

84.588

Interpellation Wanner
SBB-Fahrplanangebot. Region Olten
Horaire CFF. Région d'Olten

Wortlaut der Interpellation vom 6. Dezember 1984

Seit längerer Zeit gibt das Zugsangebot der SBB in der Region Olten Anlass zu berechtigter Kritik. Ich frage deshalb den Bundesrat an, ob er bereit ist, die SBB anzuhalten, in Zusammenarbeit mit der Stadt Olten folgende Punkte einer sofortigen und ernsthaften Prüfung zu unterziehen:

1. Halt der Intercity-Züge in Olten.
2. Verbesserungen des Zugsangebots auf der Jurasüdfuss-Linie.
3. Bessere Abstimmungen des geltenden Fahrplanes auf die Anschlusszüge in Olten.

Texte de l'interpellation du 6 décembre 1984

Depuis un certain temps, la desserte par les CFF de la région d'Olten donne lieu à des critiques justifiées. Je demande donc au Conseil fédéral s'il est disposé à inciter les CFF à examiner sans délai avec la ville d'Olten les points suivants:

1. Arrêt à Olten des trains-interville
2. Amélioration du trafic sur la ligne qui dessert le pied du Jura.
3. Meilleure coordination de l'horaire actuel et des correspondances à Olten.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Eng, Leuenberger-Solothurn, Nussbaumer, Pfund, Ruch-Zuchwil, Ziegler (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Halt der Intercity-Züge in Olten. Olten gilt als eigentlicher Eisenbahnknotenpunkt. Erstaunlicherweise und trotz aller Bemühungen der Stadt Olten sind die SBB nach wie vor nicht bereit, die Intercity-Züge in Olten anhalten zu lassen. Dies führt unter anderem dazu, dass es nicht mehr zeitsparend möglich ist, von Olten nach St. Gallen zu gelangen. Zudem würde ein Halt der Intercity-Züge in Olten das Zugsangebot nach Bern und Genf wesentlich verbessern.
2. Verbesserung des Zugsangebotes auf der Jurasüdfuss-Linie. Vorerst eine grundsätzliche Überlegung: Der Jurasüdfuss-Linie sollte generell eine grössere Bedeutung zugemessen werden. Heute in bezug auf das Zugsangebot in der Region Olten und in Zukunft als denkbarer Ersatz für die NHT, die im Kanton Solothurn aus stichhaltigen Gründen auf entschlossenen Widerstand stösst. Zur gegenwärtigen Situation einige Präzisierungen: Das Angebot von Personenzügen aus dem westlichen Teil der Grossregion Olten auf Schnellzüge ab Olten nach Bern von 6 bis 7 Uhr sollte unbedingt verbessert werden. Das gleiche gilt für die Zeit zwischen 17 und 18 Uhr in der umgekehrten Richtung.
3. In Abstimmung mit dem jetzigen Fahrplan sollte für Arbeitnehmer aus der unter Punkt 2 genannten Region das Zugsangebot nach Zofingen verbessert werden (z. B. Halt des Italien-Express in Zofingen, Abfahrt in Olten 6.58 Uhr). In der umgekehrten Richtung sollte der Personenzug 17.41 Uhr ab Zofingen etwas vorgezogen werden, damit ein Umsteigen auf den Personenzug 17.49 Uhr ab Olten Richtung Solothurn gewährleistet ist.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 20. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 février 1985

1. Halt der IC-Züge in Olten. Schon anlässlich der Einführung des Taktfahrplanes erhob der Kanton Solothurn Anspruch auf einen Halt der Intercity-Züge in Olten. Der ablehnende Entscheid der SBB auf dieses Begehren wurde an den Bundesrat weitergezogen.

Im damaligen Entscheid des Bundesrates vom 14. Januar 1981 sind die Erwägungen, die zur Abweisung der Beschwerde führen mussten, einlässlich dargelegt. Da seither keine Veränderung im Fahrplanaufbau stattgefunden hat, behalten die damaligen Erwägungen ihre volle Gültigkeit. Auch die mit dem Taktfahrplan gemachten Erfahrungen bestätigen die Richtigkeit der damaligen Entscheide. Eine Neuregelung würde den Fahrplanaufbau beeinträchtigen und als Präzedenzfall zu anderen Begehren führen.

2. Verbesserungen des Zugsangebots auf der Jurafuss-Linie. Die Schweizerischen Bundesbahnen messen der Jurafuss-Linie die ihr gebührende Bedeutung bei. Mit der Einführung des Taktfahrplans wurden auf dieser Linie die Schnellzugsverbindungen zum Stundentakt verdichtet. Ausserdem ergaben sich kürzere Reisezeiten, indem alle Schnellzüge zwischen Aarau und Zürich über die kürzere Heitersberglinie geführt werden. Weitere Verbesserungen befinden sich im Hinblick auf die neue Angebotskonzeption der «Bahn 2000» in Prüfung.

