



20.081

**Unterirdischer Gütertransport.
Bundesgesetz****Transport souterrain de marchandises.
Loi fédérale***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.09.21 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.21 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.21 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

Christ Katja (GL, BS), für die Kommission: Die Verkehrspolitik der Schweiz hat zum Ziel, unsere Verkehrsnetze funktionsfähig und auf einem hohen technischen Standard zu halten. Dank leistungsstarker Infrastrukturen und dank der Förderung von Innovationen soll die Schweiz ein zukunftsfähiges Land und ein starker Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität sein und dies auch bleiben.

Beim Landverkehr liegt der Fokus momentan auf der nachhaltigen Entwicklung der Schienen- und Strasseninfrastrukturen. Wir sollten aber aufgrund des anhaltenden Wachstums und der begrenzten Kapazitäten der verfügbaren Verkehrsträger im Güterverkehrsmarkt auch neue Wege suchen, um Waren effektiv und effizient zu transportieren. Es braucht also Innovationen und ein intelligentes Zusammenspiel mit der bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur, um Dienstleistungen zu gewährleisten, wenn der Güterverkehr gemäss Berechnungen in den nächsten zwanzig Jahren um 37 Prozent zunimmt.

Mit exakt einer solchen innovativen Idee und einem Konzept dazu wandte sich 2015 der Förderverein Cargo sous terrain (CST) an den Bund. Das Konzept der in der Folge entstandenen Aktiengesellschaft CST sieht einen unterirdischen dreispurigen Tunnel zwischen wichtigen Logistikzentren im Mittelland und in der Nordwestschweiz vor, der rund um die Uhr in Betrieb ist. Darin sollen Güter mit rund dreissig Stundenkilometern transportiert werden. An Zugangsstellen sollen sie

AB 2021 N 1722 / BO 2021 N 1722

vollautomatisch mit Liften ins System eingespeist oder diesem entnommen werden.

Im Vollausbau soll das Netz 500 Kilometer umfassen und bis 2045 abgeschlossen sein. Das Netz soll sich von Genf bis St. Gallen und von Basel bis Luzern erstrecken, mit einem Anschluss nach Thun sowie Anschlüssen an das internationale Transportwesen. Bei der Ausgestaltung des Netzes stützte man sich auf Wirtschaftlichkeitsrechnungen, wobei CST durchaus offen ist, beispielsweise im Rahmen von Leistungsaufträgen auch andere Anschlüsse zu erstellen und zu betreiben. Zudem sind Anschlüsse des Rheinhafens geplant, der auch als Cross-Docking-Station dienen soll und Lastwagenverkehr aus dem Norden – aus Frankreich und Deutschland – auffangen und in CST einspeisen kann. Die Schweiz erhält dadurch also noch ein weiteres System, das im Sinne der Alpen-Initiative die Strasse entlasten soll.

Wie aber geht CST mit der Feinverteilung in den Zentren um? Gütertransporte machen durchaus einen grossen Teil des Verkehrsaufkommens in den Ballungsräumen aus. CST möchte deshalb ein Citylogistik-System mit umweltschonenden Fahrzeugen für die effiziente Feinverteilung der transportierten Güter in den Smart Cities der Zukunft errichten. Dieses entlaste die Städte um bis zu 30 Prozent des Lieferverkehrs und um 50 Prozent der Lärmimmissionen und sei damit ein wichtiges Element einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Güterversorgung in der Schweiz. Mit einer Abnahme des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen um bis zu 40 Prozent und der effizienten Feinverteilung in den Städten verspricht CST deutliche Einsparungen beim CO₂-Ausstoss und eine Reduktion der Lärmbelastung. Das System soll zudem zu hundert Prozent mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden.

Eine Umweltstudie bestätige, hiess es, klare Vorteile des geplanten unterirdischen Gütertransports gegenüber heutigen Transportsystemen. Bei CST würden die Waren bereits im Tunnel gebündelt, wodurch die Feinver-



teilung bereits vorbereitet sei. Die Belieferung von Verkaufsstellen und Endabnehmern ab dem Hub finde koordiniert statt, anstatt dass jeder Anbieter seine Waren einzeln ausliefere.

Der Bundesrat sah das wirtschaftliche Potenzial von CST, hat die vorgelegten Pläne geprüft und unterbreitet nun dem Parlament ein Gesetz, das die Voraussetzungen regelt, unter denen das privatwirtschaftlich initiierte Projekt bewilligt werden kann. Die Vorlage ist ein Ermöglichungsgesetz und hat zum Ziel, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb weitgehend unterirdischer, kantonsübergreifender Gütertransportanlagen und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen zu regeln.

Wichtig ist, dass der Bundesrat kein unternehmensspezifisches Spezialgesetz für CST vorsieht. Die Vorlage gilt also für jeden Projektträger, der einen unterirdischen Gütertransport gemäss diesem Gesetz anbieten möchte. Das bedeutet auch, dass die Anlagen offene Systeme sein müssen, die einen diskriminierungsfreien Zugang gewähren.

Der Gesetzentwurf lehnt sich stark an das Eisenbahngesetz an. Das heisst, die Abläufe und Verantwortlichkeiten sind bewährt sowie Bund, Kantone und Gemeinden bereits bekannt.

Das Gesetz regelt den Bau und Betrieb von interkantonalen Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen. Ein solcher unterirdischer Gütertransport soll auf privater Initiative beruhen und eigenwirtschaftlich erbracht werden. Er soll zur nachhaltigen Entwicklung des Gütertransports in der Schweiz beitragen und die Güterversorgung insbesondere in den Städten und Agglomerationen effizient und umweltfreundlich machen. Der Bund wird sich explizit nicht an der Finanzierung von Bau und Betrieb solcher Anlagen beteiligen. Zudem ist vorgesehen, dass über die gesamte Lebensdauer hinweg eine Schweizer Mehrheit an der Anlage sichergestellt werden muss.

Das Bewilligungsverfahren lehnt sich weitgehend an das Eisenbahngesetz an. Die unterirdische Gütertransportanlage wird als eigenständiger Bereich in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Die Betreiber unterstehen dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung und müssen ihre Transportpflicht wahrnehmen sowie den Zugang zu gleichen Bedingungen ermöglichen.

Die Investoren versprechen sich von der Realisierung von CST einen grossen Nutzen. Direkt davon profitieren dürften insbesondere die Logistikbranche und die Bauindustrie. Der volkswirtschaftliche Nutzen für die öffentliche Hand und die Allgemeinheit ist wohl etwas geringer, besteht aber unter anderem darin, dass die Verkehrsbelastung sowie Schadstoff- und Treibhausgasemissionen reduziert werden könnten.

Das innovative Projekt CST und demnach auch die uns nun vorliegende gesetzliche Grundlage stiessen in der Kommission grundsätzlich auf grosses Wohlwollen. Es liegt durchaus im wirtschaftlichen Interesse der Schweiz, einen weiteren, dritten Transportweg für Güter zu schaffen respektive zu ermöglichen. Das neue Gesetz soll die Wettbewerbsfreiheit garantieren, um Innovationen zu ermöglichen.

Insgesamt war die Stimmung in der Kommission im Gegensatz zu der im Ständerat jedoch etwas weniger enthusiastisch. Skepsis spürte man insbesondere gegenüber der Wirtschaftlichkeit und den Realisierungschancen des Projekts. CST sei, hiess es, zudem als Infrastruktur sehr starr und von den Zugangspunkten abhängig. Zweifel gab es darüber, ob oberirdisch überhaupt Doppelspurigkeiten abgebaut werden könnten. Man war sich auch uneins, ob die nötigen Verteilungsströme von den Logistikzentren in die Agglomerationen nicht zu mehr anstatt zu weniger Verkehr führen könnten.

Trotz der Skepsis ist man einhellig der Meinung, dass die Politik solchen privaten, innovativen Ideen nicht im Weg stehen soll, und unterstützt, dass der Bund die raumplanerische Koordinationsrolle mit diesem Gesetz gewährleistet. Da es sich um ein Projekt mit vielen Bezugspunkten zur Verkehrs-, Finanz- und Raumentwicklungspolitik in der Schweiz handelt, legt die Kommission grossen Wert auf klare und nachhaltige Rahmenbedingungen. Das Projekt muss privat bleiben, und die öffentliche Hand soll sich finanziell weder direkt noch indirekt einmischen. Der diskriminierungsfreie Zugang ist sicherzustellen. Zudem sollen solche strategisch extrem relevanten Infrastrukturen in Schweizer Händen sein und bleiben.

Zusammenfassend gesagt, war die Kommission zwar nicht überirdisch begeistert, empfand die Idee aber auch keinesfalls als unterirdisch und trat in der Folge ohne Gegenstimme auf das Gesetz ein.

Borloz Frédéric (RL, VD), pour la commission: En accompagnement de son message du 28 octobre 2020, le Conseil fédéral nous proposait une loi destinée à régler les conditions permettant d'autoriser le projet CST lancé par l'économie privée. Je reviendrai sur ce projet plus spécifiquement dans un instant.

Il n'est pas prévu que la Confédération participe au financement de ce projet, ni à sa construction, ni à son exploitation. En revanche, la Confédération maintient sa volonté que ce projet reste en mains suisses, à tout le moins pour ce qui est de la majorité des investisseurs. La procédure qui est appliquée s'inspire en grande partie de la loi fédérale sur les chemins de fer. CST y est traité comme un acteur indépendant qui doit assumer une obligation de transporter et permettre un accès à ses prestations à des conditions uniformes.



Vous l'aurez compris, en donnant un cadre légal à cette idée, la Confédération ne souhaite pas que les prestations fournies en utilisant le sous-sol helvétique soient réservées uniquement à quelques entreprises, fussent-elles suisses.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a traité le sujet en premier et l'a accueilli positivement. Les mots "novateur" et "visionnaire" ont été prononcés lors de la discussion au Conseil des Etats. Considérant que cette idée arrive à point nommé, les sénateurs ont peu modifié le projet de loi. Ils ont diminué le délai de réponse des cantons à trois mois au lieu de cinq, par 26 voix contre 16. Le Conseil des Etats n'a par ailleurs pas voulu que la Commission des chemins de fer puisse statuer sur une quelconque non-discrimination en cas de litige sur le calcul des primes, considérant notamment que cela serait une intervention étatique trop importante vis-à-vis d'une entreprise privée.

AB 2021 N 1723 / BO 2021 N 1723

Le Conseil des Etats a, tout comme votre commission d'ailleurs, longtemps discuté de la protection des propriétaires privés dont la parcelle se verrait touchée en sous-sol. Mais les propositions n'ont pas été retenues. Il existe en effet une loi fédérale sur les expropriations, et la jurisprudence à ce sujet est très complète.

Sur ce sujet précis également, la Commission de rédaction a proposé récemment des modifications du texte du projet qui se réfère à la loi sur les expropriations du 20 juin 1930, une loi qui a été révisée et dont les modifications sont entrées en vigueur le 1er janvier de cette année. Diverses dispositions de procédure de la loi fédérale sur les chemins de fer ont en outre été adaptées, ce qui nécessite par conséquent une adaptation de notre projet afin que la cohérence avec cette loi puisse être assurée. Les adaptations rédactionnelles s'imposent car une nouvelle loi ne peut être basée sur des réglementations obsolètes ou qui ne sont plus en vigueur. On peut toutefois raisonnablement se demander si ces adaptations n'auraient pas pu être faites avant que le projet ne soit traité dans les deux chambres. Elles n'ont en tout cas pas encore été traitées en commission.

Après avoir écouté les représentants de CST, votre commission a montré son intérêt pour le projet et est entrée en matière sans opposition, tout en exprimant son souhait de définir un cadre légal aussi précis que possible afin d'éviter les conflits inutiles.

Comme au Conseil des Etats, la question de la protection des propriétaires a été abondamment discutée, il en résulte une proposition d'amendement à l'article 6 et quatre propositions de minorité. Les questions liées à l'approvisionnement en énergie ont par ailleurs conduit au dépôt de deux propositions de minorité. Enfin, des propositions ont été discutées en lien avec des questions de forme légale à respecter pour la réalisation, mais aussi en cas de cessation d'activité, notamment si le projet était en cours de construction. Les propositions ont été acceptées en commission.

Permettez-moi de dire quelques mots sur le projet en question. CST est une entreprise issue d'un conglomérat de sociétés suisses, parmi lesquelles figurent des producteurs d'électricité, des banques suisses, des banques cantonales, des détaillants, la Poste, des transporteurs, des assurances, etc. En 2017, ils ont créé une société anonyme et prévoient d'investir 100 millions de francs dans ce projet ambitieux. Ambitieux, il l'est, car CST s'engage à utiliser 100 pour cent d'énergies renouvelables et prévoit une diminution de 40 pour cent du trafic marchandises sur les routes nationales.

Pour la commission, ceci est à mettre en regard de l'augmentation prévue du trafic de marchandises en Suisse et ne concerne que la part de transport directement touchée, ce qui n'enlève rien à son importance. En effet, selon l'Office fédéral des routes et l'Office fédéral du développement territorial, statistiquement, la densité du trafic de marchandises devrait augmenter de 37 pour cent jusqu'en 2040. Nos infrastructures ne permettent pas d'absorber un tel développement. Il faut donc chercher de nouvelles solutions, et celle proposée par CST est une alternative à prendre en compte.

CST est chargé d'étudier et de financer ce projet qui devrait couvrir une distance de 500 kilomètres par un tunnel à triple voie exploité 24 heures sur 24 et entièrement automatisé, qui relierait les principaux centres de distribution suisses. L'horizon final annoncé est 2045, et le crédit d'investissement imaginé est de 35 milliards de francs, ceci pour un réseau entre Genève et Saint-Gall, Bâle et Lucerne, ainsi que pour des connections internationales.

Je résume les modifications apportées par votre commission dans le projet dont nous discutons maintenant.

A l'article 5, contredisant la commission du Conseil des Etats, nous avons précisé que la Commission des chemins de fer, c'est-à-dire Railcom, ne statue sur les litiges que si ceux-ci concernent une discrimination du prix, et pas uniquement le calcul du prix, ce qui restreint le champ d'application de cette disposition.

A l'article 6, la commission a voulu préciser une disposition prévue dans le projet de loi en décrivant mieux les conditions nécessaires pour entamer une procédure d'expropriation et renforce ainsi le rôle de la Confédéra-



tion.

A l'article 14, la commission a préféré le projet du Conseil fédéral à la décision du Conseil des Etats.

