

Européenne des Postes et des Télécommunications), die derzeit 34 Mitgliedstaaten zählt, und wurden vom ETSI (European Technical Standards Institute), dem auch die Schweiz angehört, ausgearbeitet. Sie sind in über 40 Staaten verbindlich. Die geschilderte Zusammenarbeit ist ein unverzichtbarer Faktor für die Entwicklung des Telekommunikationssektors in ganz Europa. Für die Schweiz, die nicht zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) gehört, erlässt das Bundesamt für Kommunikation (Bakom) die anwendbaren technischen Vorschriften auf der Grundlage der harmonisierten Normen des ETSI, die ihrerseits ebenfalls die Grundlage für die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft (EG) sind.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. In Anwendung der derzeitigen technischen Vorschriften des Bakom lässt sich sagen, dass GSM die Abhörsicherheit der Telefongespräche mittels eines Verschlüsselungsverfahrens, das auf der Stufe des Netzes (Basisstation) wie auch der zugelassenen Funktelefone (Endgeräte) eingesetzt wird, effizient gewährleisten kann. Das Natel-D-Netz der PTT-Betriebe, das kürzlich in Betrieb genommen wurde, basiert auf diesen GSM-Normen. Zusätzliche Sicherheit gewährt das Fernmeldegeheimnis gemäss Artikel 15 des Fernmeldegesetzes (FMG). Die zitierte Bestimmung untersagt jedem, der mit fernmeldedienstlichen Aufgaben betraut ist, Dritten Angaben über den Fernmeldeverkehr eines Teilnehmers zu machen oder Dritten zu ermöglichen, Angaben darüber zu machen. Erlaubt sind hingegen die amtlichen Ueberwachungsmassnahmen nach Artikel 179 octies des Schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB). Diese amtlichen Abhörmassnahmen, die unter gerichtlicher Aufsicht erfolgen, können angeordnet werden, um ein Verbrechen oder Vergehen zu verfolgen oder zu verhindern, dessen Schwere oder Eigenart den Eingriff rechtfertigt. Dasselbe gilt für Straftaten, die mittels Telefon begangen wurden.

2. Der Bundesrat wird sich für die Beibehaltung der aktuellen Sicherheitsvorschriften, die derzeit sowohl auf der nationalen Ebene wie auch im Rahmen unserer Mitarbeit in verschiedenen internationalen Gremien verlangt werden, einsetzen. Eine Abänderung dieser Vorschriften im Sinne einer Abschwächung des Abhörschutzes für Telefongespräche hätte erhebliche wirtschaftliche Folgen (technische Anpassungen des Netzes, Rückzug oder Anpassung der bereits im Verkehr befindlichen Apparate). Allerdings muss hervorgehoben werden, dass mit der Einführung von Natel D jegliche Art von Abhörung, auch im Rahmen des Gesetzes erfolgende Kontrollen, aus technischen Gründen schwieriger geworden sind. Unsere Haltung gegenüber unseren europäischen Partnern, mit denen wir das paneuropäische Funktelefonsystem gemeinsam erarbeitet haben, darf uns nicht in die Isolation führen. Eine solche Situation könnte schwerwiegende Folgen für die Benutzer wie für den Betreiber des Netzes haben.

3. Die Entwicklung eigener schweizerischer technischer Lösungen erscheint uns nicht angebracht, müssten doch sowohl das Netz wie auch die Endgeräte abgeändert werden. Ausserdem könnte die Einführung nationaler Vorschriften dazu führen, dass Natel D mit dem GSM inkompatibel wäre. Schliesslich ist zu erwähnen, dass die Erarbeitung der notwendigen Techniken, um das legale Abhören von Telefongesprächen möglich zu machen, wahrscheinlich weniger Zeit beanspruchen wird als das Verfahren zur Abänderung der harmonisierten europäischen GSM-Normen.

4. Im vorliegenden Fall hat das Bakom zurzeit keinerlei Abänderungen der technischen Vorschriften vorgesehen. Sollte eine Abänderung Nachteile für die Bürger mit sich bringen, hätten diese dennoch keinen Anspruch auf Schadenersatz. Die Möglichkeit einer Gesetzesänderung bleibt immer vorbehalten.

