



20.081

**Unterirdischer Gütertransport.  
Bundesgesetz****Transport souterrain de marchandises.  
Loi fédérale***Differenzen – Divergences*

## 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)

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

**Präsidentin** (Kälin Irène, erste Vizepräsidentin): Wir führen eine einzige Aussprache zu den verbleibenden Differenzen.

**Fluri Kurt** (RL, SO): Wir empfehlen Ihnen, die Differenz bei Artikel 6 Absatz 2 zu bereinigen, dies mit folgender Begründung: Das Enteignungsverfahren kommt so oder so zur Anwendung. In Artikel 1 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Enteignung ist die Voraussetzung für eine Enteignung, dass eben die hier genannten Bedingungen erfüllt sind. Dort geht es auch darum, dass die Interessen der Eidgenossenschaft, des Bundes betroffen sein müssen. Dann kann man zum Enteignungsverfahren schreiten.

Wenn Sie jetzt diese Differenz in Litera b aufrechterhalten, dann bringt das keinen Mehrwert. Sie schaffen vielmehr eine gewisse Unsicherheit, weil es Transportunternehmen gibt, schienengebundene Transportunternehmen, die nicht bundesnah sind. Ich denke hier an die Südostbahn oder an die BLS, das sind auch Transportunternehmen, die hier betroffen sein können. Die SBB sind bekanntlich ein bundesnaher Betrieb, ein Bundesbetrieb, die anderen sind es nicht.

Deswegen bringt dieser Mehrheitsantrag hier nichts. Inhaltlich bringt er keinen Mehrwert. Er verlängert vielmehr die Diskussion über dieses Gesetz, weil der Ständerat sich sehr klar für die bundesrätliche Fassung ausgesprochen hat, nämlich mit 27 zu 14 Stimmen. In unserer Kommission hingegen war das Verhältnis knapper.

AB 2021 N 2049 / BO 2021 N 2049

Wir haben den Eindruck, dass, auch wenn diese Differenz heute nicht bereinigt wird, der Ständerat am Schluss der Differenzbereinigung, wenn es zu einer Einigungskonferenz kommen sollte, ohnehin obsiegen wird. Somit bitte ich Sie im Namen der Minderheit, diese Differenz zu bereinigen und sich dem Ständerat anzuschliessen. Dann können wir das Geschäft heute abschliessen.

**Schaffner Barbara** (GL, ZH): Die grünliberale Fraktion ist froh, dass der Ständerat bei der Differenz bezüglich des Enteignungsverfahrens den Zusatz des Nationalrates wieder streichen will und damit dem Bundesrat folgt. Mit der Ergänzung, an der die Mehrheit der KVF-N festhalten will, soll nämlich im Enteignungsverfahren ein Sonderrecht respektive ein Sonderschutz für bundesnahe Unternehmen geschaffen werden. Die Grünliberalen sind der Meinung, dass Enteignungsverfahren jetzt schon sehr zurückhaltend angewendet werden. Nur bei einem ausgewiesenen öffentlichen Interesse ist eine Enteignung überhaupt möglich. Das ist gut so, denn der Schutz des Eigentums ist ein wichtiges Prinzip.

Mit der Neuformulierung der Mehrheit der KVF-N wird aber völlig unklar, wie die Abwägung zwischen den Interessen des Bundes respektive der bundesnahen Betriebe und der Öffentlichkeit vorgenommen werden soll. Eigentlich sollten insbesondere die Interessen des Bundes mit denjenigen der Öffentlichkeit deckungsgleich sein, oder habe ich da etwas grundsätzlich falsch verstanden?





Absatz 2 gemäss Mehrheitsantrag schafft zudem einen Unterschied zwischen ähnlich gelagerten Unternehmen, die einen öffentlichen Auftrag haben, beispielsweise zwischen den SBB und anderen Bahnunternehmungen. Diese Unterscheidung ist nicht zu rechtfertigen.