A l'article 24, la commission a voulu préciser que le démantèlement des installations concernait aussi la phase de construction, et pas seulement celle d'exploitation, et a introduit la notion de sécurisation des installations, ouvrant ainsi la voie à un autre utilisateur potentiel.

Il y a six propositions de minorité sur lesquelles vous devrez vous prononcer. Elles s'opposent toutes directement au Conseil fédéral, soutenu quant à lui par la majorité de la commission. J'y reviendrai brièvement en fin de débat.

Ce projet de loi propose un cadre légal permettant la réalisation d'un projet innovant porté par des entreprises suisses en Suisse. Même si tout n'est actuellement bien sûr pas réglé, il représente une opportunité d'avenir que l'on ne peut laisser passer sans tenter de permettre sa concrétisation au moment où les défis liés au climat, à l'aménagement du territoire et à la saturation de nos voies de communication sont en jeu.

En conclusion, je vous invite, au nom de votre Commission des transports et des télécommunications, à suivre la commission, en acceptant d'entrer en matière et en acceptant les modifications qui vous seront proposées, et ainsi à soutenir un projet d'innovation.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Hinter den vollen Regalen in den Läden und den "Päckli", die allen von uns zuverlässig bis an die Haustüre geliefert werden, steckt ein grosser Logistikaufwand. Wir nehmen ihn wahr als Kolonnen von Lastwagen auf der Autobahn, als lauten Verkehrslärm auf den Dorfdurchfahrten und als Lieferwagen auf den Trottoirs in den Quartieren. Wie schön wäre es doch, wenn diese negativen Auswirkungen unseres Konsums verschwinden oder wenigstens minimiert würden!

Dieser Wunsch ist einer der Treiber des Projektes CST, das das vorliegende neue Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ausgelöst hat. Vonseiten der Politik sind es genau diese Hoffnungen, die das grosse Wohlfühlen von links bis rechts erklären.

Es ist lange her, dass in der Schweiz ein so grosses, revolutionäres Infrastrukturprojekt gewagt wurde. Entsprechend hört man trotz dem Wohlfühlen hinter vorgehaltener Hand auch viel Zweifel, Kritik und Zurückhaltung – ganz wie es der Schweizer Mentalität in der heutigen Zeit entspricht. Ich gebe es zu, es ist nur wenige Jahre her, da war auch ich sehr skeptisch und stand dem Projekt eher ablehnend gegenüber. Ich sah nur die Röhre, in welcher Waren zwischen ein paar wenigen Logistikzentren hin- und hergeschoben werden, während die Mittel- und Feinverteilung unverändert bleiben. Der einzige Nutzen – bei riesigen Kosten – wäre in diesem Szenario eine Reduktion des Lastwagenverkehrs auf den Hauptachsen gewesen.

Wenn man aber von diesem Fokus allein auf die Röhre wekommt – wie das CST getan hat –, tun sich neue Möglichkeiten auf: CST, wie es sich heute präsentiert, ist ein Gesamtkonzept für Logistik. Es beinhaltet neue Ansätze in der Citylogistik wie auch in der Lagerlogistik. Die Kombination dieser Ansätze mit der Röhreninfrastruktur und mit einer rasch fortschreitenden Digitalisierung eröffnet die Chance, die Warenströme neu zu denken, zu integrieren und schlussendlich die Belastungen durch den Warentransport zu minimieren.

Diese Chance ergibt sich auch oder vielleicht sogar nur, weil es hier um ein Grossprojekt geht, das nicht durch ein einzelnes Logistikunternehmen gestemmt werden kann. Die Kooperation zwischen den Logistikern wird dadurch forciert. Dies sollte eine Gesamtlösung der Citylogistik befördern bzw. eine solche trotz konkurrenzierenden Logistikunternehmen überhaupt erst ermöglichen.

Nach diesen Vorbemerkungen möchte ich nun auf einige Inhalte des Gesetzes eingehen. Wichtig scheint mir dabei, dass wir nicht ein CST-Gesetz beraten, sondern ein generelles Gesetz über den unterirdischen Gütertransport. Es legt allgemeingültige Regeln fest, die auch für andere Konsortien angewendet würden.

Klar ist auch festgehalten, dass der Bund die Rolle des "facilitator" hat. Er ermöglicht, dass ein Projekt wie CST realisiert

AB 2021 N 1724 / BO 2021 N 1724

werden kann, agiert aber nicht als Geldgeber. Die Kosten müssen von der Wirtschaft aufgebracht werden, und dieser steht selbstverständlich auch der finanzielle Nutzen zu.

Mit dem Gesetz gibt der Bund der Wirtschaft neben der Rechtssicherheit aber auch Rechte, die über den normalen Rahmen hinausgehen, insbesondere das Enteignungsrecht und die Unterstützung durch ein Plan-genehmigungsverfahren. Entsprechend ist es legitim und wichtig, dass er Rahmenbedingungen festlegt. Die Grünliberalen sind mit den Rahmenbedingungen, wie sie im vorliegenden Gesetz formuliert sind, einverstanden. Wir stellen fest, dass einige Punkte, die von uns in der Vernehmlassung aufgeworfen worden waren, berücksichtigt wurden respektive beim Thema Rückbau und Sicherung in Artikel 24 noch zu einem einstimmigen Änderungsantrag der KVF führten.



Die Grünliberalen sehen sich als Partei, die die Zukunft möglich macht. Wir plädieren für einen positiven, optimistischen Blick in die Zukunft und für ein Vertrauen in die Schweizer Ingenieurskunst und Gestaltungskraft. Die Zeit ist reif für ein neues, zukunftsgerichtetes Grossprojekt in der Schweiz.

Treten Sie deshalb mit uns auf den Entwurf zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ein!

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Moins de camions sur les routes, des marchandises mues exclusivement par les énergies renouvelables, un pas important vers une mobilité décarbonnée, un concept qui va jusqu'à la distribution urbaine, une réduction drastique des nuisances sonores et des polluants atmosphériques, une amélioration de la sécurité sur les routes: le projet de transférer le trafic de marchandises sous terre a de quoi faire rêver.

Notre groupe soutiendra cette loi qui crée des conditions-cadres pour permettre le développement d'infrastructures souterraines. Mais – mais! – nous restons critiques sur ce projet, pour deux raisons essentiellement. La première tient au fait que pour les Verts, si l'on construit une infrastructure supplémentaire, cela ne doit pas être une incitation à transporter toujours plus et à remplir ces nouvelles capacités. Il faut transporter mieux, avec moins de nuisances. Or, à ce stade, cela est loin d'être gagné. Tout d'abord parce que le Conseil fédéral reste ancré dans une vision d'essor continu des biens à transporter et dans le dogme du libre choix du mode de transport. Le fait que la croissance de la population engendre l'augmentation de la consommation et du transport est perçu comme un axiome indiscutable. Comme si l'urgence climatique et l'effondrement de la biodiversité ne devaient pas changer cette donne en poussant à consommer autrement et à réduire les kilomètres.

Ainsi, pour le groupe des Verts, si cette infrastructure est un jour construite, il faudra l'intégrer dans la planification des transports, afin de pouvoir développer une vision globale visant à réduire les transports inutiles et les nuisances pour la société engendrées par le fret. L'objectif doit être de transporter le plus grand nombre possible de marchandises sans recourir aux combustibles fossiles, et pas simplement de passer du rail de surface au rail souterrain. Cela ne ferait pas sens. Pour cela, il faut une stratégie claire visant à réduire les kilomètres parcourus et à organiser de manière écologique ceux qui sont inévitables. Ce qui est possible dans les Alpes doit l'être sur le Plateau.

Notre seconde réticence provient de l'impact qu'aura ce projet. Le message du Conseil fédéral est à ce propos peu rassurant. En ce sens, je contredis tout à fait ce qui a été dit par la rapporteuse. Le Conseil fédéral dit qu'il faut revoir à la baisse une partie des effets bénéfiques escomptés par le projet présenté par les promoteurs de CST. Dans le message, il est écrit noir sur blanc: "il n'a pas été possible de prouver statistiquement que la réalisation du projet pourrait générer un avantage important pour la collectivité".

Si les experts confirment que le projet aura des effets économiques positifs pour les investisseurs et l'industrie de la construction, ils nuancent par contre nettement son bilan économique et environnemental pour la société. En effet, concernant le délestage du trafic routier sur les routes nationales, les experts revoient à la baisse les prévisions de CST. Pour eux, on ne peut pas attendre plus de 10 pour cent de délestage aux heures de pointe, donc bien moins que ce qui a été dit par le rapporteur de la commission. Il n'y a donc pas de quoi éliminer les engorgements actuels, contrairement à ce que prétend et ambitionne CST. Ensuite, il risque d'y avoir une croissance du trafic dans les zones urbaines. Enfin, concernant le bilan écologique du projet, il n'est, pour les experts de la Confédération, pas du tout acquis – nous reviendrons sur ce point lors de la présentation des propositions de minorité du bloc 1.

Töngi Michael (G, LU): Die Grünen treten auf die Vorlage zu CST ein. Wir haben die grosse Aufgabe vor uns, den Güterverkehr zu dekarbonisieren. Das steht in der Klimadebatte manchmal nicht ganz zuoberst auf der Liste, aber deshalb ist diese Aufgabe nicht weniger wichtig. Es ist eine grosse Herausforderung. Im Gegensatz zum Personenverkehr braucht es hier noch viel Innovation und Schub.

CST kann zum fossilfreien Gütertransport in der Schweiz einen Beitrag leisten. Das Konzept ist innovativ, es umfasst nicht nur den eigentlichen Transport, das ist wichtig, sondern auch die weiteren Logistikschrte und kann vor allem für die Citylogistik sehr wichtig sein. Es ist wichtig, dass wir den Platzbedarf auf der Oberfläche verringern und die Güterverteilung bündeln können. Das ist vor allem in den Städten sehr wichtig, und wir müssen die steigenden Versandmengen in den Griff bekommen.

Wir anerkennen in dem Sinne den Innovationsgeist und -willen der privaten Investorinnen und Investoren und wollen ihnen die Möglichkeit geben, ihr Konzept in der Umsetzung auch zu beweisen. Deshalb ist es richtig, wenn wir jetzt diese gesetzliche Grundlage schaffen.

Für uns ist es aber sehr wichtig, dass wir auch die richtigen Rahmenbedingungen für dieses Projekt schaffen. Einerseits hängt die Ökobilanz von CST entscheidend davon ab, dass die Güter mit erneuerbarem Strom



transportiert werden. Es ist also entscheidend, dass wir das in diesem Gesetz möglichst klar definieren. Andererseits entsteht der eigentliche Mehrwert von CST erst in der Verbindung mit der Citylogistik. Hier braucht es überzeugende Konzepte und vor allem eine Umsetzung, damit die Lieferketten vom Anfang bis zum Ende eben auch effizient funktionieren und fossilfrei sind. Wir haben in den Städten ein echtes Problem mit immer mehr Lieferwagen, mit verschiedenen Anbietern, die nacheinander die gleichen Orte beliefern; wenn wir hier etwas bündeln können, dann machen wir einen guten Schritt.

Auch wenn hier Private investieren, ist es für uns doch wichtig, dass es mit den bestehenden Anbietern, die bereits heute fossilfrei Güter transportieren, eine gute Koordination gibt. Das Ziel sollte nicht sein, den oberirdischen Schienentransport von möglichst vielen fossilfrei transportierten Gütern einfach drei Stockwerke nach unten zu verschieben. Das Ziel sollte vielmehr sein, Güter, die heute mit fossilen Antrieben transportiert werden, künftig effektiv fossilfrei zu transportieren.

Was besonders wichtig ist und was wir nicht vergessen dürfen: Wir wollen natürlich nicht immer mehr oder immer möglichst viele Güter transportieren. Das Wachstum, das den Zahlen, die wir gesehen haben, zugrunde liegt, geht in die falsche Richtung. Wir müssen auch bei den Gütern Fahrten vermeiden. Wir müssen in der Nähe produzieren und darauf achten, dass Pakete nicht über zu weite Distanzen zum nächsten Sortierpunkt transportiert werden. Es gibt das berühmte Beispiel mit den Kartoffeln, die gewaschen werden müssen. Diese werden zwar wahrscheinlich nicht mit CST transportiert, solche Effekte müssen wir aber vermeiden können.

Wir müssen zum Beispiel auch vermeiden können, dass drei von vier Paketen oder wie viele es auch sind, von Privathaushalten wieder zurückgeschickt werden und dass dadurch unsinnige Transporte entstehen. Dazu braucht es ein Konzept, das nicht nur wie bis anhin den alpenquerenden Verkehr berücksichtigt und dort ein Verlagerungsziel festlegt. Wir müssen auch in der Fläche zu einer Verlagerung kommen. Es gab einen kleinen Wechsel, aber viel zu lange haben SBB Cargo und der Bund sich nicht für dieses Thema interessiert und haben gesagt: "Da spielt der Markt; es interessiert uns nicht, wie viele Lastwagen oder Güter auf der Bahn sind." Wir

AB 2021 N 1725 / BO 2021 N 1725

müssen auch in diesem Bereich ganz klar vorwärtsmachen, damit wir einen guten Effekt erzielen.

Nur wenn diese Vorgaben berücksichtigt sind, kann CST einen effektiven Beitrag für einen fossilfreien Gütertransport in der Schweiz leisten. In diesem Fall lohnt es sich, dieses Projekt zu realisieren.

Pult Jon (S, GR): Mit dieser Vorlage sollen die rechtlichen Bedingungen für die Errichtung und den Betrieb von unterirdischen Gütertransportanlagen geschaffen werden; Sie haben es gehört. Das Gesetz ist bewusst und, wie ich meine, zu Recht unternehmensneutral formuliert. Jede Unternehmung, die unterirdischen Gütertransport realisieren will, kann von den Vorteilen dieses Gesetzes profitieren. Und doch ist, glaube ich, allen klar, dass es real um eine Grundvoraussetzung geht, damit die Gesellschaft CST ihr höchst ambitioniertes – ich würde sogar sagen: futuristisches – Projekt weiterentwickeln kann.

Diese weltweit einzigartige riesige unterirdische Infrastruktur würde nach Aussagen der Promotorinnen und Promotoren im Endausbau mehr kosten als die ganze Neat. Ausgehend vom ersten Streckenabschnitt zwischen Härkingen und Zürich würde das Netz am Schluss von Genf bis St. Gallen, von Basel bis Luzern reichen und dabei die Mehrheit der grösseren Schweizer Städte verbinden.