Erklärung des Interpellanten: nicht befriedigt

Déclaration de l'interpellateur: non satisfait

93.3088

Interpellation Cavadini Adriano Bahnverbindungen Tessin–Mailand

Interpellanza Cavadini Adriano Collegamenti ferroviari Ticino–Milano

Interpellation Cavadini Adriano Liaisons ferroviaires Tessin–Milan

Wortlaut der Interpellation vom 9. März 1993

Am 4. Oktober 1990 habe ich eine Motion eingereicht, deren Ziel die Herstellung besserer Bahnverbindungen zwischen dem Kanton Tessin und Mailand war. Tatsächlich legen nur je zwei Züge pro Tag in Richtung Mailand bzw. in Richtung Zürich die 77 Bahnkilometer lange Strecke Lugano–Mailand in rund einer Stunde zurück; die übrigen 16 internationalen Züge benötigten und benötigen dafür bis heute zwischen 90 und 95 Minuten (sofern sie nicht verspätet sind), und zwar wegen des längeren Halts an der Grenze für die Zollkontrolle und wegen des Lokomotivwechsels. In seiner Antwort räumte der Bundesrat ein, es sei notwendig, die Fahrzeiten zwischen Lugano–Chiasso und Mailand zu reduzieren, und wies darauf hin, dass für die Verwirklichung dieses Ziels die Anschaffung von Mehrstromtreibfahrzeugen erforderlich sei.

Inzwischen hat der Kanton Tessin der Verwirklichung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale seine klare und unerlässliche Unterstützung zugesagt. Leider muss ich meiner Enttäuschung über einen kürzlich erfolgten Entscheid der SBB Ausdruck geben, der den mir seinerzeit gegebenen Zusicherungen praktisch zuwiderläuft. Mit dem Fahrplanprojekt 1993–1995 wollen die SBB nämlich einen Eurocity-Zug abschaffen, der Lugano um 9.17 Uhr verlässt und um 10.25 Uhr in Mailand ankommt beziehungsweise der Mailand um 7.05 Uhr verlässt und um 8.05 Uhr in Lugano ankommt (von wo er dann nach Zürich weiterfährt).

Diesen ausgezeichneten Zug will man durch einen anderen Schnellzug ersetzen, der jedoch an der Grenze viel Zeit verliert. Das Vorhaben zeugt von einem völligen Mangel an Sensibilität seitens der SBB. Der erwähnte Zug mit seinen 192 Sitzplätzen ist zwar auf der Strecke Zürich–Bellinzona nur schwach besetzt (mit durchschnittlich etwa 50 Reisenden), weist aber zwischen Bellinzona–Lugano und Mailand sehr gute Frequenzen auf, nämlich im Durchschnitt über 130 Reisende auf der Strecke Lugano–Mailand, was einer Auslastung von 67 Prozent entspricht. In der Gegenrichtung ist die Frequenz schlechter, was sich aber mit dem völlig unattraktiven Fahrplan erklären lässt.

Der Staatsrat des Kantons Tessin hat am 1. Februar 1993 u. a. auch gegen diesen Entscheid Beschwerde erhoben. Dieser verzögert die Verwirklichung der Forderung des Kantons nach schnelleren und häufigeren Bahnverbindungen um Jahre. Diese Verbindungen sollten Reisenden zugute kommen, die heute wegen der langen Wartezeiten in Chiasso benachteiligt sind.

Es ist unverständlich, dass die SBB dem Kanton Tessin eine Mehrstromkomposition wegnehmen, die die Grenze ohne Lokomotivwechsel überqueren kann. Stattdessen wollen sie diese Komposition – wenn ich richtig informiert bin – auf der Strecke Zürich–Stuttgart einsetzen. Dort erübrigt sich jedoch der Einsatz von Mehrstromlokomotiven, weil das Stromversorgungssystem auf dem schweizerischen und dem deutschen Schienennetz das gleiche ist.

Aufgrund dieser Überlegungen ersuche ich den Bundesrat,

1. das Gesuch des Tessiner Staatsrats an das Bundesamt für Verkehr erneut zu prüfen und gutzuheissen, damit vor allem die erwähnte Vormittagsschnellverbindung nach Mailand («Treno Manzoni») bestehen bleibt;

2. von den SBB zu verlangen, dass die Mehrstromkomposition des «Treno Manzoni» auf der Gotthardlinie verbleibt. Wenn deren Auslastung zwischen Zürich und dem Tessin un-

genügend ist, so soll die Möglichkeit geprüft werden, die Komposition während des ganzen Tages für eine neue Pendelverbindung zwischen Bellinzona, Lugano, Chiasso und Mailand einzusetzen.