Unterstützen Sie also mit uns die KVF-Minderheit und damit den Ständerat und den Bundesrat.

**Romano Marco (M-E, TI):** Die Mitte-Fraktion unterstützt hier die Minderheit Fluri, also die Version gemäss Bundesrat und Ständerat. Die Interessen des Bundes und generell die Interessen der öffentlichen Hand sind bereits im Enteignungsrecht genügend geschützt und geregelt. Der Entscheid des Ständerates war sehr klar, und die Argumentationslinie des Bundesrates scheint uns sehr solid.

In der Position der Mehrheit finden wir auch diejenigen, die mittel- bis langfristig die Vision haben – einige haben bereits heute die Idee –, dass sich die öffentliche Hand bei der Realisierung und dem Betrieb der Anlage finanziell beteiligen muss. Es ist deshalb auch komisch, dass die SVP-Fraktion bei dieser Mehrheit mitmacht. Die Mitte-Fraktion hat es bereits beim Eintreten explizit erwähnt und betont: Eine finanzielle, aktive Beteiligung des Bundes ist auszuschliessen und muss ausgeschlossen bleiben, heute und in den kommenden Jahren. Es ist ein privates Projekt, und so muss es bleiben.

Aus diesem Grund und weil die Interessen des Bundes mit der Formulierung des Bundesrates schon genügend geschützt sind, bitten wir Sie, die Minderheit Fluri zu unterstützen. Damit gibt es keine Differenz mehr, und wir können das Gesetz in die Schlussabstimmung bringen.

**Pult Jon (S, GR):** Auch ich spreche zur Differenz in Artikel 6 Absatz 2, und ich unterstütze namens unserer Fraktion die Kommissionsmehrheit. Eine klare Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass es hier in diesem Gesetz ein Sicherheitsnetz für die Interessen des Bundes und der bundesnahen Unternehmungen braucht. Warum sind wir dieser Meinung?

Cargo sous terrain profitiert mit diesem Gesetz faktisch vom Plangenehmigungsverfahren; das ist die Voraussetzung dafür, dass diese Unternehmung überhaupt gelingen kann. Und Cargo sous terrain profitiert – und das ist wirklich eine ausserordentliche Tatsache – mit diesem Gesetz vom Enteignungsrecht, und das als private Unternehmung, notabene. Das ist eigentlich einmalig in unserer Gesetzgebung. Wenn wir nun einer Privatunternehmung ein solch grosses, auch weitreichendes Privileg zugestehen – eben vom Enteignungsrecht profitieren zu können –, müssen wir zugleich die öffentlichen Interessen wasserdicht absichern, und das sind im vorliegenden Fall die Interessen des Bundes und der bundesnahen Unternehmungen, die ebenfalls im Bereich Transport oder Logistik tätig sind.

Konkret – und da würde es wahrscheinlich schon mal zu Interessenkonflikten kommen – geht es um Flächen, beispielsweise in Innenstädten, die möglicherweise auch vom Güterverkehr der SBB oder auch der Post beansprucht werden könnten, weil sie eben inmitten der Städte ideal gelegen sind. Und Sie wissen genauso gut wie ich: Bei der Logistik ist eben die Fläche innerhalb von Städten, von Zentren, ein sehr, sehr rares Gut. Hier möchte die Mehrheit einen Vorrang von bundesnahen Betrieben stipulieren, damit sich am Schluss in einem Interessenkonflikt nicht ein privates Unternehmen durchsetzt, das ein Geschäftsmodell verfolgt – und da waren wir uns letzte Woche alle einig –, das wir hier als Gesetzgeber weder überprüfen noch irgendwie steuern können.