Der Gütertransport im Schweizer Mittelland würde revolutioniert: Zum einen soll das prognostizierte Güterverkehrswachstum zu grossen Teilen unter die Erde gebracht werden, zum andern sollen die Bedürfnisse der künftigen Kundschaft nach zeitgerechter und kleinteiliger Lieferung gedeckt werden. Statt Lastwageneinheiten, Containern oder Wagenladungen sollen künftig Stückgüter in Palettengrösse unterirdisch und automatisiert von A nach B transportiert sowie mit einer möglichst smarten Citylogistik in den Innenstädten zu den Endempfängern gebracht werden. Dies alles soll möglichst effizient, ressourcenschonend sowie umwelt- und gesellschaftsverträglich sein. So lautet zumindest das grosse Nachhaltigkeitsversprechen der Promotorinnen und Promotoren. Die Zukunft wird zeigen, wie glaubwürdig es ist; wir hoffen, dass es das ist.

Die Finanzierung – Sie haben es gehört – soll zu hundert Prozent privat erfolgen. Ob sich das je rechnen wird, ist ebenso eine offene Frage. Die Promotorinnen und Promotoren gehen davon aus, dass die Rentabilität dank der engen Kombination aus Stückguttransport in der Fläche und Effizienz der Citylogistik gegeben ist. Viele Fachleute zweifeln das an, andere sind begeistert; die Zukunft wird es zeigen.

Die SP-Fraktion wagt hier keine Prognose; das müssen wir auch nicht tun. Das Gute am vorliegenden Gesetz ist eben genau das, dass wir nicht darüber entscheiden müssen, ob das Geschäftsmodell von CST überzeugt. Wir entscheiden nur darüber, ob wir den Initiantinnen und Initianten die Chance geben wollen, ihre Planung voranzutreiben. Als SP-Fraktion wollen wir das tun, weil wir mutigen Pioniergeist fördern und echte Innovation



ermöglichen wollen. Darum unterstützen wir das Gesetz und damit das im Gesetz vorgesehene schweizweit einheitliche Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht. Schliesslich ist diese Infrastruktur per definitionem kantonsübergreifend. Wir unterstützen es auch, dass unterirdische Gütertransportanlagen als eigenständiger Teil in den Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen werden. So ermöglichen wir einen flüssigen Prozess zur Planung und Genehmigung der ersten Teilstrecke und allenfalls, sofern es ein Erfolg wird, auch der anderen Strecken.

Frau Bundesrätin, Sie haben die vorliegende Vorlage in der Kommission treffend als "Ermöglichungsgesetz" bezeichnet, andere Rednerinnen haben das heute auch schon gesagt. Als SP-Fraktion sagen wir Ja zu dieser Ermöglichung und plädieren selbstredend für Eintreten. Unsere Zustimmung hängt aber von ein paar Bedingungen ab, die ich noch kurz aufzählen will:

1. Die Unternehmung muss mehrheitlich in Schweizer Hand bleiben, da sie eine systemrelevante Infrastruktur unseres Landes erstellen und betreiben will. Darum darf es aus Sicht des Landesinteresses keine Dominanz ausländischer Konzerne geben. Artikel 3 dieses Gesetzentwurfes gibt hierfür eine gute Garantie.

2. Der Zugang zur Infrastruktur und der Preis für deren Benützung müssen für alle diskriminierungsfrei sein. Dieses Fairnessgebot ist das Minimum für eine Unternehmung, die von grossen staatlichen Privilegien wie dem einheitlichen Plangenehmigungsverfahren und dem Enteignungsrecht profitiert. Artikel 5, wie ihn unsere Kommission vorschlägt, regelt diese Diskriminierungsfreiheit sachgerecht.

3. Der unterirdische Gütertransport soll nur dann vom Enteignungsrecht profitieren können, wenn die Interessen des Bundes und von bundesnahen Unternehmungen nicht wesentlich tangiert werden. Es darf z. B. nicht sein, dass die Post oder die SBB geschwächt werden, weil ein Privater sie enteignen kann. Gerade im Hinblick auf interessante Flächen für die Citylogistik in unseren Innenstädten ist ein solcher Interessenkonflikt nicht ausgeschlossen. Darum ist eine Sicherung und entsprechend die Ergänzung unserer Kommission in Artikel 6 Absatz 2 auch wichtig.

4. Die Umweltbilanz des unterirdischen Gütertransports muss positiv sein. CST will das, es wird versprochen. Der Bundesrat will das auch, darum steht im Zweckartikel, in Artikel 1 Absatz 2 des Gesetzentwurfes, auch explizit, dieses Gesetz mache den Gütertransport nachhaltiger und in unseren Städten umweltfreundlicher. Gleichzeitig schreibt der Bundesrat in seiner Botschaft, dass die Umweltbilanz von CST nur dann positiv ist, wenn der zusätzliche Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Da ist es nur konsequent, dass wir diese Bedingung auch ins Gesetz schreiben – mehr dazu in der Detailberatung.

5. Für den Fall eines Scheiterns von CST – wir wünschen uns das nicht – braucht es Sicherheiten für die Steuerzahlenden. Es kann einfach nicht sein, dass das Risiko eines privaten Unternehmens, das durch dieses Gesetz privilegiert wird, beim Staat liegt. Darum ist Artikel 24 so wichtig. Der Ständerat hat dafür gesorgt, dass aus der Kann-Formulierung des Bundesrates eine Muss-Formulierung wird. Das ist gut so, das wird von uns unterstützt. Der Bund muss jetzt, sofern Sie das so beschliessen, Sicherheiten von den Unternehmungen verlangen, damit ein allfälliger Rückbau oder eine Sicherung der Anlagen nicht von den Steuerzahlenden berappt werden müssen.

Dies sind unsere Bedingungen. Sofern sie erfüllt werden, und davon gehen wir aus, unterstützen wir als SP-Fraktion dieses Ermöglichungsgesetz mit Überzeugung und durchaus auch mit Vorfreude und wünschen den Promotorinnen und Promotoren viel Erfolg und auch viel Glück bei dieser kühnen Unternehmung.

Bei aller Freude über dieses visionäre Projekt müssen wir als Parlament aber unseren Fokus schnell wieder auf das verkehrspolitische Kerngeschäft richten, und das heisst im Güterverkehr "Cargo sur terrain", nicht "Cargo sous terrain". Unser Parlament hat in den nächsten Monaten die Aufgabe bzw. die Verantwortung, unseren nationalen Schienengüterverkehr neu aufzustellen und zu stärken. Da sprechen wir von SBB Cargo, von der Verlagerung in der Fläche und natürlich auch von derjenigen im alpenquerenden Güterverkehr. Denn eines ist klar: CST wird eine wirksame Verlagerungspolitik nicht ersetzen, sondern höchstens ergänzen, und dies erst in Jahrzehnten. Im Kerngeschäft der Verlagerungspolitik hier und heute gibt es vorher noch viel zu tun. Oder wie der BAV-Direktor, Dr. Peter Füglistaler, es in der heutigen "NZZ" so treffend sagt: "Wir müssen die Probleme des Güterverkehrs im Inland vorher lösen."

Stimmen Sie deshalb diesem Gesetz am Schluss dann durchaus mit einem guten Gefühl der Zuversicht zu. Aber vergessen Sie dabei nicht, dass es vorher, bevor es allenfalls einmal Realität wird – sofern die Promotorinnen und Promotoren auch Erfolg haben –, eine Hausaufgabe zu erledigen gibt: nämlich, unseren Binnengüterverkehr auf der Schiene zukunftsfähig zu machen und die Verlagerungspolitik so weiterzuentwickeln, dass sie zu einem durchschlagenden Erfolg nicht nur im Transit-, im Nord-Süd-Verkehr, sondern eben auch im Binnenverkehr in der Fläche unseres Landes wird.



Romano Marco (M-E, TI): Mi esprimerò sia sull'entrata in materia che sui due blocchi in cui è diviso questo dibattito.

Il gruppo del centro sostiene questo progetto di legge in un'ottica di presenza regolatoria sussidiaria e di coordinamento della Confederazione a sostegno di un progetto privato di logistica delle merci che toccherà vari cantoni. Questa legge anticipa e definisce il quadro giuridico entro il quale potranno essere realizzati e poi messi in esercizio sistemi logistici globali per il trasporto flessibile di merci di piccole dimensioni. Questo progetto, che oggi conosciamo sotto il nome di "Cargo sous terrain", potrebbe in futuro essere sostituito da un'altra cordata. Tramite gallerie ferroviarie sotterranee nell'altopiano si intende collegare siti di produzione e di logistica con i centri urbani. In superficie, il trasporto finale delle merci avverrà con veicoli ecologici contribuendo così a ridurre il traffico e il rumore.

Se un giorno un progetto dovesse venire realizzato concretamente ci troveremo in una situazione di monopolio. Per questo, il gruppo del centro sostiene questa legge affinché vi sia ex ante, con anni di anticipo, una pianificazione uniforme e vari aspetti operativi di interesse pubblico siano regolati in maniera chiara e proporzionata: la pianificazione, la progettazione, gli espropri, i diritti di ricorso, le regole di base per la realizzazione, la protezione ambientale, l'accesso, l'esercizio, la sicurezza e l'eventuale dismissione. Sono norme generali e astratte che a priori valgono per chi si lancia in una progettazione che sarà innovativa, che necessita di coraggio, di lungimiranza e per la quale lo Stato ex ante pone le condizioni. Di fondo, occorre porre basi chiare per chi vorrà realizzare un tale progetto, ma senza concedere ad aziende private dei diritti sproporzionati – oggi prerogativa solo di aziende statali.

Essenziale è quindi sottolineare come questi progetti sono e dovranno restare dei progetti privati, tanto nella realizzazione quanto nell'esercizio. La legge non pone e non deve porre la base per finanziamenti pubblici tanto diretti quanto indiretti, nel presente e nel futuro. In quest'ottica, data la partecipazione al progetto CST, ad oggi caso unico, di rilevanti aziende parapubbliche – penso alle FFS, La Posta e Swisscom – ribadiamo che anche tramite questi canali e questi vettori non si debba arrivare ad un finanziamento pubblico.

La necessità e l'opportunità di finanziamenti pubblici è assolutamente inesistente e va data l'assoluta priorità a finanziamenti privati. Affinché sia subito chiaro, questo non deve portare a medio termine a impegni da parte di queste aziende.

È già stato ribadito più volte negli interventi precedenti che la commissione ha manifestato – qui il gruppo del centro sposa la linea della maggioranza – la volontà e l'auspicio che questi progetti restino in mani svizzere. La maggioranza deve sempre essere gestita e sostenuta da aziende con sede nel nostro territorio, perché stiamo parlando di un'infrastruttura critica, di un'infrastruttura rilevante.

Die Mitte-Fraktion möchte eine wesentliche und klare Rechtsgrundlage für private Akteure schaffen, damit diese in den kommenden Jahrzehnten eine solche Infrastruktur bauen und betreiben können. Der Regelungsansatz setzt die Rahmenbedingungen fest und muss nicht ins Operative gehen, wie es in einigen Minderheitsanträgen gefordert wird, die unsere Fraktion ablehnt. Die Vorlage muss zum Beispiel keine unnötigen Vorschriften zu den Themen Umwelt und Energiebeschaffung enthalten. Da es sich um private Projekte handelt und handeln muss, weisen wir erneut darauf hin, dass keine direkte oder indirekte öffentliche Finanzierung vorgesehen ist und auch nicht vorgesehen werden sollte, auch nicht durch staatsnahe Betriebe.

Le groupe du centre soutient ce projet de loi-cadre et de coordination, présenté par le Conseil fédéral. Avec la majorité de la commission, il soutient les petites adaptations proposées par le Conseil des Etats et quelques compléments utiles pour mieux défendre les intérêts légitimes des propriétaires des terrains concernés par la réalisation souterraine.

Il gruppo del centro sostiene in larga misura la linea della maggioranza della commissione, che approva di fondo il concetto presentato dal Consiglio federale e le modifiche marginali, ma comunque rilevanti, apportate dal Consiglio degli Stati. Respingiamo tutte le minoranze che vogliono imporre per legge aspetti prettamente operativi. Si tratta di una legge quadro, deve rimanere generale, astratta, non può prescrivere quale debba essere l'approvvigionamento di energia elettrica, men che meno gli aspetti ecologici. È chiaro che auspichiamo anche noi il massimo rispetto per l'ambiente e l'utilizzo di energie rinnovabili, ma questi elementi non possono essere prescritti per legge: è e deve restare un progetto privato. Questa legge è una legge che pone le basi per gli sviluppi nei prossimi decenni. Se vi sarà una cordata che riuscirà nella realizzazione, ben venga! Se questo non sarà il caso, nessuno potrà rimproverare all'autorità federale e ai cantoni di non essersi chinati sul tema.

Con le minoranze Bregy infine vogliamo rafforzare la tutela degli interessi legittimi dei proprietari dei terreni privati coinvolti.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Am 12. November 1849 sprach Alfred Escher in seiner Eröffnungsansprache



als Nationalratspräsident vom Helldunkel der Gegenwart, das eine düstere Vergangenheit von einer lichten Zukunft scheide. Damit meinte er auch den schweizerischen Eisenbahnbau.

Zwischen CST und den damaligen Eisenbahnprojekten gibt es einige Unterschiede, es gibt aber auch einige Gemeinsamkeiten. Ein Unterschied ist, dass CST eine Pioniertat ist, im wahrsten Sinne des Wortes. Nirgends in Europa gibt es ein solches Projekt; ja, an ganz wenigen Orten in der Welt gab es überhaupt solche Teststrecken. Damals war die Eisenbahn in Europa, vor allem in Deutschland, bereits entwickelt oder im Aufbau.

Die Gemeinsamkeiten sind aber auch frappant. Denn es handelt sich auch um eine private Trägerschaft. Wenn Sie die Eisenbahngeschichte der Schweiz kennen, dann wissen Sie, dass die privaten Trägerschaften reihenweise pleitegingen. Das wünsche ich mir für CST nicht. Ich möchte nicht, dass in einigen Jahren, wenn der Bau begonnen hat, der Staat dieses Konstrukt retten muss. Es ist aber anzumerken, und es ist ein Kompliment zu machen: Die Initianten haben tatsächlich 100 Millionen Franken gesammelt. Sie sind optimistisch, dass sie dereinst über 30 Milliarden Franken sammeln werden.