Testo dell'interpellanza del 9 marzo 1993

Il 4 ottobre 1990 avevo inoltrato una mozione per la realizzazione di migliori collegamenti ferroviari tra il Canton Ticino e Milano. In effetti, soltanto due treni al giorno in direzione Milano e due in direzione Zurigo effettuano questo tragitto di 77 chilometri, in circa un'ora da Lugano a Milano; tutti gli altri 16 treni internazionali mostravano allora e ancora oggi un tempo di percorrenza di 90/95 minuti (quando sono in orario) a causa della prolungata sosta alla frontiera per i controlli doganali e per il cambio della locomotiva. Nella sua risposta il Consiglio federale ammetteva la necessità di ridurre i tempi di viaggio tra Lugano-Chiasso e Milano e segnalava che la premessa per realizzare tale risultato era l'acquisto di motrici policorrenti.

Nel frattempo il Canton Ticino ha dato il suo chiaro e indispensabile sostegno alla realizzazione della trasversale ferroviaria alpina. Purtroppo devo dichiarare la mia delusione per una recente decisione delle FFS, che praticamente va nella direzione opposta alle assicurazioni fornitemi a suo tempo. Infatti, con il progetto di orario ferroviario 1993-1995 le FFS vogliono togliere l'attuale treno Eurocity da Milano (7.05) a Lugano (8.05) e poi per Zurigo.

Si vuole sostituire questo ottimo treno con un altro diretto che però ha tempi di percorrenza più lunghi per via della frontiera. La proposta dimostra una totale mancanza di sensibilità da parte delle FFS. Il treno suddetto, che offre 192 posti, registra una debole occupazione nella tratta Zurigo-Bellinzona (in media una cinquantina di persone), ma una ottima frequenza da Bellinzona-Lugano a Milano (oltre 130 passeggeri in media nel tratto Lugano-Milano), ciò che rappresenta un'occupazione del 67 per cento. Nel tragitto inverso il movimento è minore dato però l'orario assolutamente non attrattivo.

Il Consiglio di Stato del Canton Ticino ha ricorso il 1° febbraio 1993 anche contro tale decisione che rimanda di anni il postulato del Cantone di stabilire collegamenti rapidi e più frequenti per servire un potenziale di utenti oggi penalizzato dagli alti tempi di attesa a Chiasso.

E' incomprensibile che le FFS tolgano dal Canton Ticino una composizione policorrente in grado di attraversare il confine senza cambiare di locomotore per destinarla, secondo mie informazioni, alla linea Zurigo-Stoccarda, dove non è necessario utilizzare locomotive policorrenti perchè le reti ferroviarie svizzere e tedesche hanno lo stesso regime di alimentazione elettrica.

Sulla base di queste osservazioni chiedo al Consiglio federale:

1. di riesaminare e accogliere la richiesta del Consiglio di Stato ticinese rivolta all'Ufficio federale dei trasporti, in particolare affinché venga mantenuto questo collegamento rapido del mattino per Milano (treno «Manzoni»);
2. di chiedere alle FFS di lasciare sulla linea del Gottardo la composizione policorrente del treno «Manzoni». Se l'utilizzo tra Zurigo e il Canton Ticino è scarso chiedo di studiare la possibilità di adoperare questa composizione per attuare un collegamento navetta Bellinzona-Lugano-Chiasso-Milano durante l'intera giornata.

Texte de l'interpellation du 9 mars 1993

Le 4 octobre 1990, j'avais déposé une motion demandant la réalisation de meilleures liaisons ferroviaires entre le Tessin et Milan. En fait, par jour, seuls deux trains effectuent ce trajet de 77 kilomètres en direction de Milan, et deux autres en direction de Zurich, avec un temps de parcours d'environ une heure entre Lugano et Milan. Les 16 autres trains internationaux mettent toujours 90 à 95 minutes pour le même trajet (quand ils sont à l'heure), à cause des arrêts prolongés à la frontière pour les contrôles douaniers et le changement de locomotive. Dans sa réponse, le Conseil fédéral admettait la nécessité de réduire le temps de parcours entre Lugano-Chiasso et Milan, et il indiquait que la condition nécessaire était l'acquisition de locomotives multicourant.

Entre temps, le Tessin a fourni son plein et indispensable soutien à la réalisation de la transversale ferroviaire alpine. Malheureusement, je dois avouer ma déception devant une récente décision des CFF, qui va pratiquement en sens contraire des assurances qui m'ont été faites à l'époque. En fait, par leur projet d'horaire 1993-1995, les CFF veulent supprimer l'actuel train Eurocity qui effectue le trajet Lugano-Milano de 9.17 à 10.15, et de Milan à Lugano de 7.05 à 8.05, pour continuer ensuite à destination de Zurich.

