkerungs- und auch des Verkehrswachstums in unserem Land sind wir auch dringend auf neue, innovative Lösungen bei den Verkehrsflüssen angewiesen. Gemäss Prognosen soll ja beispielsweise die Gütermenge bis 2030 gegenüber dem Stand von 2010 um über 25 Prozent steigen. Eine neue, unterirdische Infrastruktur würde deshalb eine willkommene





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zweite Sitzung • 01.06.21 • 08h15 • 20.081
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Deuxième séance • 01.06.21 • 08h15 • 20.081



Entlastung für die Strasseninfrastruktur bedeuten. Ich möchte aber im Besonderen doch hervorheben, dass dieses Projekt die folgenden Anforderungen erfüllen muss:

Es ist unabdingbar, dass die Aktien mehrheitlich in Schweizer Händen bleiben. Die strategische Infrastruktur muss zwingend vor ausländischen Übernahmen geschützt werden.

Wichtig erscheint mir auch ein funktionierender Wettbewerb. So soll der Bund weder private Marktteilnehmer zugunsten des SBB schwächen, noch darf er z. B. mit einer Anhebung der LSWA die Umlagerung von der Strasse auf dieses System forcieren. Die Gütertransportmöglichkeiten sollen ohne staatliche Eingriffe in fairer Konkurrenz stehen.

Grundlegend ist auch, dass die Finanzierung dieses Systems ausschliesslich privatwirtschaftlich erfolgt. Es dürfen keine Staatsgelder aufgewendet werden, und zwar auch nicht durch die Hintertür. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Teilnahme von staatseigenen und staatsnahen Betrieben genau zu prüfen. Es darf nicht sein, dass bei einem Scheitern des Projekts der Staat als Eigentümer dieser Betriebe schlussendlich doch zur Kasse gebeten wird. Für diese Problematik muss noch eine Lösung gefunden werden.

Unter den genannten Voraussetzungen erachte ich das Projekt als einen innovativen Lösungsvorschlag, den ich auch unterstütze.

Français Olivier (RL, VD): Je ne répéterai pas tout ce qui a été dit au sujet de l'excellence du projet, mais je soulignerai son exemplarité en termes de collaboration entre l'économie privée et les instances politiques, qui ont répondu assez rapidement – ce qui n'est pas courant – à la demande d'initiateurs privés prêts à prendre des risques calculés. Cela fera encore l'objet de beaucoup de discussions, parce qu'il faudra voir si le cadre du marché tel qu'il a été décrit est viable économiquement.

Aujourd'hui, nous devons décider si nous souhaitons nous doter de bases légales pour un projet conséquent qui touchera, à terme – en tout cas on peut l'espérer –, la totalité des cantons. Il s'agit de définir la base sur laquelle nous souhaitons donner des concessions en lien avec l'utilisation du sous-sol.

Je m'arrête un instant sur l'utilisation du sous-sol, dont la reconnaissance de l'utilité publique, à mon sens, est appelée

AB 2021 S 382 / BO 2021 E 382

à croître. On devra se poser la question si on ne doit pas se doter à terme d'un plan directeur sur l'utilisation du sous-sol, de savoir comment améliorer cette utilisation – je pense notamment aux conflits que l'on rencontre en particulier avec le déploiement de sondes géothermiques, voire dans le cadre d'autres projets importants que l'on peut retrouver dans les villes. Il faut rappeler que les agglomérations auront un rôle très important à jouer en vue de l'aboutissement du projet, et j'ose espérer que l'on n'en restera pas au premier projet qui nous a été décrit en commission.

Je ne peux que rappeler ce qu'on dit mes préopinants: c'est un projet visionnaire et, comme l'a dit le président de la commission, c'est un projet novateur qui permettra aux uns et aux autres de répondre, en tout cas j'ose l'espérer, aux défis posés par la distribution des biens de consommation sur le marché intérieur en limitant les nuisances, et en particulier les nuisances du transport en termes d'utilisation du sol. Chacun doit y prêter attention afin d'exclure des pertes de terrain, en particulier pour le milieu agricole.

C'est un excellent projet, et je réitère les félicitations adressées à l'administration fédérale et au Conseil fédéral pour avoir su répondre assez rapidement à la demande des initiateurs et de l'économie privée.

Bischof Pirmin (M-E, SO): Es ist ja nicht gerade häufig der Fall, dass wir in diesem Hause über – man kann es schon sagen – historische Grossprojekte sprechen. Irgendwie widersprechen diese uns Schweizerinnen und Schweizern. Wir sind nicht diejenigen, die neue Städte in den Urwald bauen oder in unserer Hauptstadt einen Eiffelturm errichten. Die Schweizer und Schweizerinnen sind pragmatisch und sind damit eigentlich gut gefahren.

Hier sprechen wir von einem Grossprojekt. Es ist zunächst einmal visionär, es ist gesagt worden. Aber das Projekt ist doch schon so nahe an der Realität, dass es nicht nur eine Vision ist. Die Initianten sprechen ja von einer Realisierung bis im Jahre 2045. Die erste Teilstrecke soll bereits 2030, also in neun Jahren, realisiert werden. Das ist verkehrspolitisch keine lange Dauer.

Wenn man die erste Teilstrecke anschaut – sie führt von Härkingen nach Zürich –, dann sieht man: Sie hat auch irgendwie historischen Charakter. 1847 wurde doch schon einmal eine jedenfalls von der Strecke her ähnliche Bahn gebaut. Das war die sogenannte Spanisch-Brötli-Bahn. Diese fuhr von Baden nach Zürich. Das war der erste Schritt hinein in die schweizerische Eisenbahngeschichte. Die Strecke, die wir jetzt als erste Teilstrecke sehen, ist zumindest auf einem ähnlichen Streckenband.





Die Strecke geht, wie gesagt, von Härkingen nach Zürich. Zürich ist die grösste Stadt der Schweiz, und Härkingen liegt im Solothurner Gäu. Das ist an sich eine sehr schöne Landwirtschaftsgegend, die aber zu einem eigentlichen Verteilzentrum der Schweiz und in der – Sie wissen das von den Verkehrsmeldungen – die Strasse zu einem Stauort geworden ist. Ich sage das aus folgendem Grund: Wenn wir von der Realisierung dieses Grossprojekts sprechen, ist immer auch darauf zu achten, wo allenfalls Schäden entstehen könnten.

Ich stehe dem Projekt sehr positiv gegenüber. Ich finde es toll, dass private Investoren nicht nur die Idee aufbringen, sondern bisher, für die ersten Finanzierungen, auch das Geld, das es braucht, um ein solches Grossprojekt tatsächlich zu realisieren. Ich möchte bei dieser frühen Gelegenheit schon darauf hinweisen, dass eben eine Gegend wie das Solothurner Gäu, das zu einer Verteilstelle für die ganze Schweiz wird, auch achtsam zu behandeln ist, wenn es um den zusätzlichen Verkehr und die zusätzlichen Schadstoffkosten geht, damit das bei der entsprechenden Realisierung dann auch berücksichtigt wird. Aber ich wünsche den Investoren für ihr Projekt alles Gute und gratuliere ihnen zu ihrer Vision und Entscheidungsfreude.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ja, Ihre Reaktionen auf dieses Gesetzesprojekt sind schön. Es ist in der Tat entstanden, weil sich hier Leute zusammengetan haben, um kluge Ideen zu entwickeln, und weil sie bereit sind, Risiken einzugehen. Das Geschäft hat schon auch eine Vorgeschichte. Der Bundesrat hat seine Aufgabe auch darin gesehen, wirklich sicherzustellen, bevor er Ihnen hier eine solche Botschaft vorlegt, dass ein Projekt vorliegt, das – natürlich nicht unterirdisch – zum Fliegen kommen und tatsächlich realisiert werden kann. Es muss sich um ein realistisches Projekt handeln, wobei wir alle wissen, dass dazu noch ein paar Hürden zu nehmen sind. Sie haben aber heute die Möglichkeit, mit den Rahmenbedingungen, die Sie hier beschliessen, ein solches Projekt zu ermöglichen und seine Realisation allenfalls auch zu erleichtern.