Heute beschliessen wir ein Ermöglichungsgesetz. Das soll die Basis bieten, dass diese Initianten auf der Grundlage einer privaten Trägerschaft das Projekt weiterentwickeln können. In einer Welt, wo es schier grenzenlose Geldmengen gibt, sehe ich sogar Chancen, dass das nötige Risikokapital zusammengetragen werden kann. Aber ob es dereinst diese 30 Milliarden Franken sein werden, da setze ich ein grosses Fragezeichen.

Es gibt den "point of no return". Das heisst, in dem Moment, wo die Tunnels gegraben werden, die ersten Tunnelbaumaschinen auffahren, müsste die öffentliche Hand einspringen – hoffen wir, dass dies nicht der Fall sein wird. Aber es ist ein grosses Fragezeichen hinter die Wirtschaftlichkeit, hinter die Rentabilität des Geschäftsmodells zu setzen. In der Zeit der Digitalisierung und der Automatisierung wird es auch weiterhin zwei Umschläge dieser Güter geben. Sie sind an ein fixes System gebunden. Da muss man sich als Logistiker fragen: Kann es sein, dass das tatsächlich auch wirtschaftlich umsetzbar ist? Es gibt da grosse Fragezeichen aus der Logistikbranche.

Es wäre selbstverständlich umsetzbar, wenn sie ein Monopol bekämen – das haben wir von Herrn Töngi gehört –, sodass in den Städten in Zukunft noch ein Player tätig wäre. Das wäre dann CST, und man wäre gezwungen, über CST zu verlagern. Aber das darf hier nicht der Anspruch sein, das darf auch nicht der Anspruch dieses Ermöglichungsgesetzes sein.

Die SVP-Fraktion tritt auf diesen Gesetzentwurf ein. Sie hat aber drei Punkte, die ganz wichtig sind:

1. Der Flächenverschleiss: Es wurde in der Kommissionsarbeit und auch nach aussen angemerkt, dass es keine grösseren Flächen als von 5000 Quadratmetern brauche.
2. Der Rückbau: Als Aargauer darf ich Ihnen sagen, dass zwei Drittel der Teststrecke durch den Kanton Aargau führen. Ich möchte nicht dereinst aufwachen und unseren

AB 2021 N 1727 / BO 2021 N 1727

Kanton unterhöhlt vorfinden, während die Trägerschaft pleite ist. Der Rückbau muss gewährleistet sein.

3. Die Entschädigungen der Grundeigentümer, die dementsprechend beeinflusst werden, wo Benachteiligungen entstehen – auch dem muss mit den Minderheitsanträgen Rechnung getragen werden.

Ich hoffe – ich spreche hier nicht mit den Worten von Alfred Escher –, dass es sich hier nicht um ein Luftschloss handelt. Ich hoffe, es handelt sich um ein realistisches Projekt. Escher war ein Optimist; Sie sehen, in diesem Geschäft bin ich ein Pessimist. Ich glaube nicht daran.

Gleichwohl treten wir ein. Ermöglichen wir der privaten Trägerschaft diesen Schritt!

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich kann nahtlos dort fortfahren, wo Kollege Giezendanner aufgehört hat. Ich denke, es geht nicht einmal darum, ob man Optimist oder Pessimist ist. Aber es ist sicher nicht falsch, wenn man Optimist mit Erfahrung ist und dieses Projekt deshalb etwas kritisch anschaut. Ich gebe noch meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident von Infra Suisse, der Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen.

Wir haben in der Kommission viel darüber diskutiert – das ist etwas die Leichtigkeit der Kommissionsarbeit, die sich manchmal ergibt –, ob es das Gesetz je einmal brauchen, ob es je einmal seine Funktion erfüllen wird, nämlich die Ermöglichung, die effektive Realisierung dieser Infrastruktur. Dieses Gesetz auf Vorrat ist ein Ermöglichungsgesetz. Es ist schon einige Male so benannt worden, und diese Art und Weise, wie es beschrieben wird, stimmt. Nicht vergessen werden darf, dass es nicht die einzige Infrastruktur ist, die derzeit konzeptionell erarbeitet wird: Es gibt das Hyperloop-Projekt von Elon Musk, und es gibt auch immer noch – es geistert schon lange durch die Köpfe – die Swissmetro. Das sind aber andere Projekte, hier geht es einzig und alleine um CST, um diese Konzeption eines Projekts für den unterirdischen Gütertransport.

Die zentrale Frage bei diesem Projekt ist, denke ich, jene nach dem soliden Geschäftsmodell. Die Infrastruktur



kostet Milliarden, das Geschäftsmodell ist bis heute sehr diffus. Trotz Nachfrage, was zum Beispiel ein Tonnenkilometer kostet oder wie man dann die Bepreisung der Güter, die unterirdisch transportiert werden, genau macht, bleibt bis heute alles sehr vage. Ebenfalls vage bleibt, was denn der Vorteil des Projekts, der Infrastruktur ist. Ihre Realisierung im Untergrund ist, wie ich bereits ausgeführt habe, relativ teuer. Der Unterhalt des Ganzen ist auch nicht gerade gratis; im Gegensatz zu oberirdischen Infrastrukturen, namentlich zur Schiene und auch zur Strasse, sind die Infrastrukturkosten relativ hoch.

CST schafft eine Infrastruktur, die sich nicht so einfach bewegen lässt. Die wenigen Zugangspunkte bieten im Vergleich zu den heutigen Schienen- und Strasseninfrastrukturen nicht nur Vorteile. Logisch ist, dass nicht alle Dienstleistungen, Leistungen und Güter direkt an den Zugangspunkten nachgefragt respektive produziert werden. Es ist also notwendig, die Güter von irgendeinem Ort zu einem Zugangspunkt zu bringen, am Zugangspunkt auf CST zu verladen und zu transportieren und dann wiederum vom Entnahmepunkt zum Endkunden zu transportieren. Das bedeutet also, man hat im Minimum zwei Umladevorgänge, wohingegen das bei anderen Infrastruktur- und Logistikdienstleistungen sehr viel schlanker gemacht werden kann. Auch die vorgesehene Geschwindigkeit von 30 bis 40 Kilometern pro Stunde scheint auf den ersten Blick nicht überwältigend zu sein. Zu den Regulierungen: Es wurde unter anderem von Kollege Pult angesprochen, dass es, wenn es um eine Monopolinfrastruktur geht, klar ist, dass ein diskriminierungsfreier Zugang aller Kundinnen und Kunden gewährleistet sein muss. In der Botschaft ist es zwar nicht explizit so festgehalten, aber es ist wichtig, dass die Regeln der Weko und das Kartellgesetz auch für alle diese Bepreisungsmodalitäten gelten.

Am Ende des Tages, und das wurde auch gesagt, ist dann wahrscheinlich das beste sogenannte Abfallprodukt aus dieser Übung, dass man die Logistikdienstleistungen vermehrt poolen kann. Anstatt dass drei oder vier verschiedene Lieferwagen unterschiedlicher Anbieter in die am stärksten überlasteten Strassen der Agglomerationen fahren, ist es dann vielleicht noch einer oder sind es zwei, und das gepaart mit einem intelligenten digitalen System. Mir stellt sich hier einfach die Frage: Viele Logistikunternehmen sind ja bereits heute im Markt tätig – wäre es deshalb nicht wesentlich einfacher, einer Infrastruktur, die es unter Umständen gar nicht gibt, mit einem Joint Venture statt mit einer Spezialgesetzgebung zu begegnen?

Zur Finanzierung des Projektes: CST ist auch mit dem Willen der Projektanten klar eine PP und eben keine PPP. Das heisst, es ist keine Public-Private-Partnership, sondern nur eine "Private-Partnership". Das scheint mir wirklich die zentrale Aussage zu sein. Einer der Gründe, warum sich CST rein privat finanzieren lassen will, ist, dass man flexibler ist, vor allem in Bezug auf das Beschaffungsrecht, aber auch in Bezug auf die Erstellung, weil die Prozeduren, wenn es öffentlich oder teilweise öffentlich wäre, viel mehr Zeit in Anspruch nehmen würden.

Hingegen – und da muss ich die Frau Bundesrätin auffordern, das noch genauer zu klären – ist schon heute ersichtlich, dass der Bund nicht abseitssteht. Die Post und SBB Cargo, das finden Sie auf der Website von CST, werden bereits heute als Hauptaktionäre geführt. Folglich ist der Bund mit der Post und SBB Cargo bereits heute bei den Hauptaktionären gelistet. Das, Frau Bundesrätin, erachte ich nicht nur als heikel, sondern auch als problematisch. Das müssen Sie dringend klären. Denn wenn die Post oder SBB Cargo dieses Projekt dann trotzdem indirekt, d. h. mit der Bundesgarantie im Rücken, finanzieren, ist es eben nicht ein rein privates Projekt, sondern teilweise auch ein staatliches.

Es kann also nicht sein, dass der Bund hier auch indirekt über die Post oder SBB Cargo zu den Eigenkapitalgebern gehört. Ich bitte Sie, Frau Bundesrätin, hier mit harter Hand zu agieren und zu sagen: So geht das nicht. Auch in Bezug auf die Beteiligung von Pensionskassen bin ich dezidiert kritisch eingestellt, ob das das richtige Vehikel ist, namentlich ein Projekt, das grössere Unsicherheiten beinhaltet.

Fazit: Es darf keine Defizitgarantie des Staates geben.

Das Rahmengesetz ist sicher sinnvoll. Es sollte nicht weiter aufgeladen werden. Vor allem die eigenschaftsrechtlichen Fragen, zu denen es zig Minderheiten gibt – hier haben wir eine klare Meinung –, braucht es nicht. Man muss diese Gesetzgebung nicht übermässig aufladen. Sie soll schlank bleiben. Wichtig scheinen wirklich die Realisierung und Finanzierung des Geschäftsmodells zu sein. Dort gibt es tatsächlich einige Fragezeichen, die sich dann vielleicht im Laufe der Zeit auflösen werden.

Wir beantragen Ihnen Eintreten – das ist ja nicht bestritten. Bei den Blöcken werde ich das Wort nicht mehr ergreifen. Dort bitte ich Sie, jeweils der Mehrheit zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie behandeln heute das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Einige von Ihnen haben im Zusammenhang mit der Beratung zu dieser Vorlage jetzt auch einen grösseren verkehrspolitischen Kontext festgestellt. Es ist schon so, dass die Vorlage, die Sie heute beraten, nicht alle verkehrspolitischen Probleme löst, auch nicht alle Probleme im Bereich des Güterverkehrs. Sie ist im Bereich des Güterverkehrs nicht die einzige Vorlage, die Sie diskutieren. Sie werden – ich hoffe, dass Sie heu-



te noch oder sonst in dieser Session dazu kommen – auch die Motion Wicki 20.4509 beraten, die im Bereich des Strassengüterverkehrs gleich lange Spiesse verlangt. Das ist wie der Güterverkehr generell ein wichtiger Bereich, für den Sie die Weichen stellen können zur Frage, wie es – auf der Strasse, auf der Schiene oder jetzt eben unterirdisch – weitergehen könnte. Es ist klar, das ist nicht die einzige Vorlage. Der Güterverkehr in unserem Land braucht eine vertiefte Diskussion – wo soll er stattfinden, wie soll er stattfinden? – und gleich lange Spiesse, wie das die Motion Wicki verlangt. Das werden Sie heute oder hoffentlich schon bald diskutieren. Die Vorlage, die Sie heute beraten, ist in mehrfacher Hinsicht ein bisschen Neuland für Sie, für Sie als Parlament des Bundes, für Sie als Gesetzgeber. Ein unterirdisches Gütertransportsystem ist ein neuer Verkehrsträger für den Landverkehr,

AB 2021 N 1728 / BO 2021 N 1728

und da braucht es eben ein Zusammenspiel zwischen den bestehenden Infrastrukturen. Wir haben bekanntlich in unserem Land, sowohl was die Strassen als auch was die Schienen anbelangt, bereits sehr elaborierte Infrastrukturen und Dienstleistungen. Es geht jetzt darum, im Rahmen der bestehenden Infrastrukturen auch diese private Initiative gut zu positionieren. Es wurde von einigen von Ihnen gesagt: Es ist eine private Initiative, die hinter dem neuen Verkehrsträger steht. Wir sind uns gewohnt, dass grosse Infrastrukturen meist vom Staat geplant und auch finanziert werden, und hier ist es eben anders. Hier setzt der Staat, hier setzen Sie, der Gesetzgeber, die Rahmenbedingungen, die eine solche neue Infrastruktur ermöglichen. Sie finanzieren diese nicht, setzen aber trotzdem die Rahmenbedingungen, sodass eine neue Infrastruktur möglich gemacht wird. Es geht hier also um die rechtlichen Grundlagen für die Errichtung und auch den Betrieb einer solchen Anlage für den unterirdischen Gütertransport. Für den Bundesrat stand die Abstimmung mit den bestehenden Strassen- und Schieneninfrastrukturen im Vordergrund, als er diese Vorlage gemacht hat. Der Ausbau ist hier, wie gesagt, bereits weit fortgeschritten, und das Netz verbindet die Landesteile der Schweiz.

Bei den gesetzlichen Grundlagen, die Ihnen der Bundesrat vorlegt und die Sie heute diskutieren, geht es eben um diesen neuen Landverkehrsträger. Ob er dereinst zustande kommt oder nicht, das müssen Sie heute nicht entscheiden. Das kann und wird auch der Bundesrat nicht entscheiden – und eben auch Sie nicht. Wie gesagt, legen Sie heute vielmehr die Rahmenbedingungen fest, damit ein solcher Verkehrsträger dann gebaut werden kann.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von unterirdischen, kantonsübergreifenden Gütertransportanlagen und für den Betrieb von Fahrzeugen sollen geregelt werden. Damit habe ich noch ein Stichwort genannt, das in dieser Gesetzgebung wichtig ist: Dieser unterirdische Gütertransport soll eben verschiedene Kantone betreffen. Deshalb hat der Bundesrat Ihnen hier auch ein schweizweit einheitliches Plangenehmigungsverfahren für diese unterirdischen Gütertransportanlagen vorgelegt. Auch die anschliessenden Anlagen sollen nach Bundesrecht geregelt werden. Unterirdische Gütertransportanlagen sollen also als eigenständiger Teil im Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen werden. Das ermöglicht dann einen flüssigen Prozess zur Planung und Genehmigung der ersten Teilstrecke und, wie gesagt, eine Koordination zwischen den verschiedenen beteiligten Kantonen.