Gerade in diesem Zusammenhang scheint es uns wirklich zentral, dass wir die Interessen des Bundes und seiner Unternehmungen eben wasserdicht absichern können. Letzte Woche hat Kollege Giezendanner auf die Gefahr hingewiesen, dass diese gigantische Privatunternehmung, die Cargo sous terrain ja ist, scheitern könnte und dann der Staat einspringen müsste. Kollege Romano, es ist nicht so, dass irgendjemand diese Vision verfolgt, sondern Kollege Giezendanner hat letzte Woche auf diese Gefahr hingewiesen. Ich denke, diese Gefahr können wir nicht völlig ausschliessen. Niemand wünscht sich das, aber es gibt diese Gefahr. Genau weil es diese Gefahr gibt, ist es umso wichtiger, dass wir die heutigen Interessen unserer bundesnahen Betriebe, welchen wir ja als Parlament einen Auftrag geben und für die der Bund verantwortlich ist, auch wirklich absichern können und sie im Konfliktfall auch einen gewissen Vorrang haben vor den Interessen einer Privatunternehmung, die selber in einem einmaligen Ausmass von gesetzlichen Privilegien profitiert.

Lassen Sie mich noch ganz klar sein: In den letzten Stunden, seit die KVF-N in der Mehrheit entschieden hat, diesen Passus zu belassen, ist ein grosses Lobbying vonseiten von Cargo sous terrain losgegangen – ein grosses Lobbying! Und das von einer Unternehmung, die bis anhin in allen Verlautbarungen, in allen Papieren, immer klipp und klar gesagt hat, sie würde 90 Prozent der Verkehre, die sie brauche, um rentabel zu sein und ihr Vorhaben zum Erfolg zu führen, von der Strasse übernehmen. Trotzdem bekämpft sie mit grossem Engagement diesen Passus, der letztlich einfach eine Absicherung, ein Vorrang für den Bund und seine eigenen Unternehmungen ist.



Deshalb bitte ich Sie namens einer klaren Mehrheit unserer Kommission, diesen Passus so zu belassen, Ihren eigenen Beschluss von letzter Woche zu bestätigen, hier diese Sicherheit einzubauen, halt diese letzte Differenz mit dem Ständerat aufrechtzuerhalten und dann zu gegebener Zeit auch eine Lösung zu finden, die wirklich alle Interessen korrekt berücksichtigt.

**Fluri Kurt** (RL, SO): Herr Pult, ich zitiere Artikel 1 Absatz 1 des eidgenössischen Enteignungsgesetzes: "Das Enteignungsrecht kann geltend gemacht werden für Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegen, sowie für andere im öffentlichen Interesse liegende Zwecke, sofern sie durch ein Bundesgesetz anerkannt sind." Wieso wollen Sie unbedingt noch auf diesem Absatz 2 beharren, nachdem das Enteignungsgesetz ganz klipp und klar besagt, dass die Bundesinteressen vorgehen?

**Pult Jon** (S, GR): Wenn Sie diesen Artikel des Enteignungsgesetzes von 1930 – ich habe ihn auch ausgedruckt und vor mir – genau lesen, dann sehen Sie, wie Sie zitiert haben, dass das Enteignungsrecht für Werke geltend gemacht werden kann, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegen, sowie für andere im öffentlichen Interesse liegende Zwecke, sofern sie durch ein Bundesgesetz anerkannt sind. Nun, wir anerkennen jetzt bei Cargo sous terrain durch dieses Bundesgesetz das Interesse. Das schliesst aber leider nicht aus, dass es einen Interessenkonflikt in der Auslegung geben kann,

AB 2021 N 2050 / BO 2021 N 2050

beispielsweise zwischen dem Interesse, das Cargo sous terrain dank diesem Gesetz hat, das wir beschliessen werden, und dem Interesse von SBB Cargo oder der Post. Es ist letztlich eine Ermessensfrage, wo das Interesse im Konfliktfall genau liegt.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass wir hier einen Vorrang für die Unternehmungen des Bundes einführen müssen. Denn für diese Unternehmungen sind wir verantwortlich. Wir geben ihnen den Auftrag, wir geben ihnen die Mittel, wir steuern sie letztlich politisch. Da wäre es aus Sicht der Mehrheit ein bisschen ein Schildbürgerstreich, wenn wir die Gesetzgebung nicht so ausgestalten, dass es klipp und klar ist, dass es im Konfliktfall eine politische Entscheidung des Bundesrates braucht, bei der die bundesnahen Unternehmungen Vorrang haben.