Mit dem in der Botschaft beschriebenen Projekt betreten Sie als Gesetzgeber und betritt der Bund in mehrfacher Hinsicht Neuland. Ein unterirdisches Gütertransportsystem ist ja ein neuer Verkehrsträger für den Landverkehr. Da braucht es – das hat Herr Ständerat François gesagt – schon ein gutes Zusammenspiel zwischen den bestehenden Strassen- und Schieneninfrastrukturen. Diese sind auch wichtig, zumal sie in der Schweiz hervorragend ausgebaut sind. Wir müssen dieses Zusammenspiel sehr gut im Auge behalten. Das ist unter anderem auch Inhalt dieser Vorlage.

Wichtig ist hier – das haben Sie erwähnt – die private Initiative, die hinter diesem neuen Verkehrsträger steht. Bei grossen Infrastrukturen, das sind wir uns gewohnt, kommt der Bundesrat eigentlich immer zuerst mit einem Kredit, den Sie beschliessen sollen, damit man zu arbeiten beginnen kann. Hier ist es jetzt für einmal so – und das ist eben auch Neuland, für Sie und für uns –, dass Private die Initiative ergriffen haben, sodass der Staat gefordert ist, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen.

Was ist das Ziel der Vorlage? Es geht hier darum, bei diesem neuen Verkehrsträger sicherzustellen, dass das Projekt mit der bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur gut abgestimmt ist. Das ist ein wesentliches Ziel dieses Gesetzes. Der Bundesrat sieht das wirtschaftliche Potenzial dieser neuen Form der Güterbeförderung. Der Projektträger von Cargo sous terrain hat aufgezeigt, dass seitens der Logistikbranche der Bedarf nach einem unterirdischen Gütertransportsystem besteht. Deshalb möchte jetzt der Bundesrat mit der Schaffung der gesetzlichen Grundlagen den Bau dieses neuen Landverkehrsträgers in Form eines unterirdischen Gütertransportsystems nicht nur ermöglichen, sondern auch erleichtern. Es ist also kein Gesetz, bei dem Sie jetzt beschliessen, etwas zu bauen. Vielmehr ist es ein Gesetz, mit dem Sie ermöglichen, dass von privater Seite etwas gebaut wird.

Was regelt das Gesetz? Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen geregelt werden, auf der einen Seite für die Errichtung und auf der anderen Seite für den Betrieb von kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransportanlagen. Natürlich soll auch der Betrieb von Fahrzeugen geregelt werden. Vorgesehen ist ein schweizweit einheitliches Plangenehmigungsverfahren. Das braucht es für diese unterirdischen Gütertransportanlagen und auch für die an sie anschliessenden Anlagen, und zwar ein Verfahren nach Bundesrecht. Unterirdische Gütertransportanlagen sollen als eigenständiger Teil in den Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen werden, für einen flüssigen Prozess zur Planung und Genehmigung der ersten Teilstrecke. Ich habe jetzt noch gehört, dass diese auf der Linie der Spanisch-Brötli-Bahn liegt oder mindestens in dieser Gegend; das finde ich eigentlich sehr schön. Das Ziel ist eben, dass diese erste Teilstrecke jetzt möglichst bald in Angriff genommen werden kann und damit dann natürlich auch die Koordination zwischen den beteiligten Kantonen sichergestellt ist.

Sie haben es ebenfalls bereits erwähnt: Der Projektträger von Cargo sous terrain strebt keine finanzielle Unterstützung durch den Bund an. Es soll ein von der Wirtschaft getragenes und auch eigenwirtschaftliches Projekt sein. Das ist ebenfalls eine wichtige Grundlage, die in diesem Gesetz jetzt so aufgenommen wird.

Rechtlich basiert dieser Erlass auf Artikel 81 der Bundesverfassung zu den öffentlichen Werken und auf Artikel



87 der Bundesverfassung zu Eisenbahnen und weiteren Verkehrsträgern. Der Gesetzentwurf lehnt sich weitgehend an das Eisenbahngesetz an; das hat der Kommissionssprecher bereits gesagt. Es stammt aus dem Jahr 1957. Das heisst, die Abläufe und die Verantwortlichkeiten sind allen involvierten

AB 2021 S 383 / BO 2021 E 383

Stellen von Bund, Kantonen und Gemeinden bekannt und haben sich im Verkehrsbereich auch bewährt. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir hier auf Bewährtes zurückgreifen. Mit dem Erlass soll kein Sonderrecht, z. B. auch im Falle von Enteignungen, geschaffen werden. Damit kann sichergestellt werden, dass auch alle Verkehrsträger gleich behandelt werden. Wir werden dann bei den verschiedenen Differenzen noch darauf zu sprechen kommen. Dem Bundesrat ist das ein grosses Anliegen.

Der Bundesrat sieht auch kein unternehmensspezifisches Spezialgesetz für die Aktiengesellschaft Cargo sous terrain vor. Vielmehr gilt die Vorlage für jeden Projektträger, der gemäss diesem Gesetz einen unterirdischen Gütertransport anbieten möchte. Zudem müssen die Anlagen offene Systeme sein, die einen diskriminierungsfreien Zugang gewähren. Bei Streitigkeiten in Bezug auf Zugang, Zugangsvereinbarungen und auch Preisberechnung muss letztlich die Railcom über die Diskriminierungsfreiheit entscheiden können. Vorgesehen ist auch eine Anschlusspflicht der Hubs, damit private Hubs bei technischer Eignung für alle Interessierten in gleicher Weise zugänglich sind.

Den unterirdischen Gütertransportanlagen kann aufgrund ihrer Versorgungsfunktion eine nationale Bedeutung zukommen, denn über diese Anlagen sollen grosse Mengen an Gütern für gewisse Regionen transportiert werden. Weil die Möglichkeiten des Bundes für den Schutz dieser Infrastrukturen aufgrund der privaten Finanzierung beschränkt sind, soll über spezialgesetzliche Vorkehrungen sichergestellt werden, dass über die gesamte Lebensdauer der Anlage hinweg eine Schweizer Mehrheit an deren Eigentum besteht. Herr Ständerat Knecht hat das auch als ein besonderes Anliegen hervorgehoben. Zusammen mit dem diskriminierungsfreien Zugang kann jetzt ein Angebot gewährleistet werden, das wirklich im Interesse unseres Landes ist.

Zusammengefasst regelt diese Vorlage die Rahmenbedingungen für ein unterirdisches Gütertransportsystem als weiteren Verkehrsträger in der Schweiz. Dabei haben drei Faktoren eine besondere Relevanz: die private Finanzierung von Projekten; der Bund als Plangenehmigungs- und Aufsichtsbehörde; die Bedingung einer Schweizer Mehrheit bei Projekten in Verbindung mit einem offenen Zugang für Dritte.

Ich danke Ihnen, wenn Sie gemäss dem einstimmig gefällten Entscheid in Ihrer Kommission auf dieses Geschäft eintreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

**Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport
Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zweite Sitzung • 01.06.21 • 08h15 • 20.081
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Deuxième séance • 01.06.21 • 08h15 • 20.081



Abs. 3

...

c. Streichen

Antrag der Minderheit

(Herzog Eva, Engler, Maret Marianne, Mazzone, Rechsteiner Paul, Zopfi)

Abs. 3 Bst. c

c. die diskriminierungsfreie Berechnung des Preises.

