

- 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?

2. Was gedenkt er zu tun, um sich in Zukunft bei ähnlichen kriegerischen, weltpolitischen Zwischenfällen vor der Desinformationsstrategie irgendeiner Konfliktpartei zu schützen und eine eigenständige Beurteilung der Sachlage sicherzustellen?

Texte de l'interpellation du 13 décembre 1984

Diverses enquêtes sur les conditions exactes de l'incident aérien du 1^{er} septembre 1983, lors duquel des appareils de l'armée de l'air soviétique ont abattu, au-dessus de l'île Sakhaline, un avion civil coréen en dérive, ont été publiées un an après (*The Nation* Ohio/USA, n° 4, vol. 239, août 1984; *Der Spiegel*, n° 39 au 42/1984).

Si l'on se fonde sur ces rapports, il est vraisemblable que le jumbo-jet a été dirigé sciemment ou volontairement par le pilote au-dessus du territoire soviétique et il n'est pas exclu qu'il s'agisse, en l'occurrence, d'une violation délibérée de l'espace aérien. D'autre part, on tient pour vraisemblable que l'aviation militaire soviétique a abattu cet aéronef civil à partir des erreurs et malentendus de ses propres services de renseignement.

Présument qu'il devait s'agir d'un acte d'agression préméditée, la Suisse s'est associée au boycott du trafic aérien, dirigé contre l'Union soviétique.

Je demande donc au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Comment apprécie-t-il aujourd'hui, sur la base du résultat des enquêtes les plus récentes, cet incident de politique extérieure?

2. Que compte-t-il entreprendre afin de se prémunir à l'avenir, en cas d'incidents semblables et belliqueux de politique internationale, de la stratégie de désinformation mise en œuvre par n'importe quelle partie au conflit, et afin de s'assurer une appréciation indépendante de la situation?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Braunschweig, Hubacher, Stamm Walter, Uchtenhagen (4)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 27. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 février 1985

Die Gründe, welche am 1. September 1983 zur Kursabweichung der Boeing 747 der Korean Airlines mit den bekanntesten tragischen Folgen führten, werden aus der Natur der Sache nie in den letzten Einzelheiten ermittelt werden können. Leider ist die vom Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) am 16. September 1983 in Auftrag gegebene Untersuchung durch die Sowjetunion behindert worden. Unter anderem konnte das vom Generalsekretär der Organisation eingesetzte Untersuchungsteam seinen Auftrag nicht erfüllen. Trotz nicht vollständiger Unterlagen entstand ein sachbezogener Untersuchungsbericht, der für die Beurteilung massgebend ist, jedenfalls massgebender als von irgendwelchen Hypothesen ausgehende private Presseartikel.

Aufgrund des Berichts der ICAO bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Pilot das Verkehrsflugzeug wissentlich oder willentlich über sowjetisches Hoheitsgebiet gesteuert hätte; die vom Interpellanten offenbar vertretene These einer provozierten Luftraumverletzung wird durch das Ergebnis der erwähnten Untersuchung jedenfalls in keiner Weise gestützt.

Wie am 14. September 1983, als er die vorübergehende Suspendierung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und der Sowjetunion anordnete, kann der Bundesrat auch im jetzigen Zeitpunkt und beim jetzigen Wissensstand nur seinem tiefen Bedauern darüber Ausdruck geben, dass gegen das koreanische Flugzeug mit 269 Menschen an Bord, aus welchen Gründen es auch immer vom Kurs abgewichen sein mag, Waffen eingesetzt wurden, ohne dass ernsthaft von einer Notwehr- oder Notstandssituation für den zu Unrecht

überflogenen Staat die Rede sein konnte. Der Protest des Bundesrates gegen die Geringschätzung von Menschenleben und die schwerwiegende Verletzung elementarer Regeln des Völkerrechts erweist sich somit auch im nachhinein als gerechtfertigt.

Der Bundesrat hat die Sachlage eigenständig beurteilt. Anlass zu irgendwelchen Vorkehrungen besteht nicht.

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

84.586

Interpellation (Hegg)-Meier-Zürich
Swissair. Ausländische Linienpiloten
Swissair. Pilotes de ligne étrangers

Wortlaut der Interpellation vom 5. Dezember 1984

1. Trifft es zu, dass die Swissair auch in der jüngsten Zeit und bis heutzutage ausländische Piloten als Linienpiloten neu einstellt, zum Beispiel 1982 20 britische Piloten?

2. Werden die von der Swissair neu eingestellten Piloten dem Kontingent neuer Jahresaufenthaltsbewilligungen angerechnet?

3. Wie begründet der Bundesrat die Zulässigkeit der Anstellung von ausländischen Piloten durch die Swissair?

Texte de l'interpellation du 5 décembre 1984

1. Est-il exact que Swissair a engagé, ces derniers temps encore, de nouveaux pilotes étrangers en qualité de pilotes de ligne, comme par exemple 20 pilotes britanniques en 1982, et qu'elle continue à le faire?

2. Les nouveaux pilotes engagés par Swissair sont-ils imputés au contingent des nouvelles autorisations de séjour à l'année?

3. Comment le Conseil fédéral justifie-t-il l'autorisation accordée à la Swissair d'engager des pilotes étrangers?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Meier Fritz, Oehen, Ruf-Bern, Soldini (4)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Heutzutage gibt es auch in anspruchsvolleren Berufen wie dem des Piloten Schweizer Arbeitslose. Der Bund fördert andererseits den fliegerischen Nachwuchs durch Subventionen, namentlich für die sogenannte fliegerische Vorschulung und auch für die Schweizerische Luftverkehrsschule, die zukünftige Linienpiloten der Swissair ausbildet, wobei ein genügend grosser Bestand von Schweizer Piloten, auch von Linienpiloten, die in der Armee als Milizpiloten dienen, für die militärische Landesverteidigung von Bedeutung ist.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 20. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 février 1985

1. Die Swissair hat letztmals im März 1980 einen Ausländer in ihr Pilotenkorps aufgenommen. Es trifft nicht zu, dass 1982 20 britische Piloten neu eingestellt wurden. Dagegen befinden sich unter den heute noch beschäftigten Ausländerpiloten 20 britische Staatsbürger, die aber alle seit Jahren bei der Swissair als Piloten tätig sind.

2. Die vor 1980 an ausländische Piloten erteilten Aufenthaltsbewilligungen wurden dem Jahresaufenthalts-Kontingent des Bundes angerechnet. Für die Zulassung von Ausländern gelten im übrigen die allgemeinen arbeitsmarktlichen Bestimmungen von Artikel 21 der Verordnung vom 26. Oktober 1983 über die Begrenzung der Zahl der erwerbstätigen Ausländer.

Interpellation Renschler Jumbo-Abschuss. Beurteilung durch den Bundesrat

Interpellation Renschler Avion coréen abattu. Appréciation du Conseil fédéral

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	84.922
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	744-745
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 282

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.