CST, das haben Sie ebenfalls festgestellt, strebt keine finanzielle Unterstützung durch den Bund an. Es soll ein Projekt sein, das durch die Wirtschaft getragen wird und auf eigenen wirtschaftlichen Kriterien beruht. Der Bund sieht auch keine Notwendigkeit, den Bau und den Betrieb von Anlagen für den unterirdischen Gütertransport finanziell zu unterstützen. Der Nutzen fällt vorwiegend bei der Logistikbranche und den Eigentümern sowie den Betreibern der Anlagen an.

Dass das Konzept für Investoren genügend attraktiv ist, das haben die beteiligten Akteure gesehen. Aber es ist klar: Das war jetzt mal ein erster Schritt. Die grossen Investitionen kommen dann. Es ist jedoch klar: Sie müssen wissen, welches die rechtlichen Grundlagen sind, welches die Abläufe sind; deshalb beraten Sie dieses Gesetz.

Was ist die Verfassungsgrundlage, die wir für diesen Erlass beiziehen können? Es sind Artikel 81 zu den öffentlichen Werken und Artikel 87 zu den Eisenbahnen und weiteren Verkehrsträgern, die in der Bundesverfassung stehen. Der Gesetzentwurf lehnt sich weitgehend an das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 an. Die Abläufe und Verantwortlichkeiten sind damit allen involvierten Stellen von Bund, Kantonen und Gemeinden bekannt. Sie haben sich auch in anderen Verkehrsbereichen bewährt. Wir wollen mit dem Erlass also kein Sonderrecht schaffen. Damit können wir auch sicherstellen, dass alle Verkehrsträger gleich behandelt werden. Ich werde nachher in der Detailberatung noch zu verschiedenen Anträgen Stellung nehmen. Aber wenn ich sage, der Bund möchte sich hier auf das Eisenbahngesetz stützen und eben alle Verkehrsträger gleich behandeln, dann sind wir froh, wenn Sie das auch so durchziehen und in der Folge nicht für diesen neuen Verkehrsträger plötzlich spezielle Regeln beschliessen, sondern sich eben tatsächlich auch im Detail am Ei-



senbahngesetz orientieren. Der Bundesrat sieht jetzt auch kein Spezialgesetz für die Aktiengesellschaft CST vor. Die Vorlage gilt für jeden Projektträger, der einen unterirdischen Gütertransport gemäss diesem Gesetz anbieten möchte.

Die Anlagen müssen diskriminierungsfrei zugänglich sein. Die Railcom hat bei Streitigkeiten bezüglich Zugang, Zugangsvereinbarungen und Preisberechnung über die Diskriminierungsfreiheit zu entscheiden. Auch ist eine Anschlusspflicht der sogenannten Hubs vorgesehen, damit private Hubs bei technischer Eignung für alle Interessierten zugänglich sind.

Zum Schluss noch Folgendes: Aufgrund dieser privaten Finanzierung sind natürlich auch die Möglichkeiten des Bundes für den Schutz dieser Infrastrukturen beschränkt. Deshalb soll über spezialgesetzliche Vorkehrungen sichergestellt werden, dass über die gesamte Lebensdauer der Anlage eine Schweizer Mehrheit an deren Eigentum besteht. Zusammen mit dem diskriminierungsfreien Zugang wird so ein Angebot im Interesse der Schweiz gewährleistet. Das ist aber auch nicht bestritten. Das sind die Rahmenbedingungen, die wir für diese Vorlage vorgesehen haben.

Herr Nationalrat Wasserfallen hat sich noch erkundigt, inwiefern hier die bundesnahen Betriebe, die Schweizerische Post AG und die SBB, beteiligt sein können. Diese Betriebe können im Rahmen ihrer strategischen Ziele, die wir ihnen vorgeben, auch eine solche Beteiligung vorsehen, wie sie bis jetzt vorgesehen war oder auch erfolgt ist. Wir gehen aber davon aus, dass man es anschauen müsste, wenn es dann wirklich eine Investition wäre, die einen ganz anderen Rahmen hätte. Man müsste dann im Rahmen der strategischen Ziele anschauen, inwiefern eine solche Investition in der Entscheidungskompetenz der entsprechenden bundesnahen Betriebe bleibt und inwiefern sie den Zielen der Strategien entspricht, die wir den bundesnahen Unternehmen vorgeben. Es kann durchaus sein, dass dann auch eine Diskussion mit dem Eigner erfolgt. Doch wir können feststellen, dass das bisherige Engagement den strategischen Zielrahmen nicht überschreitet. In diesem Sinne erfolgte es auch ohne Rücksprache mit dem Eigner. In dem Rahmen, in dem das Engagement dieser beiden Unternehmen erfolgte, war eine Rücksprache aber auch nicht nötig.

Ich danke Ihnen, wenn Sie auf diese Vorlage eintreten. Ich werde in der Detailberatung noch zu einzelnen Differenzen zwischen dem Beschluss des Ständerates und den Anträgen Ihrer Kommission Stellung nehmen.

President (Candinas Martin, segund vicepresidente): (*discurra sursilvan*) Ils rapportaders da cumissiu renunzian.

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident (Candinas Martin, zweiter Vizepräsident): Die Detailberatung ist in zwei Blöcke aufgeteilt.

AB 2021 N 1729 / BO 2021 N 1729

Block 1 – Bloc 1

Art. 1–6, 8–21





Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Je vous présenterai ma proposition de minorité et enchaînerai sur la position du groupe des Verts pour le bloc 1.

Le Conseil fédéral a soumis les prévisions de CST à un groupe d'experts. Leur bilan est sévère: l'impact positif du projet pour la collectivité n'est pas acquis.

Deux points sont cités par les experts comme étant cruciaux. Tout d'abord, le fait que le potentiel de trafic prévu puisse être exploité. C'est un point qui dépend notamment de l'accès non discriminatoire et qui a été réglé par notre commission. Ensuite, il y a la question du mode de production du courant électrique qui sera utilisé. Pour mémoire, l'infrastructure fonctionnera automatiquement 24 heures sur 24, et tant les véhicules autonomes que le système de convoyage suspendu et l'accès à la surface seront alimentés par du courant électrique. Selon les experts, l'utilisation de courant certifié de provenance renouvelable est un facteur décisif pour réduire les répercussions environnementales du projet de CST. La Confédération précise que l'utilisation d'énergie renouvelable est prévue dans le concept de CST. En audition, effectivement, les promoteurs nous l'ont confirmé.

Toutefois, considérant que la Confédération se limitera à approuver initialement les plans et à assurer la surveillance, notamment la question de la non-discrimination, mais qu'aucune concession ou autorisation d'exploitation n'est prévue, rien n'assure que les exploitants s'en tiendront à cette promesse. Dès lors, pour assurer que le courant utilisé soit d'origine renouvelable à long terme et ainsi réduire l'impact sur le climat de ce nouveau mode de transport, il s'agit de fixer cette exigence dans la loi. Je vous propose donc d'ajouter un article supplémentaire 8a qui fixe dans la loi le fait que le courant utilisé pour le transport souterrain doit être certifié d'origine renouvelable.

Je le répète, selon les experts cités dans le message, c'est un point absolument essentiel pour que l'ensemble du projet ait un impact positif, pas uniquement pour les investisseurs et les constructeurs de tunnels, mais aussi, à long terme, pour la collectivité.

Finalement, le groupe des Verts soutiendra également la proposition de la minorité Pult, qui vise le même but que la mienne, à savoir que le courant utilisé soit renouvelable, mais en fixant cette exigence au niveau du plan qui doit être approuvé par le Conseil fédéral. Le respect effectif, des années plus tard, n'est pas garanti avec cette option.

Toutefois, nous vous invitons à soutenir ces deux propositions de minorité.

Pult Jon (S, GR): Ich werde bei Block 2 gerade auch für die SP-Fraktion sprechen.

Zu meinem Minderheitsantrag kann ich eigentlich nur wiederholen oder bestätigen, was Kollegin Pasquier auf Französisch gesagt hat: CST schreibt in allen ihren Unterlagen, dass sie ihr gesamtes Logistiksystem zu hundert Prozent mit erneuerbaren Energien betreiben will. Das ist gut so. Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft, dass die ökologische Bilanz dieses Projekts dann und nur dann positiv ist, wenn der zusätzliche Strom, der gebraucht wird, um dieses System zu betreiben, aus zertifizierten, erneuerbaren Quellen kommt. Das heisst, wenn wir diese Gesetzgebung wirklich ernsthaft machen und ein System aufbauen wollen, das auch unter ökologischen Gesichtspunkten einen Mehrwert bringt, und wenn wir Artikel 1 dieses Gesetzes, den Zweckartikel – der besagt, dass der unterirdische Gütertransport auch zur Nachhaltigkeit und zu einem umweltfreundlicheren Transport beitragen soll –, glaubwürdig umsetzen wollen, dann ist es nur richtig, dass wir es auch als Vorgabe ins Gesetz hineinschreiben, dass CST bzw. der unterirdische Gütertransport mit erneuerbarem Strom zu betreiben ist. Denn materiell ist niemand dagegen, alle sind dafür. Warum schreiben wir es nicht ins Gesetz? Es ist auch eine Frage der Glaubwürdigkeit der Gesetzgebung.

Ich war auch etwas irritiert, dass im letzten Lobbyingbrief von CST nochmals stand, man wolle zu hundert Prozent mit erneuerbaren Energien arbeiten, dass man aber gleichzeitig sagte, es sei dann eben eine Einschränkung, wenn das vom Gesetz vorgeschrieben würde, andere müssten das auch nicht tun. Hier hat CST bei der Kommunikation ein bisschen ein Glaubwürdigkeitsproblem.

Wir tun gut daran, auch im Sinne der Glaubwürdigkeit unserer Energiepolitik, einem Unternehmen, das durch dieses Gesetz, das Plangenehmigungsverfahren und die Möglichkeit, das Enteignungsrecht anzuwenden, stark privilegiert wird, diese Vorgabe zu machen, eine Vorgabe notabene, die materiell von niemandem bestritten wird.

Deshalb empfiehlt Ihnen die SP-Fraktion, dem Minderheitsantrag Pasquier und auch meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Erlauben Sie mir noch einige Worte zu Artikeln, die in unserer Kommission nicht bestritten waren, aber zu diesem Block gehören und aus Sicht der SP-Fraktion sehr wichtig sind.

1. Zu Artikel 5, dem Diskriminierungsverbot: Es wurde in der Eintretensdebatte mehrfach gesagt, dass es zentral ist, dass auf der Infrastruktur von CST nicht diskriminiert wird. Das heisst, dass es einerseits keine



Diskriminierung von Kundinnen und Kunden beim Zugang zu dieser Infrastruktur und eben andererseits auch keine diskriminierende Berechnung des Preises gibt. Dafür braucht es jemanden, der das überprüft. Der Entwurf will ja, dass die Railcom diese Wettbewerbsbehörde ist. Es ist wichtig, dass – anders als in der Fassung des Ständerates – eben auch der Preis im Konfliktfall von der Railcom auf Diskriminierung hin überprüft werden kann. Das ist eine entscheidende materielle Veränderung gegenüber dem Ständerat, die unsere Kommission erarbeitet hat. Aus Sicht der SP-Fraktion ist das sehr wichtig, um diesem Gesetz am Schluss auch wirklich zustimmen zu können.

2. In Artikel 6 geht es um das Enteignungsrecht. In Absatz 2 gibt es – das ist, glaube ich, wichtig – auch eine Änderung gegenüber der ständerätlichen Fassung. Ich sage es nochmals: Hier soll eine private Unternehmung vom eidgenössischen Enteignungsrecht Gebrauch machen können. Das ist ein wirklich grosses Privileg, das sonst keine private Unternehmung hat. Da scheint es mir schon sehr wichtig, dass wir das beschliessen, was unsere Kommission Ihnen beantragt – es gibt hier keinen Minderheitsantrag. Wir sollten dafür sorgen, dass wesentliche Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe gewahrt werden, dass also beispielsweise beim Aufbau einer Citylogistik in einer schweizerischen Innenstadt sich am Schluss nicht CST über das Enteignungsrecht ein Filetstück Land greifen kann, das beispielsweise auch vom Bundesbetrieb Post oder vom Bundesbetrieb SBB gebraucht würde. Ich glaube, dieser Sicherungsmechanismus ist im Interesse des Bundes und seiner eigenen Betriebe richtig. Deshalb hat Ihnen die Kommission auch beantragt, das so aufzunehmen. Für die SP-Fraktion ist es wichtig, dass das so bleibt, und deshalb freuen wir uns, dass das auch nicht bestritten wird.

Langer Rede kurzer Sinn: Stimmen Sie den Minderheitsanträgen Pasquier und Pult zu, dann kommt es gut mit diesem Gesetz.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Kollege Pult, glauben Sie tatsächlich, dass CST dereinst in der Nacht mit erneuerbarem Strom eine Chance haben wird, wenn Strasse und Schiene mit Kernkraft betrieben werden? Ist das nicht ein massiver Wettbewerbsnachteil, den Sie hier bereits in das Gesetz schreiben, oder, besser gesagt, ein erster Nagel in den Sarg von CST?

Pult Jon (S, GR): Ich betätige mich ja nicht unbedingt beim Einschlagen von Nägeln in Särge von Unternehmungen. In Ihrem Eintretensvotum haben eher Sie das getan.

Wir haben eine Energiepolitik, die aus den Fossilen aussteigen will. Das ist in grossen Teilen der Gesellschaft unbestritten. Wir haben die SBB, die heute grösstenteils mit erneuerbarer Energie fahren und sich für die Zukunft klar zum Ziel gesetzt haben, zu hundert Prozent erneuerbar zu fahren. Sie wissen es als Lastwagenunternehmer noch besser als ich, welch grosse Bemühungen auch private

AB 2021 N 1730 / BO 2021 N 1730

Logistikunternehmen machen, um eben Teil einer sauberen Mobilität zu werden, also bei der Dekarbonisierung mitzumachen.

Insofern finde ich es richtig, dass wir hier im Gesetz das festhalten, was die Initiantinnen und Initianten selbst beteuern, nämlich dass sie zu hundert Prozent erneuerbar fahren wollen, was ja eine Voraussetzung dafür ist, dass dieses Unternehmen tatsächlich auch einen ökologischen Mehrwert bringt. Ich glaube daran, dass die Leute, die dies vorantreiben, dies nach bestem Wissen und Gewissen tun. Wenn sie das tun, müssen sie sich auch nicht vor dieser Bestimmung fürchten.