Art. 5

Proposition de la majorité

Al. 1, 2, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

...

c. Biffer

Proposition de la minorité

(Herzog Eva, Engler, Maret Marianne, Mazzone, Rechsteiner Paul, Zopfi)

Al. 3 let. c

c. le calcul non discriminatoire du prix.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier haben wir die erste Differenz zwischen der Mehrheit und der Minderheit unserer Kommission. Es geht dabei um die Frage, ob die Railcom, die Kommission für den Eisenbahnverkehr, auch für die diskriminierungsfreie Preisberechnung zuständig sein soll. Die Mehrheit der Kommission beantragt die Streichung dieses Passus, während die Minderheit der Railcom die Kompetenz übertragen möchte, bei Streitigkeiten auch über die diskriminierungsfreie Berechnung des Preises zu entscheiden. Namens der Kommissionsmehrheit empfehle ich Ihnen, unserem Antrag zu folgen und diese Bestimmung zu streichen.

Wie bereits in meinem Eintretensvotum erläutert, handelt es sich hier um ein Rahmengesetz, das dazu dient, dass die Privatwirtschaft tätig werden kann. Das Projekt Cargo sous terrain wird ja auf privatrechtlicher Basis erstellt und privat finanziert. Es kann nicht angehen, dass sich der Staat derart stark in diese Thematik einmischt. Immerhin ist bereits festgehalten, dass die Anlage dereinst allen möglichen Partnern diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen soll. Dies entspricht nicht nur dem Selbstverständnis der Verantwortlichen von Cargo sous terrain, sondern wird auch in den Absätzen 1 und 2 von Artikel 5 garantiert. Es kommt hinzu, dass der diskriminierungsfreie Zugang an sich bereits durch die Railcom geprüft und überwacht wird. Es dürften also eigentlich keine Probleme entstehen.

Die Kompetenz der Railcom, bei Streitigkeiten über die diskriminierungsfreie Preisgestaltung zu entscheiden, kann und muss als ungerechtfertigter Eingriff in die Preispolitik bezeichnet werden. Damit muss das Unternehmen nämlich zu viele Informationen offenlegen. Immerhin sind der diskriminierungsfreie Zugang und der diskriminierungsfreie Anschluss an das System bereits gesetzlich sichergestellt. Das Diskriminierungsverbot ist somit bereits explizit aufgeführt; immerhin ist Diskriminierungsfreiheit ja auch eine Voraussetzung für die Ausübung des Enteignungsrechts. Und nicht zuletzt hat ja auch etwa das Kartellgesetz weiterhin seine Geltung. Es ist daher nicht nötig, dass neben alledem der Spielraum für Privatunternehmen zusätzlich eingeschränkt wird, indem der Railcom auch noch diese Kompetenz zugewiesen wird.

Ich empfehle Ihnen daher namens der Kommissionsmehrheit, unserem Antrag zuzustimmen und den Antrag der Kommissionsminderheit abzulehnen.

Herzog Eva (S, BS): Die drei Absätze zum Diskriminierungsverbot gehören zusammen. Man kann nicht einfach Absatz 3 Buchstabe c streichen, denn der Preis ist natürlich ein entscheidendes Element für einen diskriminierungsfreien Zugang. Man kann schon ein Diskriminierungsverbot formulieren und etwas über Zugangsvereinbarungen und die Gewährung des Zugangs schreiben, aber der Preis spielt da eine entscheidende Rolle. Ein diskriminierungsfreier Preis garantiert auch tatsächlich einen diskriminierungsfreien Zugang, das gehört zusammen.

Vielleicht war die Formulierung von Buchstabe c missverständlich: die Berechnung des Preises. Die Mitglieder der Mehrheit haben es so verstanden, dass die Railcom den Preis berechnen und festsetzen würde. Da würde





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zweite Sitzung • 01.06.21 • 08h15 • 20.081
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Deuxième séance • 01.06.21 • 08h15 • 20.081



ich den Widerstand verstehen. Aber es ist nicht so gedacht, das wurde uns schon in der Kommission klar gesagt, darum geht es nicht. Wenn man wirklich feststellen will – und die Railcom

AB 2021 S 384 / BO 2021 E 384

hat diesen Auftrag –, ob alle Kundinnen und Kunden einen diskriminierungsfreien Zugang haben, dann muss man eine Aussage machen können über den Preis, dann muss nachvollziehbar sein, ob der Preis diskriminierend ist oder nicht. Dies und nichts anderes will Buchstabe c zeigen. Es ist eigentlich eine Illustration dessen, was überprüft werden muss, damit keine Diskriminierung vorliegt. Gut, wenn es nicht aufgeführt ist, könnte man denken, es ist einfach mitgemeint, es muss sowieso so sein. Aber vielleicht stellt man sich dann auf den Standpunkt, der Preis spielt keine Rolle. Ohne dieses Element, wenn man das wirklich ausklammern könnte, wäre dieses Diskriminierungsverbot ein zahnlöser Tiger, würde ich sagen.

Ich bitte Sie also, hier die Minderheit zu unterstützen. Es war ein sehr knapper Entscheid in der Kommission. Es geht wirklich nicht darum, hier in die marktwirtschaftliche Preisgestaltung einzugreifen. Es sind private Unternehmen, das ist uns klar. Aber die Diskriminierungsfreiheit ist allen, auch denen, die das Projekt promoten, ein grosses Anliegen, und hier muss jemand Entscheidungen darüber treffen können, ob diese Diskriminierungsfreiheit wirklich gewährleistet ist, und der Preis ist dabei ein ganz zentrales Element. Deshalb setzt sich die Minderheit nicht einfach nur für Buchstabe c ein, wie er ursprünglich stand, sondern hat zur Verdeutlichung, was gemeint ist, noch ein Wort eingefügt: die "diskriminierungsfreie" Berechnung des Preises. Ich bitte Sie, dies zu unterstützen.

Français Olivier (RL, VD): Plusieurs réflexions par rapport à ce point. Le titre de l'article 5 est "Non-discrimination". L'alinéa 3 lettre c tel que proposé par la minorité Herzog Eva constitue une redondance par rapport à cela puisqu'il évoque spécifiquement la question du prix. C'est pour cela que je ne l'ai pas soutenu. Au niveau juridique, je ne suis pas sûr que cela soit très opportun, bien au contraire.

Concernant la notion du prix et du calcul du prix, nous nous trouvons en face d'un projet novateur, qui a d'ailleurs suscité pas mal d'interrogations quant à son rendement. Surtout, ce projet repose sur un objectif important, puisqu'après la première ligne allant de Zurich en direction de Baden il faudra se diriger sur l'ouest de la Suisse, voire sur le nord du pays. Il est donc clair que les promoteurs doivent garantir un prix attractif, mais ils doivent aussi préparer le futur et tout simplement s'assurer de quelques bénéfices pour construire à l'avenir. C'est donc uniquement dans quelques années que l'on pourra se poser la question de savoir s'il y a assez d'accès pour des tiers, d'autant plus que le promoteur a tout intérêt à ce que cet objet soit accessible. Je ne comprends pas quel rôle aurait la Commission des chemins de fer au niveau de la surveillance du calcul du prix de cette entreprise purement privée, surtout lorsqu'on tient compte des défis qu'elle a à relever. Il faut laisser sa propre responsabilité à l'entreprise. Il est clair que si son offre est trop chère, elle ne sera pas attractive, et que si cette offre n'est pas chère, l'entreprise va perdre de l'argent. Ce problème est celui de l'entreprise qui va réaliser ces installations. Il n'y a pas de raison de surcharger Railcom avec cet aspect. Je ne peux donc que vous proposer de suivre la majorité de la commission et de biffer cette lettre telle qu'elle est proposée par le Conseil fédéral.