On projette de remplacer cet excellent train par un autre direct qui aurait des temps de parcours plus longs en raison du passage de la frontière. Ce projet manifeste un manque total de sensibilité de la part des CFF. Le train susmentionné, qui offre 192 places, accuse un faible taux d'occupation sur le trajet Zurich-Bellinzona (en moyenne une cinquantaine de personnes), mais une occupation optimale de Bellinzona-Lugano à Milan (plus de 130 passagers en moyenne sur le trajet Lugano-Milano), soit un taux d'occupation de 67 pour cent. Sur le parcours inverse, le mouvement est moindre, à cause de l'horaire, qui est tout sauf attrayant.

Le Conseil d'Etat du Tessin a recouru le 1er février 1993 contre cette décision, qui retarderait de plusieurs années l'objectif visé par le canton, d'établir des liaisons rapides et plus fréquentes, afin de desservir une clientèle potentielle, actuellement pénalisée par les longues attentes à Chiasso.

Il est incompréhensible que les CFF enlèvent au Tessin une formation de convoi multicourant capable de traverser la frontière sans changement de locomotive, pour la destiner, selon mes informations, à la ligne Zurich-Stuttgart, où il n'est pas nécessaire de disposer d'une locomotive multicourant puisque les réseaux ferroviaires suisse et allemand ont le même régime d'alimentation électrique.

Sur la base des observations précédentes, je prie le Conseil fédéral:

1. de réexaminer la demande du Conseil d'Etat tessinois adressée à l'Office fédéral des transports, en particulier afin que la liaison rapide du matin avec Milan soit maintenue («Treno Manzoni»);
2. de demander aux CFF de laisser sur la ligne du Gothard la formation multicourant du «Treno Manzoni»; si le taux d'occupation entre Zurich et le Tessin est faible, je propose d'étudier la possibilité d'utiliser cette formation pour effectuer une navette Bellinzona-Lugano-Chiasso-Milano pendant toute la journée.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Borradori, Caccia, Camponovo, Carobbio, Cotti, Pini (6)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

L'autore rinuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 7. Juni 1993

Risposta scritta del Consiglio federale del 7 giugno 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 7 juin 1993

1. Il mandato di prestazioni conferito nel 1987 alle Ferrovie federali ha assimilato il traffico viaggiatori su lunghe distanze ad un settore di economia di mercato. Pertanto, le FFS hanno ottenuto la piena libertà imprenditoriale. Sono state infatti incaricate di improntare ai principi di economia di mercato l'offerta di prestazioni nel campo dei treni rapidi e di coprire i costi delle loro prestazioni. In questo senso, il Consiglio federale ha incaricato a più riprese le FFS di migliorare i risultati di gestione mediante provvedimenti adeguati, di perfezionare le prestazioni e di aumentare il grado di produttività. Il Consiglio federale infatti non è più disposto ad accettare disavanzi nei settori liberi, poiché ritiene che essi siano un segno della mancanza di sufficiente spirito d'iniziativa imprenditoriale.

Nel quadro della procedura d'orario per il periodo 1993-1995 il Consiglio di Stato del Canton Ticino ha sottoposto per decisione all'Ufficio federale dei trasporti la questione controversa

del mantenimento del treno «Manzoni». La questione non riguarda tuttavia il traffico viaggiatori regionale; pertanto l'Ufficio federale dei trasporti, in veste di autorità di vigilanza, non può in nessun modo intervenire. Le FFS hanno così potuto introdurre il loro concetto d'offerta senza tener conto delle modifiche auspiccate dal Cantone Ticino.

Pertanto, dal 23 maggio 1993 i seguenti treni trainati dalla motrice TEE:

	EC 51 Manzoni	EC 50 Manzoni
Zurigo	6.24	10.57
Lugano	9.18	8.07
Milano	10.30	7.05

sono soppressi e sostituiti da treni convenzionali che circolano con orari diversi. Ne consegue, inevitabilmente, un aumento del tempo di percorrenza pari a 15 a 18 minuti. Per questi treni infatti, contrariamente alla composizione TEE, è necessario procedere per motivi tecnici ad un cambiamento del locomotore alla frontiera. Dal 23 maggio 1993 l'offerta di collegamenti tra il Cantone Ticino e Milano si presenterà come segue:

	1551	1553	IC Canaletto	302	250 (Milano- Basilea)
Zurigo	—	—	7.03	10.57	11.57
Lugano	7.23	8.23	10.03	7.54	8.51
Milano	8.52	10.00	11.35	6.25	7.25

Tenuto conto inoltre dei fattori di politica dei trasporti e di economia aziendale, l'argomentazione materiale avanzata dalle FFS è convincente. Nei giorni feriali, l'occupazione media del treno EC 50 in direzione sud-nord (da Lugano) è di circa 95 viaggiatori d'estate e 80 d'inverno e quella del treno EC 51 in direzione nord-sud è di circa 80 passeggeri d'estate e 70 d'inverno. Ciò è insufficiente se si considera che questi treni si sovrappongono all'orario cadenzato. Anche l'interpellante parte dal presupposto che il tratto Lugano-Milano, soprattutto nella direzione opposta, fa registrare un'occupazione insoddisfacente, poiché evidentemente manca il necessario potenziale di mercato. Tenuto conto del chiaro mandato finanziario delle FFS, occorre sostenere i provvedimenti atti a migliorare i risultati di gestione.