Insofern: Nein, es ist kein Sargnagel für CST, wenn wir hier diesen Minderheitsanträgen zustimmen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): CST weckt Hoffnung, und zwar in verschiedene Richtungen. Einerseits sprechen wir von der Entlastung der oberirdischen Verkehrsinfrastruktur sowie von der Entlastung von Dörfern und Quartieren. Andererseits steht die Reduktion der Umweltbelastung durch den Warenverkehr ganz oben. Das ist ein Anliegen, das uns Grünliberalen ganz wichtig ist und das sich CST selber auf die Fahne geschrieben hat. In diesem Sinne würde die Forderung nach der Verwendung von erneuerbaren Energien für den Betrieb, wie sie die Minderheiten Pult und Pasquier erheben, bedeuten, Eulen nach Athen zu tragen. Die Grünliberalen sind überzeugt, dass die Bekenntnisse des aktuellen Managements von CST ernst gemeint sind. Angesichts der Langfristigkeit des Projekts ist es aber durchaus möglich, dass sich die Prioritäten verschieben. Kollege Pult hat in diesem Zusammenhang auch auf das Schreiben von CST hingewiesen.

Die grünliberale Fraktion unterstützt daher ein konkretes Festschreiben dieser Nachhaltigkeitsziele in diesem Gesetz, nämlich die Verwendung von Strom aus erneuerbarer Energie. Uns reicht aber ein einmaliger Nachweis zum Zeitpunkt der Plangenehmigung, wie ihn die Minderheit Pult fordert. Den weitergehenden Antrag der Minderheit Pasquier, der eine permanente Überprüfung des verwendeten Stroms zur Folge hätte, lehnen wir



als zu bürokratisch ab.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Grundsätzlich möchte ich Ihnen zu dieser Vorlage sagen, dass der Bundesrat die Ergänzungen Ihrer Kommission unterstützt. Dort, wo Sie eine Mehrheit und eine Minderheit haben, unterstützt der Bundesrat grundsätzlich die Mehrheit Ihrer Kommission.

Ich habe aber gleich eine Ausnahme von dieser Regel, nämlich bei Artikel 6. Hier möchte Ihre Kommission das Enteignungsverfahren erst zur Anwendung kommen lassen, wenn die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe nicht wesentlich tangiert sind. Das Enteignungsrecht setzt aber gerade in Artikel 1 Absatz 1 voraus, dass das Enteignungsrecht nur geltend gemacht werden kann, wenn das Werk im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegt. Wir sind deshalb der Meinung, dass dieser Zusatz unnötig und überflüssig ist. Ich werde das dann aber dem Ständerat beantragen; ich verlange heute keine Abstimmung, aber ich denke, es ist wichtig, dass Sie das auch schon wissen.

Bei Artikel 8a bitten wir Sie, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Wir denken, es ist nicht sachgerecht, diese Verwendung der zertifizierten erneuerbaren Energie im Sachplan festzuhalten. Die Verwaltung hat in Ihrer Kommission gesagt, wenn Sie Vorgaben zu den erneuerbaren Energien machen wollen, dann sollten Sie das im Rahmen der Plangenehmigung tun. Wenn Sie sich also hierzu äussern möchten, dann nicht mit Artikel 8a und dem Minderheitsantrag Pasquier, sondern im Rahmen von Artikel 9 und mit dem Minderheitsantrag Pult. Das ist im Rahmen der Plangenehmigung, dort könnten Sie eine solche Vorgabe machen.

Es ist tatsächlich so, dass vonseiten CST eigentlich auch vorgesehen ist, dass sie sich mit erneuerbaren Energien eindecken werden. Ob Sie das jetzt noch im Gesetz festhalten wollen oder ob Sie davon ausgehen, dass der Betrieb im Rahmen der Prüfung der Umweltbilanz des Unternehmens ohnehin mit Strom aus erneuerbaren Energien erfolgen muss – diesen Entscheid muss ich Ihnen überlassen. Aber auch der Bundesrat geht davon aus, dass ein umweltgerechter Betrieb dieser Anlage auch mit erneuerbarem Strom erfolgen wird.

Christ Katja (GL, BS), für die Kommission: In den wesentlichen Punkten, namentlich bei den Auflagen und den Bestimmungen über die Enteignungen, folgt die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission dem Bundesrat. Eine Präzisierung nahm die Kommission mit 16 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung bei der Regelung über das Diskriminierungsverbot in Artikel 5 Absatz 3 Litera c vor. Die Railcom soll zwar die Entscheidungsgewalt bei Streitigkeiten über die Berechnung der Preise von CST beibehalten. Es soll sichergestellt und überwacht werden, dass alle zum gleichen Preis bei gleichen Bedingungen transportieren können – das gehört zur Diskriminierungsfreiheit. Die Kommission empfand aber die Formulierung gemäss Buchstabe c im Entwurf des Bundesrates als zweideutig. Es wurde aus dem Wortlaut nicht eindeutig klar, ob die Railcom auch über die Preisberechnungsart entscheiden können soll; sie soll aber nicht über die Höhe des Preises und die Gewinnerzielung entscheiden können. Es geht darum, dass bei der Berechnung des Preises Transparenz bestehen soll. Damit dies auch gesetzgeberisch aus dem Wortlaut klar wird, erachtet die Kommission deshalb eine Präzisierung als sinnvoll. Mit der Formulierung "diskriminierungsfreie Berechnung" wird klar, wo die Kompetenzen der Railcom tatsächlich sind. Die Railcom legt die Preise nicht fest, sondern überprüft lediglich, ob sie nicht diskriminierend sind.

Mit 12 zu 10 Stimmen nahm die Kommission zudem eine neue Regelung in Artikel 6 Absatz 2 über das Enteignungsverfahren auf, mit welcher die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe gestärkt werden sollen. Mit diesem Gesetz werden für private Unternehmungen zwei Privilegien geschaffen, die sonst kein anderes privates Unternehmen hat: einerseits die Möglichkeit der Plangenehmigung und andererseits die Anwendung des Enteignungsrechts. Die Anwendung des Enteignungsrechts einer Privatunternehmung zuzugestehen, ist doch ein sehr weit gehender Schritt. Die Kommission möchte deshalb einen Sicherungsmechanismus einbauen, der dafür sorgt, dass der Bundesrat im Zweifelsfall bei der Anwendung des Enteignungsrechts durch eine private Firma wesentliche Interessen des Bundes oder bundesnaher Betriebe schützen kann.

Es geht hier auch stark um das Interesse an Flächen, vor allem in den Städten, wo es rasch zu Interessenkonflikten kommen kann. Im Falle eines Interessenkonflikts sollen die wesentlichen Interessen des Bundes oder der bundesnahen Unternehmungen nicht plötzlich negativ tangiert werden.

Bei Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b folgt die Kommission einstimmig dem Bundesrat, der vorsieht, genannte Veränderungen für die Öffentlichkeit erkennbar zu machen. Der Ständerat wünschte die Eingrenzung, dass alle unterirdischen Veränderungen auf einem physischen Plan erkennbar gemacht werden müssen. Der Bundesrat wählte hier die offenere und zukunftsorientiertere Formulierung, dass die unterirdischen Veränderungen in geeigneter Form – z. B. auch mit einer 3-D-Visualisierung – erkennbar zu machen sind.

Zudem gibt es folgende Minderheitsanträge – im Namen der Kommission lege ich kurz dar, wieso die Kommission diese Anträge nicht unterstützte -: Es geht dabei um den Antrag der Minderheit Pasquier zu Artikel 8a und



um den Antrag der Minderheit Pult zu Artikel 9 Absatz 6 Buchstabe abis. Erneuerbarer Strom ist in einem Gesetz schwer zu definieren. Zudem ist es mit enormen Kosten verbunden, die Bezugsquellen des Stroms genau offenzulegen. Es gibt kein Gesetz – nicht einmal für die SBB –, das ein reguliertes Unternehmen dazu verpflichtet, ausschliesslich erneuerbaren Strom zu benützen. Deshalb wollte die Mehrheit der Kommission davon absehen, einem schon recht ökologischen Verkehrsträger auch noch die schärfsten Auflagen zu machen. Die Kommission hat in der Folge sowohl den Antrag Pasquier, mit 15 zu 8 Stimmen, als auch den Antrag Pult, mit 13 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung, abgelehnt.

AB 2021 N 1731 / BO 2021 N 1731

Borloz Frédéric (RL, VD), pour la commission: Je ne reviendrai pas sur les propositions de la majorité, parce que je les ai déjà présentées lors de mon introduction, à l'occasion du débat d'entrée en matière. Je m'arrête juste deux minutes sur les deux articles qui ont suscité une minorité.

Ces deux minorités visent à garantir l'obligation d'un approvisionnement en énergie renouvelable. Sur le fond, elles ne sont pas tellement contestées par les membres de la commission. Par contre, en ce qui concerne la première proposition, celle de la minorité Pasquier à l'article 8a, il semble qu'elle est mal placée, qu'elle n'est pas en relation avec ce qui est dit dans l'article.

La deuxième proposition, celle de la minorité Pult, soutenue par sept autres personnes, se trouve à l'article 9 alinéa 6 lettre abis. Nous pensons qu'il est prématuré de fixer cette disposition dans la loi. Aujourd'hui, au moment d'obtenir une autorisation de construire – en l'occurrence plutôt de creuser, si vous me permettez l'expression – il s'agit de faire un bilan énergétique du projet. Dans ce bilan est inclus l'approvisionnement électrique, mais pas seulement. De nombreux autres critères seront intégrés dans cette analyse le moment venu. C'est pourquoi il nous semble inutile de préciser cela dans cet article et dans cette loi. Cela pourrait aussi constituer un signe selon lequel les autres critères liés à l'environnement ne sont pas pris en compte, mais que l'on s'arrête simplement sur la question de l'approvisionnement électrique, ce qui serait dommageable pour l'équilibre environnemental futur de ce projet.

Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

...

c. die diskriminierungsfreie Berechnung des Preises.

Art. 5

Proposition de la commission

Al. 1, 2, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

...

c. le calcul non discriminatoire du prix.

Angenommen – Adopté



Art. 6

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Das Enteignungsverfahren kommt erst zur Anwendung, wenn:

- a. die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung nicht zum Ziel führen; und
 - b. die Interessen des Bundes oder von bundesnahen Unternehmungen nicht wesentlich tangiert werden.
- Der Bundesrat entscheidet darüber.

Art. 6

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

La procédure d'expropriation n'est applicable qu'aux conditions suivantes:

- a. les efforts faits en vue d'acquérir les droits nécessaires de gré à gré ou d'obtenir un remembrement ont échoué;
 - b. les intérêts de la Confédération ou d'entreprises qui lui sont liées ne sont pas fondamentalement affectés.
- La décision relève du Conseil fédéral.

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 8a

Antrag der Minderheit

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)

Der für den unterirdischen Gütertransport verwendete Strom ist zertifizierte erneuerbare Energie.

Art. 8a

Proposition de la minorité

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)

Le courant utilisé pour le transport souterrain des marchandises est certifié d'origine renouvelable.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.081/23581)

Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

Dagegen ... 124 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 9

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Antrag der Minderheit

(Pult, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Storni, Trede)

Abs. 6

...

abis. das Unternehmen nachweisen kann, dass es den für den unterirdischen Gütertransport verwendeten Strom aus erneuerbarer Energie bezieht;

b. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Art. 9

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Pult, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schaffner, Storni, Trede)

Al. 6

...

abis. l'entreprise peut prouver qu'elle obtient l'électricité utilisée pour le transport souterrain de marchandises à partir d'une énergie renouvelable;

b. l'entreprise dispose ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.081/23582)

Für den Antrag der Mehrheit ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen

(1 Enthaltung)

AB 2021 N 1732 / BO 2021 N 1732

Art. 10, 11

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Redaktionskommission

Abs. 1

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968, soweit dieses Gesetz nicht davon abweicht.

Abs. 2

Sind Enteignungen notwendig, finden zudem die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG) Anwendung.

Schriftliche Begründung

Seit dem 1. Januar 2021 ist das revidierte Enteignungsgesetz (EntG) in Kraft. Verbunden damit wurden verschiedene Verfahrensbestimmungen des EBG, welche auch im Entwurf UGüTG als Grundlage dienten, angepasst. Das UGüTG orientiert sich am Eisenbahngesetz. Viele Artikel lehnen sich ans EBG an, damit die bereits bestehenden Prozesse und Verantwortlichkeiten auch für den unterirdischen Gütertransport übernommen werden können. Drei Artikel im UGüTG (Art. 12, 17 und 20), welche den (alten) Wortlaut des EBG übernehmen, sollen deshalb an das mit dem EntG geänderte EBG angepasst werden. Damit kann die Kongruenz zum EBG



wieder sichergestellt werden. Die redaktionellen Anpassungen sind aus Gründen der Gesetzessystematik geboten. Ein neuer Erlass soll nicht auf veralteten bzw. nicht mehr in Kraft stehenden Regelungen aufbauen.

Art. 12

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la Commission de rédaction

Al. 1

La procédure d'approbation des plans est régie par la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative, pour autant que la présente loi n'en dispose pas autrement.

Al. 2

Si une expropriation est nécessaire, la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx) s'applique au surplus.

Développement par écrit

La loi du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx) révisée est en vigueur depuis le 1er janvier 2021. Dans ce contexte, diverses dispositions de procédure de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF), qui ont également servi de base au projet de loi sur le transport souterrain de marchandises (LTSM), ont été adaptées. La LTSM se fonde sur la LCdF. De nombreux articles sont basés sur la LCdF afin que les processus et responsabilités en vigueur puissent également être adoptés pour le transport souterrain de marchandises. Trois articles de la LTSM (art. 12, 17 et 20), qui reprennent l'(ancienne) formulation de la LCdF, doivent donc être adaptés à la LCdF telle que modifiée par la LEx. De cette façon, la cohérence avec la LCdF peut être à nouveau assurée. Les adaptations rédactionnelles s'imposent pour des raisons de systématique législative. Une nouvelle loi ne doit pas être basée sur des réglementations obsolètes ou qui ne sont plus en vigueur.