Juillard Charles (M-E, JU): J'aurais plutôt tendance à vouloir soutenir le projet du Conseil fédéral à ce sujet. La proposition de la minorité est d'ajouter la notion "non discriminatoire" au calcul du prix. Effectivement, quand on lit l'intitulé de l'article 5 et son contenu, il est mentionné plusieurs fois "non discriminatoire"; donc pour moi cet ajout de la minorité n'apporte rien. Par contre, je ne suis pas favorable à ce qu'on biffe purement et simplement la lettre c. La notion de la surveillance du calcul du prix doit être maintenue. Le prix doit être plausible et conforme au marché; il ne doit pas y avoir d'exagération, afin que le coût du transport de marchandises ne soit pas surfait. Le but est que ce domaine reste le plus optimal possible. Donc je suis favorable à ce qu'on maintienne une vérification du calcul du prix.

J'ai bien compris que, si je veux ce maintien, je dois soutenir la version de la majorité de la commission, quand bien même c'est la version du Conseil fédéral qui me paraît être la meilleure.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich möchte zuerst auf die Frage von Herrn Ständerat Français zu sprechen kommen, ob es sich hier um eine Doppelspurigkeit handelt, weil man ja in Absatz 1 schon das Diskriminierungsverbot oder den diskriminierungsfreien Zugang verlangt. Absatz 3 braucht es eben deshalb, weil Sie ja genau für die Umsetzung dieses Diskriminierungsverbots eine Entscheidbehörde brauchen, und da ist in Absatz 3 ja die Railcom vorgesehen. Da müssen Sie aber auch sagen, worüber die Railcom dann entscheiden darf respektive aufgrund welcher Kriterien die Railcom bestimmen kann, ob hier eine Diskriminierung stattfindet oder nicht. Da müssen Sie ins Gesetz schreiben, was die Punkte sind. Sonst müssten Sie auch





gegen Buchstabe a sein. Es steht in Absatz 1: "Die Betreiber der Anlagen gewähren den Kunden den diskriminierungsfreien Zugang", und dann steht in Absatz 3, dass die Kommission über Streitigkeiten betreffend die Gewährung des Zugangs entscheidet. Man sagt eben nachher, wer – das ist gemäss Absatz 3 die Railcom – worüber entscheiden kann: über die Gewährung des Zugangs, über die Zugangsvereinbarungen und über die Berechnung des Preises.

Ich bin jetzt etwas überrascht, dass Sie bei der Berechnung des Preises plötzlich keine Behörde wollen, die bei Streitigkeiten entscheiden kann, ob eine Diskriminierung vorliegt. Sie wissen ja, wie man diskriminieren kann. Man kann diskriminieren, indem man sagt: "Sie haben Zugang und Sie nicht" – das betrifft dann die Frage des Zugangs. Oder man kann diskriminieren, indem man sagt: "Ich verlange für die genau gleiche Leistung von Ihnen dreimal so viel wie von jemand anderem." Wenn man von Gleichem spricht, dann vergleicht man Gleiches mit Gleichem; nicht alle müssen für alles genau den gleichen Preis bezahlen, aber sie müssen für das Gleiche den gleichen Preis bezahlen. Wenn Sie keine Behörde haben, die überprüfen kann, warum man von Ihnen für die gleiche Leistung dreimal so viel verlangt wie vom anderen – für die genau gleiche Leistung, das wäre ja dann die Diskriminierung –, dann haben Sie niemanden, der das überprüfen kann. Sie können im Titel schon "Diskriminierungsverbot" schreiben, aber wenn dann niemand da ist, um diese Frage zu klären und einen Entscheid zu fällen, dann lassen Sie unter Umständen in diesem Bereich eine Diskriminierung zu, und das widerspricht eigentlich Absatz 1. Ich bitte Sie hier deshalb, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Herr Ständerat Juillard hat gesagt, eigentlich gehe es um die Formulierung des Bundesrates. Ich muss Ihnen sagen: Es ist genau das Gleiche gemeint. In der Kommission war offenbar die Meinung, das könnte vielleicht missverständlich sein; es gehe um die diskriminierungsfreie Berechnung des Preises, also nicht einfach generell darum, dass die Railcom über den Preis entscheidet, sondern nur darum, dass der Preis in seiner Berechnung diskriminierungsfrei ist. Von daher ist es eine Klärung, würde ich sagen; das kann man so annehmen.

Wenn Sie sagen, der Zugang müsse diskriminierungsfrei sein, bitte ich Sie hier schon, Folgendes zu beachten: Schauen Sie, Anbieter machen dann Investitionen. Stellen Sie sich vor, dass Sie als Dienstleister, als Logistiker sagen, Sie transportierten Ihre Güter jetzt mit Cargo sous terrain von X nach Y, dass Sie in Ihr Material, in Ihre Lastwagen, in Infrastruktur investieren, und dann sagt Cargo sous terrain im nächsten Jahr: "Sie wollen wir nicht mehr, aber den anderen wollen wir noch – wir erhöhen einfach beim einen die Preise und beim anderen nicht, für die genau gleiche Leistung." Das ist ja das, was Sie verhindern wollen. Das hat mit Wirtschaftsfreiheit nichts zu tun, sondern Sie wollen ja Diskriminierung verbieten.

Ich bitte Sie, hier die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Präsident (Hefti Thomas, erster Vizepräsident): Frau Bundesrätin Sommaruga verzichtet darauf, über den Entwurf des Bundesrates abstimmen zu lassen.

AB 2021 S 385 / BO 2021 E 385

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 20 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 6–13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

b. Unterirdische Veränderungen sind auf einem Plan erkennbar zu machen.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Art. 14

Proposition de la commission

Al. 1

...

b. en signalant sur un plan les modifications souterraines.

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier geht es um eine Anpassung der Kommission gegenüber der Vorlage des Bundesrates. Es geht darum, dass im Rahmen der vorbereitenden Handlungen präzisiert wird, wie unterirdische Veränderungen erkennbar zu machen sind, denn mit dem ursprünglichen Wortlaut könnten äusserst weitgehende Massnahmen auferlegt werden. Wenn etwa die Strecke oberirdisch sichtbar gemacht werden müsste, so wäre dies sehr anspruchsvoll. Zudem dürfte es, etwa in einer Stadt, schwierig sein, die Sichtbarmachung einer unterirdischen Anlage sicherzustellen. Das explizite Erfordernis, dies im Rahmen eines Plans zu machen, schafft auch für die Planung Rechtssicherheit.

Die Kommission hat mit grossem Mehr entschieden, diese Ergänzung einzufügen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich würde gerne begründen, weshalb der Bundesrat Sie bittet, den Antrag Ihrer Kommission abzulehnen.

Ihre Kommission möchte, dass unterirdische Veränderungen nicht nur erkennbar sein müssen, sondern "auf einem Plan" erkennbar sein müssen. Der Bundesrat ist der Meinung, dass Veränderungen selbstverständlich erkennbar sein müssen, das ist absolut klar. Wir haben aber diesen Absatz hier bewusst technikneutral formuliert. Einige von Ihnen kennen sicher die Möglichkeiten, Veränderungen dreidimensional auf dem Bildschirm erscheinen zu lassen. Ich muss Ihnen sagen: Ich kann auf einem Bildschirm, der die Dreidimensionalität wiedergibt, besser sehen, was sich im Untergrund verändern soll, als wenn man mir einen Plan vorlegt, der da irgendwelche Striche aufweist, von denen die einen die oberirdischen und die anderen die unterirdischen Veränderungen darstellen. Heute Morgen habe ich das Gefühl, dass Sie ein bisschen im Krieg mit den neuen Technologien stehen, wenn Sie hier jetzt einfach sagen, es müsse ein Plan sein. Selbstverständlich muss es in geeigneter Form dargestellt werden, damit möglichst alle Menschen verstehen und sich vorstellen können, welche unterirdischen Veränderungen hier vorliegen. Aber wenn Sie sagen, es müsse ein Plan sein, dann sagen Sie damit, dass es auf dem Papier erkennbar sein müsse.