In bezug auf die Anschlüsse aus dem westlichen Teil der Region Olten nach Richtung Bern stellt sich die Situation wie folgt:

Morgens zwischen 6 und 7 Uhr stehen zwei Regionalzüge aus Richtung Solothurn zur Verfügung, welche mit Wartezeiten von 18 bzw. 22 Minuten in Olten Anschlüsse auf Schnellzüge nach Bern vermitteln. Die SBB sind mit Rücksicht auf verschiedene Anschlussverknüpfungen vorderhand nicht in der Lage, diese Verbindungen zu verbessern. Eine kürzere Reisezeit (z. B. von Egerkingen nach Bern) kann schon heute erreicht werden, wenn ab Solothurn die direkten Züge der Privatbahn nach Bern via Zollikofen benützt werden.

Abends steht mit Schnellzug 737 und Regionalzug 5874 (ab Sommerfahrplan 1985) eine recht günstige Verbindung zur Verfügung.

3. Verbesserungen für Anschlusszüge. Aus Richtung Solothurn nach Zofingen bestehen um 6.03/6.11 und 7.26/7.35 Uhr gute Verbindungen. Lediglich vom Regionalzug mit Ankunft in Olten um 6.54 Uhr besteht kein direkter Anschluss. Dies rührt davon her, dass die SBB den internationalen «Holland-Italien-Express» in Zofingen nicht anhalten lassen können, weil sonst einerseits die Bedürfnisse des internationalen Langstreckenverkehrs beeinträchtigt und andererseits Präjudizien für Haltebegehren in anderen Bahnhöfen geschaffen würden.

Abends vermittelt der Regionalzug mit Abfahrt in Zofingen um 17.41 Uhr in Olten keinen unmittelbaren Anschluss, weil mit Rücksicht auf den grossen Berufs- und Schülerverkehr der Regionalzug Richtung Solothurn nicht zur Taktzeit verkehrt, sondern auf Wunsch der Benutzer ab Olten zeitlich vorgezogen wurde.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

84.904

Interpellation Butty
Bahnhof Freiburg – Gare de Fribourg

Wortlaut der Interpellation vom 12. Dezember 1984

Die Entwicklung von Freiburg und der ganzen Region hat zu immer mehr Verkehr geführt und bewirkt, dass der SBB-Bahnhof den heutigen Anforderungen nicht mehr genügt. Es zeigen sich insbesondere die folgenden schwereren Mängel:

- für die Reisenden und ihr Gepäck sowie für den Güterumschlag ist der Zugang zum Bahnhof und zu den Gleisen mit grossen Schwierigkeiten verbunden;
- Behinderten ist der Zugang verunmöglicht;
- Die Koordination zwischen Regionalverkehr (z. B. GFM) und dem nationalen Verkehr ist ungenügend;
- die Räumlichkeiten entsprechen den heutigen Ansprüchen des Personals nicht mehr;
- Empfangseinrichtungen fehlen ganz;
- erschwertes Vorwärtskommen für die Benutzer innerhalb und ausserhalb des Bahnhofs.

Ich bitte den Bundesrat um Antwort auf die folgenden Fragen:

1. Was gedenkt er zu tun, um die Mängel des SBB-Bahnhofs Freiburg zu beheben? Wäre es nicht angezeigt, umfassende Umbauarbeiten und Verbesserungen oder gar – was vernünftiger wäre – einen Bahnhofneubau vorzusehen?

2. Die Freiburger Transportbetriebe (GFM) planen für den Regionalverkehr einen neuen Bus-Terminal: Wäre es da nicht angezeigt, die neue SBB-Anlage in Zusammenarbeit mit den GFM zu planen? Die Grundstücke – sie sind Eigentum der SBB und der GFM – würden eine solche Koordination ohne weiteres zulassen; diese wäre sowohl zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als auch für den Dienst am Kunden sehr erwünscht.

Wäre es ferner nicht angezeigt, mit dem privaten Sektor zusammenzuarbeiten, um den Bau eines Parkings unter dem Güterbahnhof zu ermöglichen? Ein solches Parking würde sowohl den SBB selber und ihren Benützern als auch ganz allgemein denjenigen Personen, die ins Stadtzentrum wollen, wertvolle und unentbehrliche Dienste leisten.

Darf man nicht davon ausgehen, dass diese Verbesserungen ganz auf der Linie der Geschäftspolitik liegen, welche die SBB zur Förderung des öffentlichen Verkehrs beschlossen haben?

Texte de l'interpellation du 12 décembre 1984

La gare CFF de Fribourg ne correspond manifestement plus aux exigences d'un trafic devenu de plus en plus important par le développement de la ville de Fribourg et de toute la région.