Angenommen gemäss Antrag der Redaktionskommission

Adopté selon la proposition de la Commission de rédaction

Art. 13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 14

Proposition de la commission

Al. 1

...

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



Art. 15, 16

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 17

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Redaktionskommission

Abs. 1

Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

Abs. 2

Wer nach den Vorschriften des EntG Partei ist, kann während der Auflagefrist sämtliche Begehren nach Artikel 33 EntG geltend machen.

Abs. 3

Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

Art. 17

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la Commission de rédaction

Al. 1

Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure.

Al. 2

Quiconque a qualité de partie en vertu de la LEx peut faire valoir toutes les demandes visées à l'article 33 LEx pendant le délai de mise à l'enquête.

Al. 3

Les communes font valoir leurs intérêts par voie d'opposition.

Angenommen gemäss Antrag der Redaktionskommission

Adopté selon la proposition de la Commission de rédaction

Art. 18, 19

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2021 N 1733 / BO 2021 N 1733

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 20

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Antrag der Redaktionskommission

Titel

Einigungs- und Schätzungsverfahren, vorzeitige Besitzeinweisung

Abs. 1

Nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens wird, soweit erforderlich, das Einigungs- und Schätzungsverfahren vor der Eidgenössischen Schätzungskommission (Schätzungskommission) nach den Bestimmungen des EntG durchgeführt.

Abs. 2

Der Präsident der Schätzungskommission kann gestützt auf einen vollstreckbaren Plangenehmigungsentcheid die vorzeitige Besitzeinweisung bewilligen. Dabei wird vermutet, dass dem Enteigner ohne die vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden. Im Übrigen gilt Artikel 76 EntG.

Art. 20

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la Commission de rédaction

Titre

Procédures de conciliation et d'estimation. Envoi en possession anticipé

Al. 1

Après clôture de la procédure d'approbation des plans, des procédures de conciliation et d'estimation sont ouvertes, au besoin, devant la commission fédérale d'estimation (commission d'estimation), conformément à la LEx.

Al. 2

Le président de la commission d'estimation peut autoriser l'envoi en possession anticipé lorsque la décision d'approbation des plans est exécutoire. L'expropriant est présumé subir un préjudice sérieux s'il ne bénéficie pas de l'entrée en possession anticipée. Au surplus, l'article 76 LEx est applicable.

Angenommen gemäss Antrag der Redaktionskommission

Adopté selon la proposition de la Commission de rédaction

Art. 21

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Block 2 – Bloc 2

Art. 7, 22–42

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Ich vertrete in diesem Block vier Minderheiten, und sie stellen alle die gleiche Grundfrage: Wenn Private bauen, dürfen andere Private uneingeschränkt eingeschränkt werden? Es geht darum, welchen Wert das Grundeigentum in der Schweiz hat. Unser Fraktionssprecher, Marco Romano, hat deutlich unterstrichen: Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses innovative Geschäft. Die Mitte-Fraktion unterstützt die Idee des unterirdischen Gütertransports. Aber die Mitte-Fraktion will auch, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht benachteiligt werden.

Damit wir uns alle richtig verstehen: Es geht bei diesem Projekt nicht um öffentliche Aktiengesellschaften oder Institutionen wie die SBB, welche eine Konzession haben, sondern es geht um ein rein privates Unternehmen, welches rein privaten Eigentümern gegenübersteht. Nur das ist die Frage: Wollen wir Private gegenüber anderen Privaten einschränken? Für die Mitte-Fraktion ist klar: Wir wollen das nicht.

Ich erlaube mir, zu jeder meiner Minderheiten kurz zwei Sätze zu sagen:

In Artikel 7 geht es um den Sachplan und den Richtplan. Wir alle hier in diesem Saal haben diese beiden Fragen des Sachplans und des Richtplans schon oft diskutiert. Gerade im Sachplan und im Richtplan werden



oftmals die Eigentümer eingeschränkt, ohne dass sie sich dazu äussern können. Hier geht es darum, diese Leute zu schützen, und daher ist es sachgerecht, dass man die berechtigten Interessen der Eigentümer und Eigentümerinnen mit einbezieht.

Bei Artikel 22 geht es um das Landumlegungsverfahren. Man mag jetzt fragen, ob es Wortklauberei ist, wenn man zwischen "Verkehrswert" und "voll entschädigt" unterscheidet. Die Verwaltung ist der Meinung, man könne den einen wie den anderen Begriff wählen, sie seien quasi identisch. Dann könnte man ja ohne Problem sowieso meiner Minderheit zustimmen. Wir aber sind der Meinung, dass der Begriff "voll entschädigt" auch das Potenzial dieser Grundstücke umfasst und daher eine ganz andere Bedeutung hat als der reine Verkehrswert. Bei Artikel 28 geht es um ein ähnliches Thema. Es geht ebenfalls um die volle Entschädigung, dieses Mal aber nicht bei einer sogenannten Enteignung, sondern bei Eingriffen in private Rechte durch Immissionen, Entsorgung oder Betrieb. Auch in diesem Fall soll, wenn Nachbarrechte und gesetzliche Rechte bestehen, eine volle Entschädigung geleistet werden.

Zu guter Letzt zu Artikel 26: Dieser Artikel zeigt am besten auf, wo die Ungleichheit in diesem Gesetz liegt. In Absatz 2 heisst es im Entwurf des Bundesrates: Wenn öffentliche Anlagen bei Bauarbeiten betroffen sind, müssen die Unternehmen die Kosten tragen. Bei einer öffentlichen Strasse beispielsweise, die man umlegen muss, müssen also die Unternehmen die Kosten tragen. Im zweiten Satz von Absatz 2 redet man von den Bedürfnissen Privater, also beispielsweise von Privatstrassen oder einem Garten, welcher nicht nutzbar ist. Hier müssen nicht die Unternehmen, sondern die betroffenen Eigentümer die Kosten tragen. Das ist sachfremd und begünstigt die öffentliche Hand gegenüber den Privaten.

Niemand ist gegen dieses innovative und visionäre Projekt. Wir unterstützen es voll und ganz. Man sollte sich aber bewusst sein, dass dadurch nicht die individuellen Rechte von Eigentümerinnen und Eigentümern eingeschränkt werden können.

Wir bitten Sie daher, im Sinne des Schutzes der Eigentümerinnen und Eigentümer, im Sinne der in der Bundesverfassung stehenden Eigentumsgarantie unsere Minderheiten zu unterstützen.

Töngi Michael (G, LU): Ich lege zuerst meine Interessenbindung offen: Ich bin Vizepräsident des Schweizerischen Mieterinnen- und Mieterverbandes.

Wir haben beim Eintreten gehört: Das Projekt ist "innovativ", "zukunftssträchtig" – ich habe etwas aufgeschrieben –, "revolutionär", "futuristisch". Es ist alles auf einmal. Aber wenn man sich dann doch dem Gesetzesentwurf nähert und wenn sich der Hauseigentümerverband in die Debatte einmischt, dann sage ich zwar nicht, dass die Debatte unterirdisch wird, aber sie wird sehr bodenständig.

Es geht ja hier in erster Linie darum, einmal mehr weitere Entschädigungen für die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer zu erlangen. Aber, das ist wichtig, mit dem Enteignungsrecht haben wir heute eine Basis, um die Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen bereits voll zu entschädigen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Grundeigentümer, die durch dieses Projekt betroffen sind, besser gestellt werden sollen, als es andere sind, die von einem anderen Projekt betroffen sind, das ebenfalls von der Öffentlichkeit gewünscht wird. Es ist falsch, mit Artikel 7 Absatz 3 die Interessen der Grundeigentümer bereits im Sachplan zu berücksichtigen. Der Sachplan – das haben wir auch in der Kommission gehört – ist dazu da, grob die Räume darzulegen, aber

AB 2021 N 1734 / BO 2021 N 1734

sicher nicht dafür, einzelne Privatinteressen bereits auf dieser Ebene darzustellen.

In Artikel 22 Absatz 3 wird gemäss Antrag der Minderheit verlangt, dass die Grundeigentümer voll entschädigt werden. Im Entwurf des Bundesrates steht, dass sie zum Verkehrswert entschädigt werden. Es gab eine Diskussion, ob das überhaupt ein Unterschied ist. Auch hier bitten wir Sie, den Antrag der Minderheit abzulehnen, weil es nicht klar ist, ob mit einer vollen Entschädigung am Schluss auch zukünftige Nutzungen entschädigt werden müssten. Das war ja auch schon im Ständerat eine Diskussion.

Mit dem Antrag der Minderheit zu Artikel 26 Absatz 2 wird verlangt, dass die Kosten für Bauten Dritter auch von CST übernommen werden müssen, was aus unserer Sicht komplett falsch ist und über die Entschädigungen, die es normalerweise gibt, hinausgeht.

Auch in Artikel 28 Absatz 2 würde gemäss Minderheit die Rechtsprechung nicht mehr angewandt, sondern eben ein neues Enteignungsrecht in der Vorlage hingeschrieben. Wenn Sie das wollen, dann müssen Sie das Enteignungsrecht ändern, aber sicher nicht hier, bezüglich CST, eine Sonderbestimmung einführen.

Ich bitte Sie, diese Minderheitsanträge abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Pult Jon (S, GR): Mein Vorredner hat eigentlich schon ziemlich detailliert gesagt, warum diese vier Minderheitsanträge Bregy abzulehnen sind. Ich gehe davon aus, dass auch die Kommissionsberichterstatteerin und



der Kommissionsberichterstatter noch einzeln darauf eingehen werden. Deshalb möchte ich kurz zwei, drei grundsätzliche Bemerkungen aus Sicht der SP-Fraktion machen.

Man muss zuerst wissen, dass das Anliegen dieser Minderheitsanträge ursprünglich im Erstrat von Ständerätin Häberli-Koller eingebracht wurde. Ständerätin Häberli-Koller ist bekanntlich die Vizepräsidentin des Hauseigentümerverbandes. Das wurde, glaube ich, auch im Votum von Kollege Bregy klar.

Es stimmt, und Kollege Bregy hat recht mit seiner Aussage – das muss man sagen, das habe auch ich vorhin in anderem Zusammenhang gesagt –, dass dieses Gesetz ein privates Unternehmen, beispielsweise und mit einiger Wahrscheinlichkeit wohl CST, gegenüber sehr vielen anderen Privaten privilegiert. Es wird privilegiert, weil es einerseits die Möglichkeit des Plangenehmigungsverfahrens erhält und andererseits die Möglichkeit, das Enteignungsrecht anzuwenden, sofern das legitim ist.

Nun, das ist ja der ganze Witz dieses Gesetzes, und deshalb machen wir das Gesetz auch, damit eben CST oder eine andere Unternehmung überhaupt erst die Chance bekommt, als private Unternehmung mit privater Finanzierung diese strategische Infrastruktur zu erstellen. Wir müssten die ganze Übung gar nicht erst machen, wenn wir nicht anerkennen würden, dass wir eine gewisse Privilegierung dieses Ansinnens auch herbeiführen müssen. Deshalb wäre es tatsächlich ein Schildbürgerstreich, wenn man die Wirkung des Gesetzes, sprich die Rahmenbedingungen, auf deren Grundlage Private überhaupt investieren und die Infrastruktur schaffen könnten, durch die vier Minderheitsanträge zunichtemachen würde.

Deshalb ist es, glaube ich, wirklich wichtig, wenn wir es ernst mit dem Gesetz meinen, die Rahmenbedingungen für CST zu schaffen, damit das Unternehmen eine Chance hat, die Infrastruktur zu erstellen und zu betreiben. Somit wäre es falsch, wenn wir mit den genannten Minderheitsanträgen vieles, was eigentlich so angelegt wäre, dass sich die Investitionen lohnen würden, zunichtemachen würden, indem wir die Vorgaben wiederum beim Enteignungsrecht und in anderen Bereichen so streng handhaben würden, dass das fast nicht machbar wäre.

Deshalb ist es, glaube ich, richtig, hier eben nicht dem Hauseigentümerverband, sondern dem Bundesrat zu folgen und dafür zu sorgen, dass im Plangenehmigungsverfahren bei der Landumlegung, bei den Vorkehrungen im öffentlichen Interesse und bei der Ersatzpflicht dann tatsächlich die Rahmenbedingungen so sind, dass es sich für eine private Unternehmung auch tatsächlich lohnt, diese Investitionen zu tätigen. Ansonsten ist dieses Gesetz dann wahrscheinlich das Papier nicht wert, auf das es geschrieben wurde.

Lehnen Sie diese vier Minderheitsanträge des Hauseigentümerverbandes ab!

Schaffner Barbara (GL, ZH): Kollege Pult hat mir schon wieder das Wort aus dem Mund genommen. Wir behandeln jetzt nämlich die Anträge der Minderheiten Bregy respektive des Hauseigentümerverbandes, die schon der Ständerat abgelehnt hat. Die Anträge fordern eine Besserstellung der Grundeigentümer in diesem Gesetz gegenüber der Regelung in anderen Gesetzen. Die grünliberale Fraktion lehnt diese Forderungen deshalb ab.

Bei den Minderheitsanträgen Bregy zu den Artikeln 22 und 28 bin ich zwar mit Herrn Bregy einverstanden, dass es nicht um eine Wortklauberei geht. Damit endet aber die Einigkeit schon. Mit dem Begriff der "vollen Entschädigung" wird ein kaum definierter Begriff eingeführt, der zwangsläufig zu grossen Rechtsunsicherheiten und unbestimmten Entschädigungsforderungen führen wird. Herr Bregy hat in diesem Zusammenhang von einem zukünftigen Potenzial des Grundstücks gesprochen. Was sich dahinter verbirgt und eben nicht im Verkehrswert abgebildet ist, steht in den Sternen. Demgegenüber ist eben dieser Begriff des Verkehrswerts, den der Bundesrat verwendet hat, recht klar.

Bei Artikel 26 waren wir zuerst unschlüssig. Die Verwaltung hat jedoch klargestellt, dass Kosten für Vorkehrungen, die durch das Bauunternehmen, also in diesem Fall CST, ausgelöst werden, auch durch dieses finanziert werden müssen, unabhängig davon, ob öffentliche oder private Dritte betroffen sind. Nur wenn private Dritte eigene Bauvorhaben oder Bedürfnisse haben, die im Zuge von Bauarbeiten von CST ausgeführt werden, müssen die entsprechenden Kosten natürlich auch durch diese Dritten getragen werden. Mit diesem Verständnis der Situation lehnen wir auch den Minderheitsantrag Bregy zu Artikel 26 ab.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat beantragt Ihnen bei den vier Minderheiten, die Sie in Block 2 noch zu beraten haben, jeweils die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Ich kann mich kurzfassen: Es geht hier darum, welche Rechtsgrundlagen Sie hier anwenden wollen. Der Bundesrat ist der Meinung – ich habe es vorhin gesagt –, dass das auf der einen Seite das Eisenbahngesetz sein soll und auf der anderen Seite für alle Fragen in diesem Zusammenhang das Enteignungsgesetz, das Sie ja übrigens vor nicht allzu langer Zeit aktualisiert haben.