Deshalb würden wir Sie bitten, hier bei der Formulierung des Bundesrates zu bleiben. Wenn Sie Ihrer Kommission folgen – und davon gehe ich jetzt fast ein bisschen aus –, dann werde ich versuchen, dafür zu sorgen, dass es im Nationalrat irgendwie so formuliert wird, dass man nicht einfach sagt, es müsse ein Plan sein, sondern dass das Mittel gewählt werden kann, bei dem man sich am besten vorstellen und sehen kann, was da an unterirdischen Veränderungen auf uns zukommen könnte.

Präsident (Hefti Thomas, erster Vizepräsident): Frau Bundesrätin, wünschen Sie eine Abstimmung?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Nein, ich werde es in der nationalrätlichen Kommission nochmals versuchen.

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Abs. 1

... innerhalb von drei Monaten dazu ...

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 15

Proposition de la commission

Al. 1

... dans un délai de trois mois ...

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zweite Sitzung • 01.06.21 • 08h15 • 20.081
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Deuxième séance • 01.06.21 • 08h15 • 20.081



Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Auch hier geht es um eine kleine Anpassung der Kommission gegenüber der Vorlage. Wie bereits im Rahmen des Eintretens erwähnt, war das Eisenbahngesetz das Vorbild für diesen Gesetzentwurf. Es sieht vor, dass die Kantone drei Monate Zeit haben, um zu Gesuchen Stellung zu nehmen. Diese Frist funktioniert in der Praxis und ist bereits eingespielt. Eine Verlängerung von drei auf fünf Monate, wie dies hier der Fall ist, könnte dagegen zu einer Verzögerung der Projekte führen. Ihre Kommission beantragt, analog zum Eisenbahngesetz die Frist zur Stellungnahme auf drei Monate festzulegen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich muss hier einfach der Kammer der Kantone die Nachricht der Kantone überbringen. Diese bitten Sie, hier fünf Monate vorzusehen und nicht auf drei Monate zu gehen. Es sind die direkt involvierten Kantone – diejenigen, die sich mit Blick auf die Teilstrecke, die hier geplant ist, als direkt involviert betrachten –, die uns gebeten haben, fünf Monate vorzusehen, damit sie genug Zeit für die Bearbeitung und auch für die nachgelagerten Prozesse der Genehmigung und der Stellungnahme haben. Um all dies zu bewältigen, brauchen sie fünf Monate. Es ist auch für sie eine etwas neue Situation, zumal es um eine überkantonale Zusammenarbeit geht.

Ich bin die Überbringerin der dringenden Bitte der direkt betroffenen Kantone, ihnen hier fünf Monate zu gewähren. Dieses Anliegen der direkt betroffenen Kantone unterstützt der Bundesrat selbstverständlich. Er ist nämlich der Meinung, dass wir alle ein Interesse haben, dass hier die Kantone angesichts dieser zum Teil etwas neuen Aufgaben ihre Arbeit auch gut machen können.

Ich muss hierzu eine Abstimmung verlangen, weil wir wirklich darum gebeten worden sind, das bei Ihnen so einzubringen.

Präsident (Hefti Thomas, erster Vizepräsident): Der Bundesrat hält an seinem Antrag fest.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 26 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 16 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 16

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2021 S 386 / BO 2021 E 386

Antrag der Minderheit

(Häberli-Koller, Burkart, Knecht, Salzmann)

... nach Artikel 31 EntG sowie den vom Projekt potenziell betroffenen Eigentümern eine persönliche Anzeige

...

Art. 16

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Häberli-Koller, Burkart, Knecht, Salzmann)

... à l'article 31 LEx ainsi qu'aux propriétaires potentiellement concernés par le projet un avis personnel ...

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Es gibt hier einen Minderheitsantrag. Dieser sieht vor, die Pflicht zur persönlichen Anzeige im Rahmen der öffentlichen Auflage weit auszudehnen. Konkret sollen nicht nur die Eigentümer von über der Anlage liegenden oder daran angrenzenden Grundstücken eine persönliche Anzeige erhalten, sondern alle vom Projekt potenziell betroffenen Eigentümer.

Namens der Mehrheit unserer Kommission empfehle ich Ihnen, diesen Antrag abzulehnen und bei der Formulierung des Bundesrates zu bleiben. Es ist daran zu erinnern, dass alle potenziell betroffenen Eigentümer bereits durch die öffentliche Auflage informiert werden. Dies ist Sinn und Zweck dieses Verfahrens. Wenn die Betroffenheit dabei eindeutig ist, muss nach Artikel 31 des Enteignungsgesetzes allen Entschädigungsberechtigten eine persönliche Anzeige zugestellt werden. Dies gilt auch unabhängig vom Antrag der Minderheit.





Mit dem geltenden Enteignungsgesetz sowie der Formulierung des Bundesrates sind bereits in jedem Fall alle potenziell Betroffenen abgedeckt. Dieses Vorgehen hat sich bewährt und funktioniert auch in der Praxis, etwa beim Bau von Nationalstrassen oder Eisenbahntunnels. Damit ist die Rechtssicherheit gewährleistet. Ich bitte Sie daher, der Mehrheit der Kommission und dem Bundesrat zu folgen.

Häberli-Koller Brigitte (M-E, TG): Die Minderheit möchte, dass nicht nur diejenigen Eigentümer, welche enteignet werden sollen, eine persönliche Anzeige erhalten, sondern eben alle, die potenziell vom Projekt betroffen sind, und dass dies hier in diesem Gesetz auch so festgeschrieben wird. Damit lässt sich sicherstellen, dass alle potenziell betroffenen Eigentümer tatsächlich auch vom Projekt erfahren und ihre Rechte wahrnehmen können, indem sie beispielsweise rechtzeitig ein Rissprotokoll verlangen oder reagieren, wenn eine Erdsonde nicht kartografiert wurde.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen, die Minderheit zu unterstützen.

Fässler Daniel (M-E, AI): Bei dieser Bestimmung geht es ja nur um die Frage, wer eine persönliche Anzeige zu erhalten hat. Hinter dieser Frage stecken aber auch sehr wichtige materiell-rechtliche Fragen: Wer kann von diesen unterirdischen Anlagen betroffen sein? Wer kann entschädigungsberechtigt sein? Welche Rechte sind, wenn es zu keiner Einigung kommt, zu enteignen? In diesem Sinne erlaube ich mir hier etwas umfassendere Ausführungen als nur zur Frage der Anzeigepflicht.

Wir haben Artikel 6 bereits beraten. Dort geht es unter der Marginalie "Enteignung" um die Frage, wie das oder die Unternehmen die erforderlichen Rechte zu erwerben haben. Sie haben sich zuerst freihändig um die für den Bau und den Betrieb der Anlagen erforderlichen Rechte zu bemühen. Wenn das nicht gelingt, kann das Enteignungsrecht geltend gemacht werden.

Nun stellt sich die Frage: Welche Rechte sind denn zu erwerben? Welche Rechte kommen also beim freihändigen Erwerb und für die allfällige Enteignung infrage?