2. Dal 23 maggio 1993 le FFS impiegheranno i treni TEE liberatisi al Gottardo e al Sempione per il traffico rapido Zurigo-Stoccarda e per i collegamenti TGV tra Berna e Frasnè. A determinare l'impiego di queste composizioni TEE sulle nuove linee sono stati decisivi motivi di capacità. La pianificazione e l'impiego di materiale rotabile per smaltire il volume di traffico sull'insieme della rete ferroviaria sono senza dubbio di competenza dell'impresa. Anche in questo caso, occorre seguire i principi di economia di mercato e di economia aziendale. Il Consiglio federale non ritiene opportuno intervenire nella sfera di autonomia dell'impresa poiché si tratta di provvedimenti organizzativi, basati su riflessioni di stampo imprenditoriale.

Erklärung des Interpellanten: nicht befriedigt

Déclaration de l'interpellateur: non satisfait

93.3146

Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion Beteiligung der Schweiz an den Forschungs- und Bildungsprogrammen der Europäischen Gemeinschaft 1993–1996

Interpellation du groupe radical-démocratique Programmes de recherche et d'éducation de la CE 1993–1996. Participation de la Suisse

Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1993

In der Wintersession 1992 hat der Nationalrat einen Verpflichtungskredit von 477 Millionen Franken für integrale Beteiligung der Schweiz an den Forschungs- und Bildungsprogrammen der EG verabschiedet. In der Botschaft wurde darauf hingewiesen, dass im Falle einer Ablehnung des EWR-Vertrages das Ziel der integralen Programmbeteiligung auf bilateralem Weg angestrebt wird. Herr Bundesrat Cotti hat denn auch in Brüssel entsprechende Sondierungsgespräche geführt.

Ich frage den Bundesrat an:

1. Wie weit sind die bilateralen Gespräche vorangekommen?
2. Zeigen sich Widerstände bei den bilateralen Verhandlungen?
3. Was muss unser Land unternehmen, um möglichst rasch ein Abkommen abzuschliessen zu können?
4. Wie beurteilt der Bundesrat die Chancen eines Abkommens und in welchem Zeitrahmen?
5. Inwiefern kann die Schweiz sich in der Form, wie dies vor dem 6. Dezember 1992 möglich war, bis zum Abschluss eines bilateralen Vertrages weiter an den EG-Forschungs- und Bildungsprogrammen beteiligen?

Texte de l'interpellation du 18 mars 1993

Lors de la session d'hiver 1992, le Conseil national a approuvé un crédit d'engagement de 477 millions de francs pour la participation intégrale de la Suisse aux programmes de recherche et d'éducation de la CE. Dans le message à ce sujet, le Conseil fédéral a souligné que, en cas de rejet de l'Accord sur l'EEE, il chercherait, par voie bilatérale, à faire en sorte que la Suisse puisse participer intégralement aux programmes précités. M. Cotti, conseiller fédéral, a d'ailleurs mené des entretiens exploratoires à Bruxelles.

Je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. A quel stade en sont les entretiens bilatéraux?
2. Les négociations bilatérales ont-elles suscité des oppositions?
3. Que doit entreprendre notre pays pour pouvoir conclure un accord au plus vite?
4. De l'avis du Conseil fédéral, quelles sont les chances pour qu'un accord soit conclu, et dans quel délai le serait-il?
5. D'ici à la conclusion d'un accord bilatéral, dans quelle mesure la Suisse pourra-t-elle continuer à participer aux programmes de recherche et d'éducation de la CE au même titre qu'avant le 6 décembre 1992?

Sprecher – Porte-parole: Loeb François

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 26. Mai 1993

Der Bundesrat hatte die Beteiligung an den EG-Forschungsprogrammen schon im März 1990 als ein Ziel erster Priorität

Interpellation Cavadini Adriano Bahnverbindungen Tessin-Mailand

Interpellation Cavadini Adriano Liaisons ferroviaires Tessin-Milan

Interpellanza Cavadini Adriano Collegamenti ferroviari Ticino-Milano

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3088
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1431-1433
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 931

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.