**Sommaruga Simonetta**, Bundesrätin: Sie haben eine Differenz mit dem Ständerat in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c bereinigt. Es bleibt noch eine Differenz in Artikel 6 Absatz 2. Jetzt wurde soeben die Bedeutung von Artikel 1 Absatz 1 des Enteignungsgesetzes verhandelt, in dem steht, dass ein Enteignungsrecht nur geltend gemacht werden kann, wenn das Werk im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegt. Jetzt haben wir die Aussagen dazu gehört.

Auf der einen Seite ist klar: Diese Interessen müssen berücksichtigt werden. Aber auf der anderen Seite ist auch klar: Es ist dann immer eine Abwägung. Die Mehrheit möchte jetzt eigentlich diese Abwägung schon ein bisschen vorwegnehmen und sagt, wenn man abwäge, dann gehe das Gewicht dann ganz klar auf eine Seite. Gleichzeitig muss man aber sagen: Die Abwägung wird vorgenommen. Der Bundesrat ist der Meinung, man sollte hier jetzt nicht schon das Ergebnis vorwegnehmen, weil mit der Berücksichtigung der Interessen der Eidgenossenschaft eigentlich schon auch die klare Aussage gemacht wird, dass diese Interessen wichtig sind und entsprechend auch berücksichtigt werden müssen.

Zweiter Punkt, darüber wurde jetzt weniger gesprochen: Wir haben ja für diese Genehmigungsverfahren das Plangenehmigungsverfahren vorgesehen. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird dann auch noch einmal eine Abwägung der öffentlichen Interessen vorgenommen und auch sichergestellt, dass die Infrastrukturen optimal aufeinander abgestimmt sind und die Interessen des Bundes berücksichtigt werden. Auch die Sachpläne müssen aufeinander abgestimmt werden. Wir sind der Meinung, dass es in diesem Verfahren, in diesem ganzen Prozess doch einige Schritte gibt, bei denen immer wieder auch die Interessen der Eidgenossenschaft und des Landes – und damit immer auch die öffentlichen Interessen und die Interessen der bundesnahen Betriebe, denn die bundesnahen Betriebe verkörpern ja die öffentlichen Interessen, sie verkörpern ja die Landesinteressen – gewahrt werden müssen.

In diesem Sinne ist der Bundesrat der Meinung, dass Sie bei Artikel 6 Absatz 2 Ihre Kommissionsminderheit unterstützen können.

**Christ Katja** (GL, BS), für die Kommission: Wir haben ja noch zwei Differenzen. Die Kommission hat eine ausgeräumt, es geht dabei um Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c. Eine Präzisierung nahm hier bereits der Nationalrat vor, es geht dabei um die Regelung über das Diskriminierungsverbot in Artikel 5 Absatz 3 Litera c. Die Railcom soll zwar die Entscheidungsgewalt bei Streitigkeiten über die Berechnung des Preises von Car-



go sous terrain beibehalten. Es soll aber sichergestellt und überwacht werden, dass alle zum gleichen Preis, bei gleichen Bedingungen transportieren können. Das gehört zur Diskriminierungsfreiheit. Es geht also um die Berechnung des Preises, bei der Transparenz herrschen soll. Mit der Formulierung "diskriminierungsfreie Berechnung" schien es dem Nationalrat eigentlich klar, wo die Kompetenzen der Railcom tatsächlich sind. Der Ständerat hat dem präzisierend noch hinzugefügt, dass dabei die private Kalkulation nicht offengelegt werden muss. Diese Präzisierung und Ergänzung begrüsst auch die Kommission des Nationalrates und unterstützt die Anpassung ohne Gegenstimme.