Geht es um Rechte an der Oberfläche von Grundstücken, dann ist klar, welche Rechte von Grundeigentümern betroffen sind und welche Rechte somit erworben werden müssen. Im Untergrund ist dies allerdings weniger klar, vor allem dann, wenn es um eine grössere Tiefe geht. Denn das Eigentumsrecht der Grundeigentümer geht gemäss Artikel 667 Absatz 1 ZGB so weit, wie das Interesse der Grundeigentümer geht und dieses Interesse nach den technischen Möglichkeiten auch nutzbar ist. Die Tiefe, wo quasi die Grenze zwischen diesem privaten Untergrund und dem öffentlichen Untergrund liegt, ist gesetzlich nicht festgelegt. Diese Grenze verschiebt sich mit den technischen Entwicklungen ständig weiter nach unten. War es vielleicht vor vielen Jahrzehnten eine Tiefe von 3, von 5 oder von 10 Metern, liegt sie heute vermutlich bei 300 bis 400 Metern unter der Erdoberfläche. Das heisst, in gewissen Tiefen des Untergrundes ist unklar, wann der Erwerb von Rechten nötig ist und wann somit eine Enteignung infrage kommt.

Daraus folgt, dass im Untergrund zum Teil auch unklar ist, wer gemäss Artikel 17 einspracheberechtigt ist, wer enteignungsrechtliche Einwände geltend machen kann und wer ein Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend machen kann. Vor diesem Hintergrund hat die in Artikel 16 geregelte Frage, welchen Grundeigentümern eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zuzustellen ist, eine grössere Relevanz, als es auf den ersten Blick erscheint.

Gemäss dem Entwurf des Bundesrates sind alle Eigentümer von über der Anlage liegenden oder daran angrenzenden Grundstücken direkt zu informieren. Die Kommissionsmehrheit ist mit dem Bundesrat einverstanden. Ich habe mir bei der Lektüre noch die Frage gestellt, ob es nur die direkt angrenzenden Grundstücke sind oder allenfalls auch weiter entfernt angrenzende Grundstücke. Aufgrund des Wortlautes gehe ich aber davon aus, dass es nur die direkt angrenzenden Grundstücke sind.

Die Minderheit möchte alle potenziell betroffenen Grundeigentümer mit einer persönlichen Anzeige bedienen. Wie der Berichterstatter der Kommission zu Recht ausgeführt hat, stellt sich die Frage: Wer ist potenziell betroffen? Potenziell betroffen ist jener Grundeigentümer, der ein enteignungsberechtigtes Recht am Untergrund geltend machen kann. Es kann daher sein, dass mit der Minderheit eine Ausdehnung der zu adressierenden Grundeigentümer erfolgt. Es kann aber auch sein, dass es eine Einschränkung gibt, weil man zwar vielleicht wohl ein Grundstück über der Anlage besitzt und im Sinne des Bundesrates und der Mehrheit adressatsberechtigt ist, aber zumindest mit Enteignungsrechten nicht potenziell betroffen ist, weil sich die Anlage in einer Tiefe befindet, die das private Eigentumsrecht nicht mehr tangiert.

Ich meine daher, dass die Version des Bundesrates und der Mehrheit mehr Klarheit schafft. Ich glaube aber auch, dass dem Nationalrat zu empfehlen ist, diesen Punkt und den Hintergrund dieser Frage nochmals genau zu prüfen und sich die Frage zu stellen, wie die zu enteignenden Rechte zu definieren sind und was betroffen und mit einer entsprechenden Anzeigepflicht zu verbinden ist.



Geklärt werden muss auch die Frage, ob es richtig ist, nur die direkt über der Anlage liegenden und die daran angrenzenden Grundstücke mit einer Anzeige zu bedienen. Ich unterstreiche dies mit einem technischen Hinweis: Mir wurde mitgeteilt, dass beispielsweise Bohrungen für Erdsonden nicht im 90-Grad-Winkel erfolgen, sondern dass meistens eine Abweichung vom 90-Grad-Winkel besteht. Dies hat zur Folge, dass sich sehr viele Erdsonden nicht unter dem Grundstück des sie nutzenden Eigentümers, sondern unter dem Grundstück des Nachbarn befinden. Wenn eine solche Erdsonde eine grössere Tiefe erreicht, dann kann es sein, dass diese Erdsonde sogar beim übernächsten Grundeigentümer zu liegen kommt. Daraus stellen sich doch relativ ernsthafte rechtliche Fragen, die es beim Projekt Cargo sous terrain sicher noch vertiefter zu klären gilt. Ich bitte Sie in diesem Sinne um Kenntnisnahme und unterstütze persönlich die Mehrheit und damit den Entwurf des Bundesrates.

Juillard Charles (M-E, JU): En relisant la proposition de la minorité, je m'interroge vraiment sur la notion à laquelle renvoie le terme "potentiellement". Nous sommes le législateur et il nous appartient de faire les lois le plus clairement possible. C'est vrai que nous sommes dans un domaine qui est

AB 2021 S 387 / BO 2021 E 387

très sensible: c'est l'atteinte à la propriété, qui doit être réglementée. Or, je crois que celle-ci l'est déjà passablement dans la législation actuelle. Je ne sais pas pourquoi on irait plus loin ici, sur ce projet en particulier. "Potentiellement", cela veut dire quoi? Qui est concerné? Où est-ce qu'on commence? Où est-ce qu'on s'arrête? Nous sommes dans une zone floue et le flou mène à l'arbitraire. Parce que, finalement, c'est l'administration qui devra décider; puis, comme il y aura contestation, on va reporter ce pouvoir au juge. Moi, je suis un législateur: je vais tout faire pour garder mes prérogatives et faire en sorte que ce ne soient pas les juges qui décident, mais nous qui décidons ce que nous voulons faire avec la législation dans ce pays. Parfois, nous devons recourir au juge, mais essayons d'y recourir le moins possible, parce que nous sommes le législateur. Aussi, la variante proposée par la majorité de la commission et le Conseil fédéral me paraît beaucoup plus claire. Si la minorité avait formulé de manière un peu plus précise la notion à laquelle renvoie le terme "potentiellement", en ayant la volonté de définir qui pourrait être concerné ou non, je pourrais peut-être entrer en matière. Mais, en l'occurrence, ici, s'arrêter aux termes "potentiellement concernés" ne me satisfait vraiment pas et je veux que nous décidions, en tant que législateur, où l'on met les limites. C'est la raison pour laquelle je vous propose de nous en tenir à la proposition de la majorité de la commission et du Conseil fédéral.

Sommaruga Carlo (S, GE): Je me permets d'intervenir suite à la remarque de notre collègue Juillard sur le mot "potentiellement".

Je ne peux pas m'empêcher de faire le lien avec la loi fédérale sur les mesures policières de lutte contre le terrorisme dans laquelle on a introduit le terme "potentiellement". Cette loi est combattue au motif que, de cette manière, on introduit une notion d'arbitraire; cela laisse beaucoup trop d'espace à l'administration. Vous étiez pourtant un fervent partisan du terme "potentiellement".

En d'autres termes, on voit que la position varie selon les objets; j'en prends note. Je prends note de cette argumentation qu'on développera lors des derniers jours de la campagne de votation sur la loi fédérale sur les mesures policières de lutte contre le terrorisme.

