

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 (beispielsweise 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

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, Borel François, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bundi, Caspar-Hutter, Danuser, Fankhauser, Haering Binder, Hafner Ursula, Häm-

merle, Herczog, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Mammie, Matthey, Ruffly, 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

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.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Kann der Bundesrat die SBB veranlassen, die Variante der Regionalplanungsverbände eingehend zu prüfen?
2. Kann der Bundesrat zusichern, dass zumindest der Bahnverkehr Lyss–Büren aufrechterhalten bleibt?
3. Wie sieht die Zukunft der Bahnlinie Lyss–Kerzers aus (Pilotstudie «Broye»)?

Texte de l'interpellation du 22 septembre 1993

Il y a environ six mois, on a eu connaissance de l'intention des CFF de supprimer partiellement le trafic des voyageurs sur la ligne Lyss–Soleure. Les CFF avaient initialement donné l'assurance à l'organe de coordination des quatre associations de planification régionale intéressées que l'on procéderait d'abord sérieusement et sans idées préconçues à l'étude de quatre possibilités bien distinctes de restructuration. Avant que l'on ne dispose de ces études, les CFF ont à présent manifestement décidé de favoriser nettement le remplacement intégral de la ligne par un service d'autocars. Or cette solution ne tient nullement compte des besoins de la région concernée.

Les associations de planification régionale intéressées ont maintenant élaboré un projet d'offre susceptible de faire l'unanimité et qui prévoit pour l'essentiel le maintien de la ligne ferroviaire entre Lyss et Büren et son remplacement par un service d'autocars entre cette localité et Soleure. D'importantes économies pourraient ainsi être réalisées.

A ce propos, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Le Conseil fédéral peut-il obtenir que les CFF étudient attentivement la solution proposée par les associations précitées?
2. Peut-il donner l'assurance que les communications ferroviaires seront maintenues au moins entre Lyss et Büren?
3. Quelles sont les perspectives pour la ligne ferroviaire Lyss–Chiètres (étude pilote «Broye»)?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. November 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 novembre 1993

1. Gemäss Artikel 4 der Fahrplanverordnung vom 16. Oktober 1991 sind bei der Angebotsplanung nur die Kantone berechtigt, den SBB Angebotsvorstellungen respektive Angebotsänderungen zu unterbreiten. Vier Varianten des Regionalverkehrsangebotes auf der Strecke Lyss–Solothen, unter welchen auch die Grundidee der Regionalplanungsverbände enthalten war, wurden der Generaldirektion der SBB unterbreitet und durch diese eingehend geprüft.

2. Die SBB entschieden sich für 1994 für die Umstellung der Teilstrecke Büren–Solothen auf die Strasse und für die Beibehaltung der Bahn für die Teilstrecke Lyss–Büren, was dem von den Regionalplanungsverbänden ausgearbeiteten Angebotskonzept entspricht.

Die Zugsverbindung Lyss–Büren kann mit Verlängerung der Linie Kerzers–Lyss sichergestellt werden. Diese Beibehaltung kann zurzeit mit einem minimalen Betriebsaufwand erfolgen, da Standzeiten in Lyss ausgenützt werden. Am 15. Oktober 1993 wurde dieses Fahrplankonzept 1994/95 den Kantonen Bern und Solothen zur Vernehmlassung unterbreitet. Allfällige von den beteiligten Kantonen unterbreitete neue Lösungsvorschläge, z. B. bezüglich VCS-Studie, werden – sofern wirtschaftlich tauglich – eingehend geprüft.

3. Ueber das künftige Angebot auf der Linie Lyss–Kerzers laufen derzeit ebenfalls Angebotsstudien. Diese Ergebnisse liegen noch nicht vor. Die Generaldirektion der SBB wird erst gegen Ende 1993 über die zu wählende Variante und einen Einführungstermin entscheiden. Die Kantone werden im Rahmen

der gesetzlich vorgeschriebenen Vernehmlassung für die Fahrplanperiode 1995–1997 Gelegenheit haben, sich zu den Absichten zu äussern.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt

Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

93.3449

Interpellation Etique Elektroinvestitionen in der Schweiz Investissements électriques en Suisse

Wortlaut der Interpellation vom 4. Oktober 1993

Welche Massnahmen will der Bundesrat ergreifen, um die Investitionen von rund 8 Milliarden Franken zu ermöglichen, welche die Elektrizitätswirtschaft in den nächsten Jahren in der Schweiz zu tätigen gedenkt?

Texte de l'interpellation du 4 octobre 1993

Quelles mesures le Conseil fédéral entend-il prendre pour rendre possibles les quelque 8 milliards de francs d'investissements que l'économie électrique envisage d'engager dans notre pays au cours des prochaines années?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguelin, Berger, Cavadini Adriano, Chevallaz, Comby, Cotti, Couchepin, Darbellay, Ducret, Epiney, Eymann Christoph, Frey Claude, Friderici Charles, Gobet, Gros Jean-Michel, Mamie, Narbel, Philippona, Pidoux, Sandoz, Savary, Theubet, Zwahlen (23)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Selon l'Union des centrales suisses d'électricité (UCS), ce ne sont pas moins de 8 milliards de francs que les producteurs d'électricité envisagent d'investir au cours des prochaines années. La moitié de cette somme sera consacrée à l'extension du réseau de distribution, quelque 3 milliards de francs permettront d'améliorer notre production hydroélectrique, le solde étant prévu pour le nucléaire (dépôt intermédiaire de Würenlingen, investissements de remplacement et d'augmentation de puissance des centrales nucléaires).

Or, l'UCS craint que ces investissements ne soient freinés par des prescriptions écologiques plus sévères qu'à l'étranger et par notre système typiquement helvétique d'oppositions multiples.

Sans une rapide adaptation de notre législation et une simplification notable des procédures d'autorisation, il est à craindre que plusieurs projets soient abandonnés et que nos entreprises électriques suisses continuent à investir massivement pour l'obtention de tranches de production nucléaire à l'étranger.

Faciliter les investissements électriques en Suisse ne manquerait pas d'entraîner des effets de relance pour l'économie, tout en permettant au programme «Energie 2000» de remplir l'objectif qu'il s'est fixé, soit d'augmenter la part de l'hydroélectricité de 5 pour cent d'ici à la fin du siècle.

Pour des raisons qui touchent tout à la fois à la politique énergétique, à la protection de l'environnement, à la relance de l'économie, le Conseil fédéral se doit de prendre des mesures qui permettront à l'économie électrique de réaliser ses légitimes ambitions dans le domaine des investissements.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 17. November 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 17 novembre 1993

Nous approuvons les intentions de l'industrie de l'électricité lorsqu'elle cherche à libérer des moyens financiers pour déve-

Interpellation Baumann Bahnlinie Lyss-Solothurn

Interpellation Baumann Ligne ferroviaire Lyss-Soleure

| | |
|---------------------|--|
| 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 | 93.3406 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 17.12.1993 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 2556-2557 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 023 553 |

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.