Bei Artikel 6 Absatz 2 gab es einige Diskussionen. Schlussendlich hat die Kommission mit 14 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung an der Version des Nationalrates festgehalten. Es geht dabei um eine Regelung in Artikel 6 Absatz 2 über das Enteignungsverfahren. Damit sollen die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe gestärkt werden.

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 an diesem neu eingebauten Sicherungsmechanismus festhalten, 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 dabei vor allem 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.

Eine Minderheit war der Ansicht, dass das Anliegen bereits über das Enteignungsgesetz abgedeckt ist und es nicht notwendig ist, hier mit weiteren, auslegungsbedürftigen Begriffen die Enteignungsgesetzgebung zu ergänzen. Die Minderheit ist der Meinung, dass das im Enteignungsgesetz genannte "Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes" gleichbedeutend ist wie "Interessen des Bundes oder von bundesnahen Unternehmungen".

Die Kommissionsmehrheit empfiehlt Ihnen jedoch, bei der Version des Nationalrates zu bleiben. Der Entscheid wurde mit 14 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung gefällt.

**Borloz Frédéric (RL, VD)**, pour la commission: Effectivement, deux divergences ont été mises sur la table de votre Commission des transports et des télécommunications. La première concerne la phrase liée à la non-discrimination et à la possibilité de la commission Railcom de trancher sur des conflits qui porteraient sur la tarification.

Le Conseil des Etats nous propose une phrase dans laquelle il y a deux fois le mot calcul. On commence avec "le calcul non discriminatoire du prix" et on finit par "sans divulgation du calcul". La commission s'est demandé s'il était tout simplement possible de ne pas tenir compte du calcul par rapport à cette volonté de non-discrimination tarifaire. L'administration fédérale a pu nous rassurer, en nous disant que, en cas de conflit, c'était tout à fait interprétable et qu'il était parfaitement possible de statuer dans cette configuration.

C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas souhaité contester cette décision du Conseil des Etats.

La deuxième divergence est plus complexe, puisqu'il y a une minorité de huit personnes qui a souhaité ne pas maintenir la position du Conseil national, donc celle arrêtée lors du dernier vote du conseil, et préfère se rallier à la décision du Conseil des Etats.

Là aussi, l'administration fédérale nous a donné un certain nombre d'informations – M. Fluri en a parlé tout à l'heure –, à savoir que la loi fédérale sur l'expropriation prévoyait déjà les mêmes dispositions, que ces instruments-là figuraient également déjà dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, et que, en définitive, tous les acteurs ferroviaires suisses d'importance pouvaient être considérés comme des acteurs relevant des intérêts de la Confédération et que les conflits d'intérêts pouvaient être patents. Un débat a eu lieu et, à la fin, la majorité de la commission a décidé de maintenir la position de notre conseil.

J'aimerais dire en conclusion et à titre personnel que je me distancie un tout petit peu des propos de M. Pult qui ont été tenus tout à l'heure à la tribune et qui ne reflètent pas tout à fait les débats de commission, notamment en ce qui concerne la responsabilité ou la volonté exprimée par la Confédération.

AB 2021 N 2051 / BO 2021 N 2051

#### **Art. 5 Abs. 3 Bst. c**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





**Art. 5 al. 3 let. c**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 6 Abs. 2**

*Antrag der Mehrheit*

Festhalten

*Antrag der Minderheit*

(Fluri, Borloz, Candinas, Christ, Kutter, Romano, Schaffner, Wasserfallen Christian)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 6 al. 2**

*Proposition de la majorité*

Maintenir

*Proposition de la minorité*

(Fluri, Borloz, Candinas, Christ, Kutter, Romano, Schaffner, Wasserfallen Christian)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.081/23787)

Für den Antrag der Mehrheit ... 115 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

(3 Enthaltungen)