Elle révèle des insuffisances graves telles que:

- grandes difficultés d'aborder la gare et les voies pour les voyageurs, leurs bagages, de même que pour la gare aux marchandises;
- impossibilité d'accès pour les handicapés;
- insuffisances de coordination entre le trafic régional (GFM, par ex.) et le trafic national;
- locaux inadaptés aux exigences normales du personnel;
- manque complet d'infrastructures d'accueil;
- mauvaise circulation des usagers à l'intérieur comme à l'extérieur.

Dès lors, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Que pense-t-il faire pour remédier aux insuffisances de la gare de Fribourg? Ne serait-il pas nécessaire de prévoir des transformations et améliorations importantes ou plutôt, ce qui serait plus logique, d'envisager la construction d'une nouvelle gare?

2. Une nouvelle gare routière étant prévue pour le trafic régional par les chemins de fer fribourgeois (GFM), ne serait-il pas indiqué d'envisager ces nouvelles infrastructures CFF en collaboration avec les GFM?

Les terrains – propriété des CFF et des GFM – pourraient parfaitement permettre une telle coordination. Elle serait souhaitable aussi bien pour le développement des transports publics que pour le service de la clientèle.

Enfin, ne serait-il pas indiqué de collaborer également avec le secteur privé pour assurer la réalisation d'un parking sous la gare aux marchandises? Cela rendrait de précieux et indispensables services aussi bien aux CFF eux-mêmes qu'à la clientèle des trains et aux usagers du centre-ville en général.

En conclusion, ne faut-il pas admettre que ces réalisations devraient s'inscrire dans la ligne de politique commerciale décidée par les CFF en vue de favoriser l'utilisation des transports publics?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et désire une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 4. März 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 4 mars 1985

A l'heure actuelle, la gare de Fribourg et ses environs comportent effectivement des goulets d'étranglement. A l'intérieur, les infrastructures d'accueil sont parfois exiguës et ne répondent plus aux exigences de notre époque. Aux abords de la gare, les points d'arrêt des lignes d'autobus GFM sont particulièrement précaires. Ils ne satisfont pas aux besoins du trafic, ni à ceux d'une exploitation économique. Cela étant, les GFM envisagent depuis quelque temps de construire une nouvelle gare routière. Par souci de coordination, ils sont convenus avec les CFF de réaliser ensemble les travaux de planification et d'y incorporer également le terrain de la régie fédérale. Les efforts communs visent à faciliter le passage entre les divers moyens de transport, à créer des locaux convenant aux usagers et à obtenir une exploitation commerciale optimale.

La planification fait partie des tâches de gestion des entreprises de transport intéressées. Le Conseil fédéral ne peut donc pas intervenir et ne voit pas la raison de le faire dans l'état actuel des travaux.

Seules les enquêtes ultérieures montreront quelles sont les constructions nécessaires pour créer des conditions satisfaisantes. L'édification d'une nouvelle gare ne saurait toutefois guère entrer en ligne de compte.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

84.922

Interpellation Renschler

Jumbo-Abschuss.

Beurteilung durch den Bundesrat

Avion coréen abattu.

Appréciation du Conseil fédéral

Wortlaut der Interpellation vom 13. Dezember 1984

Ein Jahr nach dem Abschuss eines verirrten koreanischen Zivilflugzeugs über der Insel Sachalin durch die sowjetische Luftwaffe am 1. September 1983 sind verschiedene Untersuchungen über die näheren Umstände des Zwischenfalls publiziert worden («The Nation» Ohio/USA, Nr. 4, Vol. 239, August 1984; «Der Spiegel» Nr. 39 bis 42/1984.

Aufgrund dieser Berichte ist es wahrscheinlich, dass der Jumbo-Jet vom Piloten wissentlich oder willentlich über sowjetisches Territorium gesteuert worden ist, und es ist nicht ausgeschlossen, dass es sich um eine provozierte Luftraumverletzung gehandelt hat. Andererseits gilt es als wahrscheinlich, dass die sowjetische Luftwaffe diese Zivilmaschine aufgrund eigener nachrichtendienstlicher Irrtümer und Missverständnisse abgeschossen hat.

Die Schweiz hat sich in der Annahme, dass es sich um einen vorsätzlichen Aggressionsakt gehandelt haben muss, am Luftverkehrsboykott gegen die Sowjetunion beteiligt.

Ich frage den Bundesrat:

1. Wie beurteilt er heute aufgrund der neueren Untersuchungen diesen aussenpolitischen Zwischenfall?

Interpellation Butty Bahnhof Freiburg

Interpellation Butty Gare de Fribourg

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.904
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	743-744
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 281

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.