Juillard Charles (M-E, JU): Il faut comparer ce qui est comparable. Si, dans la loi sur le terrorisme, nous parlons de prévention et de vies humaines, nous ne parlons pas de quelques mètres carrés de terrain qui pourraient être touchés ou non par une mesure, mais véritablement de vies humaines. Toute comparaison a ses limites et celle-ci est particulièrement mal à propos.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Beim Eintreten waren alle begeistert von diesem Projekt, und es ist ja wirklich ein spannendes Projekt. Aber wir alle wissen: Je näher dann die Realisierung dieser Teilstrecke kommt, desto schwieriger wird es. Und jetzt haben wir so ein Thema. Es geht dann um Enteignungen. Ich glaube, Enteignungen sind etwas vom Sensibelsten. Deshalb bin ich froh, dass Sie die Diskussion hier führen. Denn ich glaube, es ist wichtig, dass man sich auch mit dem Gedanken vertraut macht: Es wird noch ganz schwierig, es wird sehr viel Widerstand geben. Deshalb sollten die Bedingungen, die wir jetzt in diesem Rahmen setzen, möglichst klar und möglichst nachvollziehbar sein.

Der Bundesrat schlägt Ihnen vor, und das ist auch die Sichtweise Ihrer Kommission, dass wir einfach beim Enteignungsrecht bleiben und hier jetzt nicht Spezialvorgänge oder Spezialabmachungen oder Spezialregelungen für Cargo sous terrain oder für diesen unterirdischen Gütertransport vorsehen. Schauen Sie, Tunnels



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Zweite Sitzung • 01.06.21 • 08h15 • 20.081
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Deuxième séance • 01.06.21 • 08h15 • 20.081



für Nationalstrassen werden heute schon gebaut. Das ist nichts Neues. Dafür muss auch enteignet werden, dafür müssen auch Pläne aufgelegt und Eigentümer informiert werden. Der ganze Ablauf ist bekannt. Wir haben es hier gesagt: Der Entwurf basiert auf der einen Seite auf dem Eisenbahngesetz. Auf der anderen Seite, wenn es um Enteignungen und um alle Fragen rund um Enteignungen geht, beantragen wir Ihnen wirklich – wir haben nachher bei Artikel 28 noch andere Anträge –, im Sinne der Gleichbehandlung zu entscheiden. Das können Sie den Leuten erklären: Ob ein Tunnel einer Nationalstrasse oder einer Eisenbahn unter ihrem Grundstück gebaut wird oder die Anlage Cargo sous terrain – die übrigens nicht 400 Meter unter dem Boden liegt; man rechnet mit etwa 40 bis 50 Meter unter dem Boden –, es wird gleich behandelt, und es wird auch gleich damit umgegangen.

Das ist eigentlich mein Hauptargument, mit dem ich Sie bitte, hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen, damit wir beim Enteignungsrecht, das Sie ja erst kürzlich auch noch revidiert haben, auch für Infrastrukturen wirklich eine Gleichbehandlung haben, seien es Strassen, seien es Eisenbahnen, die zum Teil ja auch unterirdisch sind, oder sei es dieser unterirdische Gütertransport.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 35 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 6 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 17–23

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 24

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Das BAV verlangt angemessene Sicherheiten.

Art. 24

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

L'OFT exige des garanties proportionnelles.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: In diesem Artikel hat die grosse Mehrheit der Kommission eine Anpassung vorgenommen. Ausgangspunkt waren die Erläuterungen, die wir mit dem Zusatzbericht erhalten hatten. Konkret war es für unsere Kommission wichtig zu wissen, was passiert, wenn das Projekt fallieren sollte. Da es bei einer Aktiengesellschaft keine Nachschusspflicht seitens der Aktionäre gibt, könnte die Finanzierung des Rückbaus nicht sichergestellt sein. Dadurch besteht die Gefahr, dass dies bei der öffentlichen Hand hängenbleiben könnte. Deshalb braucht es aus Sicht Ihrer Kommission eine verbindlichere Formulierung, welche diesen Rückbau sicherstellt. Mit dem Erfordernis, dass das BAV explizit angemessene Sicherheiten dafür verlangt, wird dies erfüllt.

Angenommen – Adopté

Art. 25–27

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 28

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2021 S 388 / BO 2021 E 388

Antrag der Minderheit

(Häberli-Koller, Engler, Knecht, Salzmann)

Abs. 2

Das Unternehmen hat die Eigentümer für einen durch den Bau oder Betrieb der Anlage verhinderten bestehenden und künftigen Nutzen ihres Grundstücks, beispielsweise das Verunmöglichen eines Baus einer Erdsonde, vollumfänglich zu entschädigen.

Abs. 3

Für Eingriffe in fremde Rechte und für nicht abwendbare übermässige Immissionen als Folge des Baus, der Entsorgung von Aushubmaterial oder des Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge, welche nach Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden müssen, leistet das Unternehmen volle Entschädigung.

Art. 28

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Häberli-Koller, Engler, Knecht, Salzmann)

Al. 2

L'entreprise est tenue d'indemniser intégralement le propriétaire lorsque l'usage existant et futur de son bien-fonds est restreint à cause de la construction ou de l'exploitation de l'installation, par exemple en empêchant la construction d'une sonde terrestre.

Al. 3

L'entreprise est tenue d'indemniser intégralement les empiètements sur les droits des tiers et les nuisances excessives inévitables du fait de la construction, de l'évacuation des déblais ou de l'exploitation des installations ou du fonctionnement des véhicules, qui doivent être tolérés conformément au droit de voisinage ou à d'autres dispositions légales.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Bei diesem letzten umstrittenen Punkt stehen wir einer rechtlich komplexen Situation gegenüber. Es geht im Kern um die Frage, wie weit die Entschädigungspflicht bei einer materiellen Enteignung geht. Grundsätzlich führt die Einschränkung des Eigentumsrechts zu einer vollen Entschädigung. Dies wird vom Enteignungsgesetz bereits in generell-abstrakter Weise geregelt. Wenn nun im vorliegenden Gesetz konkrete Fälle, wie etwa in Absatz 2 die Erdsonde, explizit genannt werden, kann dies im Umkehrschluss andere Sachverhalte quasi ausschliessen. Es ist daher bereits aus rechtstheoretischer Sicht sinnvoller, diesen Spielraum bewusst der Anwendung und der Rechtsprechung zu belassen. Damit wird auch flexibler auf die Entwicklung reagiert.

Von grosser Tragweite ist aber insbesondere die Frage, wie weit die Entschädigungspflicht geht. Denn schwerwiegende Eingriffe sind bereits heute entschädigungspflichtig. Dies entspricht auch der bundesgerichtlichen Praxis. Aber die Erweiterung einer solchen Entschädigungspflicht hinsichtlich des künftigen Nutzens eines Grundstücks ist sehr weitgehend formuliert. Denn bekanntlich sind Prognosen immer schwierig, vor allem dann, wenn sie die Zukunft betreffen. Faktisch würden wir damit das bisherige Enteignungsrecht stark erweitern. Das würde zulasten der Vorhersehbarkeit und der Rechtssicherheit gehen. Angesichts der Tragweite dieser massiven Ausdehnung dürfte das vorliegende Gesetz daher kaum der richtige Ort dafür sein. Vielmehr müsste direkt eine Anpassung im Enteignungsgesetz vorgenommen und die Grundsatzdebatte dort geführt werden.



Namens der Mehrheit der Kommission empfehle ich Ihnen deshalb, unserem Antrag zu folgen und die beiden zusätzlichen Absätze der Minderheit Häberli-Koller abzulehnen.

Häberli-Koller Brigitte (M-E, TG): Die Minderheit beantragt eine Ersatzpflicht bei veränderter bestehender oder künftiger Nutzung und für nicht abwendbare übermässige Immissionen als Folge des Baus oder des Betriebs der Anlage.

