

## CH\_VB 93.3435 vom 17. Dezember 1993

Bundesverwaltung, 1993-12-17, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_93.3435](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3435)

FR: CH\_VB 93.3435 du 17 décembre 1993

IT: CH\_VB 93.3435 del 17 dicembre 1993

### Volltext

Interpellation Baumann 2556 N 17 décembre 1993 8. Gemäss dem Entwurf der Schlussakte können die Resultate der Uruguay-Runde (26 Abkommen, Zollsenkungslisten, Listen der Erstverpflichtungen in den Dienstleistungen, Listen der nicht abbaubaren Landwirtschaftssubventionen) nur als Ganzes ratifiziert werden. Sie erfüllen die Kriterien des fakultativen Referendums für Staatsverträge gemäss Artikel 89 der Bundesverfassung. Die genannten Abkommen legen in erster Linie Rahmenbedingungen fest, innerhalb welcher der nationale Gestaltungsspielraum erhalten bleibt. Bei den konkreten Listenverpflichtungen ist dieser Spielraum nach oben (bei spielsweise Zollerhöhungen) nicht mehr vorhanden. 9. Jede Aenderung eines Bundesgesetzes oder eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses unterliegt gemäss Artikel 89 Absatz 2 der Bundesverfassung dem fakultativen Referendum. Erklärung des Interpellanten: befriedigt Déclaration de l'interpellateur: satisfait #ST# 93.3435 Interpellation Duvoisin Privatisierung der TGV-Linien Paris-Bern und Paris-Lausanne Privatisation de l'exploitation des lignes TGV Paris-Berne et Paris-Lausanne Wortlaut der Interpellation vom 29. September 1993 Am 3. August 1993 informierten die SBB über ihre Absicht, für den Betrieb der TGV-Linien Paris-Lausanne und Paris-Bern zusammen mit der SNCF ein «Groupement d'intérêt économique» (GIE) zu schaffen. Vielleicht ist dies eine positive, dynamische Lösung, die einen optimalen Betrieb dieser zwei Achsen ermöglicht, die der Zeitschrift «La vie du Rail» (Nr. 2047) zufolge «zu den rentabelsten internationalen Linien der SNCF gehören». Ich möchte, dass uns der Bundesrat über die Absichten der beiden Partner SBB und SNCF sowie über die mit diesem Schritt verfolgten Ziele näher orientiert. Wer soll als Arbeitgeber des Betriebspersonals fungieren und unter welchen Voraussetzungen? Wie wird die Tarifpolitik für die Benutzer aussehen? Werden die von den TGV-Linien bedienten Kantone und Städte zur Ausgestaltung der neuen Gesellschaft angehört, und können sie Vertreter in deren Verwaltungsrat entsenden? Texte de l'interpellation du 29 septembre 1993 Le 3 août 1993, les CFF informaient de leur intention de créer, avec la SNCF un groupement d'intérêt économique (GIE) pour l'exploitation des services TGV Paris-Lausanne et Paris-Berne. Peut-être s'agit-il là d'une solution positive et dynamique, susceptible de permettre la gestion optimale de ces deux axes qui, selon le journal «La vie du Rail» (No 2047) «figurent parmi les lignes internationales les plus rentables de la SNCF». Je souhaite que le Conseil fédéral nous informe de manière plus précise sur les intentions des partenaires CFF et SNCF, et sur les objectifs poursuivis par cette démarche. Qui deviendra l'employeur du personnel d'exploitation, et à quelles conditions? Quelle sera la politique tarifaire pour les usagers? Les cantons et les villes desservis seront-ils consultés sur le montage de la nouvelle société? Pourront-ils se faire représenter à son conseil d'administration? Mitunterzeichner - Cosignataires: Aguet, Béguelin, Borei François, BrüggerCyrill, Brunner Christiane, Bundi, Caspar-Mutter, Danuser, Fankhauser, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämerle, Herczog, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Ma-

mie, Matthey, Ruffy, Savary, Strahm Rudolf, Tschäppät Alexander, Vollmer (24)  
Schriftliche Begründung - Développement par écrit L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 10. November 1993 Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 novembre 1993 Les liaisons TGV Paris-Lausanne et Paris-Berne ont été mises en service respectivement en 1984 et 1987. Depuis lors, leur trafic n'a cessé d'augmenter, atteignant 1 million de voyageurs en 1992. Malgré tout, leur résultat économique n'est pas satisfaisant pour les CFF, car les produits ne permettent pas de couvrir les dépenses d'exploitation et les coûts du matériel roulant Cela s'explique par la brièveté des parcours suisses, l'octroi des rabais usuels sur ces derniers et la forte indemnité versée à la SNCF pour les rames. Etant donné cette situation défavorable, les CFF et la SNCF ont créé un groupement d'intérêt économique (GIE) selon le droit français. En l'occurrence, il ne s'agit pas d'une privatisation proprement dite. L'objectif de cet organisme est de gérer en commun le trafic franco-suisse sous la forme d'une collaboration plus étroite et d'exploiter de manière optimale les possibilités du marché. Les CFF attendent de la démarche une amélioration sensible de leurs résultats. Le personnel des CFF et de la SNCF conserve son statut actuel. En d'autres termes, il continuera d'assumer l'exploitation sur ces axes. Les tarifs internationaux ne sont pas touchés, du moins pour le moment Des adaptations seront néanmoins possibles en fonction de la demande. Comme il s'agit, en principe, d'une collaboration interne des deux chemins de fer, le conseil d'administration se composera uniquement de représentants des CFF et de la SNCF.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait #ST# 93.3406 Interpellation Baumann Bahnlinie Lyss-Solothurn Ligne ferroviaire Lyss-Soleure Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1993 Vor rund sechs Monaten sind die Absichten der SBB betreffend (Teil-)Aufhebung des Personenverkehrs auf der Bahnlinie Lyss-Solothurn bekanntgeworden. Dem Koordinationsgremium der vier beteiligten Regionalplanungsverbände wurde ursprünglich von den SBB zugesichert, dass vorerst vier unterschiedliche Restrukturierungsvarianten seriös und unvoreingenommen studiert würden. Bevor diese Variantenstudien vorliegen, haben nun offenbar die SBB die Variante «Integrale Umstellung auf Busbetrieb» eindeutig in den Vordergrund gerückt. Diese Variante trägt aber den Bedürfnissen des betroffenen Raumes in keiner Weise Rechnung. Die betroffenen Regionalplanungsverbände haben nun ein konsensfähiges Angebotskonzept ausgearbeitet, welches auf der Grundidee «Bahn Lyss-Büren und Bus Büren-Solothurn» basiert. Damit können markante Kosteneinsparungen erzielt werden.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Duvoisin Privatisierung der TGV-Linien Paris-Bern und Paris-Lausanne Interpellation Duvoisin Privatisation de l'exploitation des lignes TGV Paris-Berne et Paris-Lausanne In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band V Volume Volume Session Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 15 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3435 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 17.12.1993 - 08:00 Date Data Seite 2556-2556 Page Pagina Ref. No 20 023 552 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino

ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.