Nun sind wir der Meinung, dass Vorgaben, die hier formuliert sind und über das Enteignungsrecht hinausge-



hen oder Sonderregeln oder Sonderrechte schaffen wollen, nicht angebracht sind. Ich sage Ihnen das anhand eines Beispiels, damit ich nicht alle Artikel aufzählen muss: Die Minderheit Bregy zu Artikel 22 Absatz 3 will eine volle Entschädigung der Grundeigentümer. Wie gesagt, die vom Bundesrat unterbreitete Version stützt sich auf das Eisenbahngesetz und das Enteignungsgesetz. Die Bemessung der Entschädigung für Enteignungen richtet sich nach dem Enteignungsgesetz, welches für alle Beteiligten gleich anzuwenden ist. Das Eisenbahngesetz schränkt die Höhe der Entschädigung gegenüber dem Enteignungsgesetz nicht ein. Das Gleiche gilt auch für alle weiteren Infrastrukturermasse des Bundes. Das heisst, der Grundsatz der vollen Entschädigung für enteignungsrechtliche Eingriffe durch unterirdische Güterverkehrsanlagen ist unbestritten.

Nun ist es aber die Meinung der Minderheit, dass mit dieser vollen Entschädigung nicht nur der Verkehrswert, sondern auch das Potenzial entschädigt werden soll. Zuerst müsste man sagen, wie man ein solches Potenzial berechnen will. Zweitens sind wir der Meinung, dass wir für diese neue Infrastruktur keine weitgehenden Änderungen von Rechtsgrundlagen vornehmen, sondern die bewährte Rechtsprechung übernehmen wollen. Abschliessend: Sie haben vorhin die Frage diskutiert, wenn CST ausschliesslich Strom aus erneuerbaren Energien

AB 2021 N 1735 / BO 2021 N 1735

nutzen dürfte, ob dann diese Vorgabe ein Sargnagel für diese Vorlage wäre. Sie haben jetzt entschieden, dass Sie diese Vorgabe nicht in dieser expliziten Form beschliessen wollen. Aber ich muss Ihnen sagen: Wenn Sie diese vier Minderheitsanträge annehmen, dann hat das echtes Sargnagelpotenzial für diese Vorlage. Ich bitte Sie, sich das sehr gut zu überlegen.

Sie haben beim Eintreten gesagt, das sei ein interessantes und innovatives Projekt, Sie wollten es ermöglichen. Auch der Bundesrat will es ermöglichen. Die private Initiative soll hier zum Tragen kommen. Aber wenn Sie hier diese Minderheitsanträge annehmen, müssen Sie sich fragen, ob Sie dieses Geschäft nicht eher von Anfang an begraben wollen.

Deshalb bittet Sie der Bundesrat, die jeweilige Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Christ Katja (GL, BS), für die Kommission: Bevor ich zu den Minderheitsanträgen komme, berichte ich Ihnen gerne noch über zwei neue Elemente, die die Kommission in das Gesetz aufgenommen hat; es geht um Artikel 24.

Zu Absatz 1: Ohne Gegenstimme beantragt die Kommission die Ergänzung von Artikel 24 Absatz 1. Dieser berücksichtigt nun auch die Möglichkeit, dass die Anlage gar nicht erst in die Betriebsphase gelangt, sodass ein Rückbau oder eine Sicherung der Anlage auch sichergestellt werden müssen, wenn die Anlage noch nicht in Betrieb ist.

Die bereits bestehende Formulierung, wonach die Behörde entscheiden kann, "inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist", beinhaltet die Möglichkeit, dass die Anlage nicht automatisch wieder entfernt wird. Mit dieser Formulierung ist vorgesehen, dass der Bund und die Kantone gemeinsam über den weiteren Fortbestand der Anlage entscheiden. Hier besteht die Möglichkeit der Entfernung, der Sicherung wie auch der Um- und Weiterbenutzung. Die zuständige Behörde wird dem Unternehmen die entsprechende Vorgabe machen, wie die Umsetzung zu erfolgen hat. Der unterbreitete Kommissionsantrag erwähnt nun aber explizit noch die Sicherung der Anlage. Damit kann sichergestellt werden, dass die Anlage, falls sie nicht komplett entfernt wird, zumindest gesichert wird.

Bei Artikel 24 Absatz 2 folgte die Kommission mit 15 zu 9 Stimmen dem Ständerat, mit der Ansicht, dass das Bundesamt für Verkehr klar verpflichtet werden soll, angemessene Sicherheiten für einen allfälligen Rückbau der Anlage zu verlangen.

Nun komme ich zu den vier Minderheitsanträgen: Mit 18 zu 6 Stimmen lehnte die Kommission den Antrag ab, der hier als Minderheitsantrag Bregy zu Artikel 7 Absatz 3 vorliegt. Der Bund legt im Sachplan nur grössere Räume fest. Die genaue Standortbestimmung findet in den Richtplänen der Kantone statt. Dort gelten die Prinzipien des Raumplanungsgesetzes, in dem auch der Umgang mit den Interessen der Betroffenen geregelt ist. Die Kommission sah hier deshalb keinen Bedarf, die Interessen der Grundeigentümer in diesem Gesetz noch speziell erwähnen zu müssen. Das Raumplanungsgesetz bietet genügenden Schutz und Vorgaben.

Ich komme zu Artikel 22 Absatz 3: Die vorliegende Formulierung entspricht dem Eisenbahngesetz. Der Kommission wurde auf Nachfrage zugesichert, dass es zwischen "voll zu entschädigen" und "zum Verkehrswert" keine Differenz gebe. Die Kommission entschied mit 13 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung, bei der aktuellen Variante zu bleiben. Im Enteignungsrecht ist nur der Verkehrswert definiert. Es befasst sich ein ganzer Artikel damit. Was "voll zu entschädigen" bedeuten würde, ist nirgends klar definiert.

Ich komme zu Artikel 26 Absatz 2: Hier geht es um zusätzliche Begehren Dritter, die aus Sicht der Unter-



nehmung nicht erforderliche Mehrkosten verursachen. Wo neue Vorhaben oder Begehren von Privaten zu Mehrkosten führen, die über den Realersatz oder die enteignungsrechtliche Entschädigung hinausgehen, hat der Private für diese Mehrkosten einzustehen. Die Kommission hat deshalb den Antrag, der hier als Antrag der Minderheit Bregy vorliegt, mit 13 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Zum Schluss komme ich noch zu Artikel 28 Absatz 2: Wir sprechen hier von einem Spezialgesetz für den unterirdischen Gütertransport. Damit gibt der Gesetzgeber künftigen Betreibern von unterirdischen Güteranlagen das Recht, das Enteignungsgesetz in Anspruch zu nehmen. Das ist das Grundprinzip dieser Vorlage. Das Enteignungsrecht soll so gelten, wie es ist. Die Kommission ist der Ansicht, dass man an diesem Grundpfeiler festhalten soll, und lehnte den Antrag, der hier als Antrag der Minderheit Bregy vorliegt, mit 13 zu 11 Stimmen ab. Zudem wären durch diesen Antrag alle möglichen künftigen und nicht nur die absehbaren Nutzungen entschädigungsberechtigt. Zahlreiche Eigentümer müssten auf Vorrat für Erdsonden entschädigt werden, die sie vielleicht gar nie anbringen wollen. Die Kommission empfand dies als unverhältnismässig und lehnte das ab. Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Borloz Frédéric (RL, VD), pour la commission: Vous l'aurez compris, la minorité propose à ces quatre articles de durcir le ton dans la problématique des expropriations, en vue notamment d'assurer la protection des propriétaires. C'est comme si l'on voulait soutenir ce projet et que l'on cherche à le réaliser coûte que coûte, sans tenir compte des intérêts des propriétaires. Je crois que ce n'est pas du tout ce que souhaite la commission. Chacun veut respecter les droits de tout le monde, y compris de la Confédération, des propriétaires et des entrepreneurs.

En ajoutant des dispositions dans la loi, on court le risque que, sur le plan juridique, elle entraîne des modifications dans l'application de la loi sur les expropriations dans d'autres secteurs, à d'autres niveaux et dans d'autres situations. On préfère donc s'en tenir aux dispositions légales connues et actuelles, qui sont celles de la loi sur les expropriations, liée à la loi sur les chemins de fer dans son application, et ne pas ouvrir une sorte de boîte de Pandore dont l'effet serait des règlements légaux ou des applications différenciées de la loi d'un bout à l'autre de notre territoire.

Je passe rapidement en revue ces minorités. A l'article 7 alinéa 3, la minorité Bregy formule une proposition générale qui n'a pas été retenue par la commission. Cinq personnes soutiennent cette minorité.

A l'article 22, la minorité Bregy introduit l'expression "pleinement indemnisé". La commission n'a pas retenu cette proposition, parce qu'elle considère qu'on indemnise les gens pleinement. Si d'aventure il devait y avoir une indemnité à raison de 50 pour cent, c'est qu'elle a été calculée et qu'elle est pleinement appliquée. On ne voit pas l'intérêt d'ajouter cette expression dans la loi, que l'indemnité s'élève à 50 ou à 100 pour cent.

A l'article 26 alinéa 2, qui fait l'objet d'une minorité Bregy, il y a peut-être une interprétation différente entre le français et l'allemand. Je reconnais là une petite confusion, mais la commission n'a pas souhaité suivre la minorité Bregy, qui introduirait un changement d'attribution de la responsabilité.

Enfin, l'article 28 alinéa 2, proposé par la minorité Bregy, prévoit que les personnes lésées du fait des travaux, soit à cause du bruit, de l'évacuation des déblais ou du passage de véhicules, premièrement, sont tenues de tolérer ces nuisances et, deuxièmement, doivent être indemnisées.

En fait, c'est une double peine qui est infligée aux entrepreneurs et aux propriétaires. En effet, d'un côté, ils sont tenus d'avoir les inconvénients, mais, d'un autre côté, ils sont indemnisés. Cela ne nous semblait pas judicieux d'entrer dans cette voie, et il pourrait y avoir, là aussi, en termes d'interprétation devant des tribunaux, des situations tout à fait cocasses et pas forcément recherchées, parce que d'autres solutions peuvent être trouvées.

J'aimerais terminer sur l'idée que ce projet de CST est un projet magnifique. Cela a été dit. Il y a beaucoup de doigts qui se sont levés, durant ce débat, pour mettre des contraintes et demander des garanties, des assurances à la Confédération, aux entrepreneurs, etc. Les experts ont eu parfois des avis contraires aux avis des experts liés aux promoteurs de ce projet. C'est clair que ce projet est ambitieux, c'est clair que ce projet est gigantesque, c'est clair que ce projet va connaître encore beaucoup d'évolutions et beaucoup d'étapes, et qu'il va se développer aussi. Il va évoluer avec

AB 2021 N 1736 / BO 2021 N 1736

le Parlement: peut-être serons-nous, un jour ou l'autre, appelés à modifier cette loi, avant même que le premier tunnel soit percé. C'est bien possible. Mais il faut aujourd'hui donner un bon élan à ce projet, de manière à ce qu'il soit lancé rapidement et qu'il aboutisse rapidement aussi.



Art. 7

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bregy, Borloz, Candinas, Kutter, Romano)

Abs. 3

... der Transportanlagen fest. Er berücksichtigt dabei die Interessen der Grundeigentümer.

Art. 7

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bregy, Borloz, Candinas, Kutter, Romano)

Al. 3

... des installations de transport. Le Conseil fédéral prend en compte les intérêts des propriétaires fonciers.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.081/23583)

Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 75 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 22

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bregy, Candinas, Hurter Thomas, Kutter, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 3

... dem betroffenen Grundeigentümer voll zu entschädigen.

Art. 22

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bregy, Candinas, Hurter Thomas, Kutter, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 3

Le propriétaire foncier concerné est pleinement indemnisé pour le terrain obtenu par des réductions de surface pour les besoins de l'entreprise.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.081/23584)

Für den Antrag der Mehrheit ... 110 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 75 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 23

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



Art. 24

Antrag der Kommission

Titel

Rückbau und Sicherung

Abs. 1

Wird der Bau oder der Betrieb der Anlagen endgültig eingestellt, so sind die Anlagen auf Kosten des Eigentümers zu entfernen oder zu sichern. Die zuständige Behörde ...

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 24

Proposition de la commission

Titre

Démantèlement et sécurisation

Al. 1

Si la construction ou l'exploitation des installations cesse définitivement, celles-ci ... ou sécurisées aux frais de l'entreprise. ...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 25

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 26

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bregy, Candinas, Hurter Thomas, Kutter, Quadri, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 2

... anderer Bedürfnisse Dritter nötig werden, gehen zu Lasten des Unternehmens.

Art. 26

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bregy, Candinas, Hurter Thomas, Kutter, Quadri, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 2

... ou d'autres besoins de tiers sont à la charge de l'entreprise.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.081/23585)

Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 77 Stimmen

(2 Enthaltungen)



Art. 27

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 28

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bregy, Candinas, Giezendanner, Hurter Thomas, Kutter, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 2

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

AB 2021 N 1737 / BO 2021 N 1737

Art. 28

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bregy, Candinas, Giezendanner, Hurter Thomas, Kutter, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 2

L'entreprise est tenue d'indemniser intégralement les empiètements sur les droits de tiers et les nuisances excessives inévitables du fait de la construction, de l'évacuation des déblais, 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.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.081/23586)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 76 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 29–42

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Fünfte Sitzung • 20.09.21 • 14h30 • 20.081
Conseil national • Session d'automne 2021 • Cinquième séance • 20.09.21 • 14h30 • 20.081



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 20.081/23587)
Für Annahme des Entwurfes ... 137 Stimmen
Dagegen ... 34 Stimmen
(15 Enthaltungen)

Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr
La séance est levée à 18 h 55

AB 2021 N 1738 / BO 2021 N 1738