Zentral an dieser Vorlage ist, dass hier private Unternehmen eine Sonderlösung erhalten. Sie finanzieren, erstellen oder betreiben die Anlage. Mit dem Gesetz wird diese Anlage nicht wie eine private, sondern wie eine öffentliche Anlage behandelt und damit privilegiert. Die privaten Unternehmen profitieren vom Plangenehmigungsverfahren, mit welchem sämtliche Bewilligungen erteilt werden, und vom Enteignungsrecht. Dies steht Privaten bei anderen Projekten nicht zu.

Werden für Private solche Sonderlösungen vorgesehen, sind als Gegengewicht die Einschränkungen für private Grundeigentümer zu entschädigen. Diesen Ausgleich will der Minderheitsantrag schaffen. Es ist nicht richtig, dass Grundeigentümern beispielsweise der künftige Bau einer Erdsonde per se verunmöglicht wird und dass sie das entschädigungslos hinnehmen müssen. Ist das Plangenehmigungsverfahren für die Anlage abgeschlossen, dann kann nicht nachträglich, im Rahmen eines späteren Enteignungsverfahrens, eine Entschädigung geltend gemacht werden. Der Bedarf am Bau von Erdsonden wird angesichts der Bestrebungen im Zusammenhang mit der Energiestrategie bestimmt beträchtlich wachsen. Es geht jedoch nicht nur um den Bau von Erdsonden. Bei der Einschränkung der künftigen Nutzung ist auch der Bau von Untergeschossen, von Garagen oder das Anbringen von Erdankern in der Nähe der Hubs zu bedenken. Solche Eigentumsnutzungen werden für den privaten Grundeigentümer verunmöglicht.

Der Minderheitsantrag sieht zudem in Artikel 28 Absatz 3 eine Abweichung von Absatz 1 vor. Damit soll sichergestellt werden, dass nicht abwendbare übermässige Immissionen wie Lärm, Staub oder Erschütterungen, die beim Bau oder Betrieb der Anlage entstehen, vollumfänglich entschädigt werden. Die geltenden gesetzlichen Regelungen sehen leider keinen angemessenen Schutz der Grundeigentümer bei solchen Immissionen vor. Sie müssen in vielen Fällen entschädigungslos hingenommen werden.

Es gilt auch zu bedenken, dass dieses Gesetz nicht nur für das Projekt Cargo sous terrain gilt, sondern als Rahmengesetz auch für künftige Projekte eines unterirdischen Gütertransports Anwendung finden wird. Solche Projekte können unter anderem weniger tiefe Tunnels vorsehen, welche Grundeigentümer noch viel mehr in ihrer Nutzung von Grund und Boden einschränken oder zu noch stärkeren Immissionen, wie z. B. Erschütterungen, führen. Daher ist es zentral, als Gegengewicht zur Berechtigung der privaten Unternehmen auch die Frage der Entschädigungen der beeinträchtigten Grundeigentümer speziell zu regeln. Die Privilegierung und Spezialbehandlung des privaten Unternehmens rechtfertigen eine gesetzlich differenzierte Regelung, welche bei der Entschädigung von betroffenen Grundeigentümern vom geltenden Enteignungsgesetz und der bisherigen Rechtsprechung abweicht.

Ich bitte Sie deshalb, diese Minderheit zu unterstützen. Es ist mir auch wichtig, dass wir allenfalls für den Zweiterat diese Position hier festlegen, damit diese für mich doch beträchtliche Problematik noch einmal sorgfältig diskutiert und geprüft werden kann.

Fässler Daniel (M-E, AI): Ich schliesse an mein Votum an, das ich zu Artikel 16 gehalten habe, und empfehle Ihnen, hier der Minderheit zu folgen.

Wenn bei einer Bautätigkeit ein Grundstück beansprucht wird, bei dem die Oberfläche betroffen ist, dann steht es ausser Frage, dass eine Entschädigungspflicht besteht – allein aufgrund der Tatsache, dass das Grundeigentum beansprucht wird. Es wird nicht im Grundsatz differenziert, ob es bestehende oder künftige Nutzungen beeinträchtigt; es genügt, dass das Grundeigentum betroffen ist. Wenn das Grundeigentum betroffen ist, dann besteht eine Entschädigungspflicht.

Wir reden hier jetzt über den Untergrund. Ich habe vorhin zu Artikel 16 ausgeführt, dass das Grundeigentum auch den Untergrund betrifft, soweit der Grundeigentümer daran ein Interesse hat und dieses Interesse technisch auch nutzbar ist. Deshalb ist nach meinem Verständnis klar: Wenn das Grundeigentum tangiert wird, dann besteht eine Entschädigungspflicht, unabhängig davon, ob nur die Oberfläche oder ob der Untergrund betroffen ist, und unabhängig davon, ob es um eine bestehende oder um eine künftige Nutzung geht.

AB 2021 S 389 / BO 2021 E 389

Ich meine in diesem Sinne, dass wir hier der Minderheit nicht nur folgen können, sondern wirklich folgen müssen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich bitte Sie, hier ebenfalls die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.





Worum geht es hier? Mit dem Antrag der Minderheit würden Sie die Rechtsprechung beim Enteignungsrecht infrage stellen, das sich ja, was die materielle Enteignung wie auch die Enteignung von Abwehrrechten anbelangt, bewährt hat. Mit dem beantragten Absatz 2 würden eben dann entgegen der geltenden Rechtsprechung alle möglichen künftigen und eben nicht nur die absehbaren Nutzungen entschädigungsberechtigt. Das wäre aber unverhältnismässig, und das müssen Sie einfach wissen.

Ich sage es noch einmal: Wenn Sie jetzt für Cargo sous terrain, für dieses unterirdische Gütertransportsystem, das Sie vorhin alle so toll fanden, also nur für diesen speziellen Verkehrsträger andere Regeln festlegen bzw. die Rechtsprechung zum Enteignungsrecht nur für diesen Verkehrsträger abändern und erschweren, dann sagen Sie jetzt schon, dass hier natürlich ganz massive und gravierende Mehrkosten auf Cargo sous terrain zukommen könnten. Wenn Sie das wollen, können Sie das selbstverständlich tun. Aber ich denke, man muss hier abwägen – auch wenn man vom Projekt nach wie vor begeistert sein kann. Deshalb bitte ich Sie auch hier, jetzt nicht für Cargo sous terrain, für dieses unterirdische Gütertransportsystem, Sonderregeln zu entwerfen bzw. von der geltenden Rechtsprechung abzuweichen, sondern diese jetzt gleichermassen auch für diese Infrastruktur anzuwenden.

Ich weiss, es werden seit Jahren Diskussionen geführt, dass man die heutige Rechtsprechung zum Enteignungsrecht einmal auch auf Gesetzesstufe festhalten möchte. Das wäre sicher eine gute Idee – aber sicher nicht in einem Spezialerlass, sondern im Rahmen des Enteignungsrechtes. Dann gilt es für alle, wenn es dort eine neue Regelung gibt, die vielleicht besser ist oder auch den Anliegen, die Frau Ständerätin Häberli-Koller vertritt, mehr entgegenkommt. Dann gilt das für alle gleich.

Ich bitte Sie in diesem Sinne: Machen Sie jetzt nicht hier, nur für dieses unterirdische Gütertransportsystem, Spezialregeln beim Enteignungsrecht. Wenn Sie Änderungen beim Enteignungsrecht erreichen oder die Rechtsprechung ins Recht überführen wollen, dann können Sie das gerne tun, aber nicht nur für einen Verkehrsträger, sondern für alle Bereiche, die vom Enteignungsrecht betroffen sind.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 29–42

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 20.081/4380)

Für Annahme des Entwurfes ... 39 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(1 Enthaltung)